



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 784

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 58

celebrada el martes, 24 de junio de 2003

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Preguntas	24850
Interpelaciones:	
— Del señor Contreras Pérez (Grupo Parlamentario Socialista), sobre actuaciones de gestión directa en los tramos de concentración de accidentes (TCA) existentes en la provincia de Almería. (Número de expediente 181/003412.)	24850
— Del mismo señor diputado, sobre previsiones acerca de la supresión del paso a nivel de El Puche, en Almería. (Número de expediente 181/003413.)	24852
— Del mismo señor diputado, sobre pasos a nivel cerrados en la provincia de Almería. (Número de expediente 181/003428.)	24853

	Página
— Del mismo señor diputado, sobre inversión prevista por Renfe para la supresión de pasos a nivel en la provincia de Almería en el año 2003. (Número de expediente 181/003429.)	24854
— Del mismo señor diputado, sobre pasos a nivel existentes a 1 de enero de 2003. (Número de expediente 181/003430.)	24856
— Del mismo señor diputado, sobre pasos a nivel suprimidos en el año 2001. (Número de expediente 181/003431.)	24856
— Del mismo señor diputado, sobre inversión realizada por Renfe en los pasos a nivel suprimidos en el año 2002. (Número de expediente 181/003432.)	24857
Comparecencia del señor ministro de Fomento (Álvarez-Cascos Fernández) para informar sobre:	
— Las condiciones de la línea Chinchilla-Murcia y el accidente del Talgo el día 3 de junio de 2003. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 213/001304.)	24858
— Las condiciones de seguridad de la red ferroviaria española y, en concreto, de su estado actual, de las medidas tomadas en la presente legislatura y con carácter general para su mejora y de la política de inversiones realizada en la presente legislatura con este objetivo. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/001306.)	24858
— Las causas del accidente ferroviario en Chinchilla (Albacete). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/001309.)	24859
— Los objetivos en materia de seguridad en el ferrocarril español y sobre las actuaciones en marcha en esta legislatura para su consecución. A petición propia. (Número de expediente 214/000189.)	24859

Se abre la sesión a las diez horas y cuarenta minutos de la mañana.

Mesa y portavoces, con los mismos tiempos que en el Pleno.

Preguntas:

—**DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE ACTUACIONES DE GESTIÓN DIRECTA EN LOS TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES (TCA) EXISTENTES EN LA PROVINCIA DE ALMERÍA. (Número de expediente 181/003412.)**

El señor **PRESIDENTE:** Buenos días.

Vamos a comenzar la sesión número 58 de la Comisión de Infraestructuras, dándole la bienvenida al señor ministro de Fomento que nos acompaña.

La Comisión va a desarrollar el siguiente orden del día. Va a haber una primera intervención del señor ministro para contestar a una serie de preguntas y, a continuación, pasaremos a la comparecencia para tratar ciertos temas que diremos en su momento. Como saben SS. SS., las preguntas se sustanciarán, por acuerdo de

Dicho esto, damos la palabra al representante del Grupo Socialista para que formule al señor ministro la pregunta sobre actuaciones de gestión directa en los tramos de concentración de accidentes (TCA) existentes en la provincia de Almería, de la que es autor don Francisco Contreras Pérez, quien tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Señor ministro, existían cinco puntos negros, cinco tramos de concentración de accidentes, en Almería a finales de 2002 que estaban exactamente en la N-340, en los puntos kilométricos 417,3; 518,7; 2.389,6; 2.452,2 y 2.496,8. Nos interesamos, a través de una pregunta escrita, por saber cuáles se iban a tratar a través del Plan extraordinario de seguridad vial mediante gestión directa porque, según consideraciones que nos ha hecho el Ministerio de Fomento en otras ocasiones, todas las actuaciones que se hacen tanto a través del programa 513 D, creación de nuevas infraestructuras, como del 513 E, conservación y explotación, mejoran la seguridad vial,

aunque en algunos casos van dirigidas a la eliminación de tramos de concentración de accidentes y en otros, no. Lo que querríamos saber con esta pregunta era qué pasos a nivel se estaban tramitando por gestión directa, actuando directamente sobre ellos y con qué inversión, porque es poco clarificador decir que todo lo que se invierte en Almería, a través de los programas 513 D y 513 E, va a la eliminación de puntos negros de tramos de concentración de accidentes. Es una metodología poco precisa para cuantificar cuánto dedica realmente el ministerio a la eliminación de tramos de concentración de accidentes.

La pregunta es si se puede clarificar esta situación. El plan extraordinario tiene una proyección de hasta el año 2004, y nos gustaría saber si entonces estarán suprimidos los cinco puntos negros que existían a finales del año 2002.

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

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Permítame, señor diputado, que le haga brevemente dos consideraciones, porque el tiempo no permite más detalles.

En primer lugar, la política de seguridad vial no se circunscribe al programa específico de inversiones en tramos de concentración de accidentes, puesto que, por ejemplo, el programa de creación de nueva infraestructura —en el caso de la provincia de Almería, la construcción de la autovía del Mediterráneo— es la primera actuación en materia de seguridad, que es dotar a Almería de una carretera nacional y de una autovía paralela con mejores condiciones de capacidad y, por tanto, de seguridad; es decir, no se limita a las actuaciones relativas al programa sobre tramos de concentración de accidentes. En segundo lugar, todas las actuaciones que se realizan a través de los programas de conservación integral están dirigidas a mejorar la seguridad vial.

Hechas estas dos aclaraciones para que el concepto de seguridad vial no se parcialice, en relación con los tramos de concentración de accidentes, la consideración de carácter general que quería hacerle es que va a necesitar una revisión del concepto, porque si la definición del tramo de concentración de accidentes se hace en función de un valor estadístico, a medida que la media de los accidentes ocurridos en una determinada provincia evoluciona, el número de tramos de concentración de accidentes no se modifica, se modifica el valor medio y se siguen incrementando los tramos de concentración de accidentes en función de la evolución de este valor medio. Hay que buscar una definición no relativa sino en términos absolutos de aquellos tramos en los que las circunstancias de la carretera objetivamente necesitan ser mejorados por razones de trazado o de firme. Es el avance que, en el Plan de seguridad vial, el ministro de Fomento quiere impulsar para obje-

tivar la definición de tramo de concentración de accidentes.

En los que S.S. cita, las actuaciones previstas en este momento son las siguientes. El primero, en la N-340, entre los puntos 417,3 y 418,8, los accidentes más frecuentes son por cruce de peatones sobre la autovía, para evitarlos se está redactando el proyecto para instalar en la mediana mallas separadoras de tres metros de altura. Además, mediante el contrato de conservación integral, se han colocado hitos de arista con objeto de reforzar el balizamiento y mejorar la percepción del trazado de la vía. En el segundo punto, del 518 al 520, se han ejecutado recientemente obras de repintado de marcas viales por un importe de 794.000 euros, y mejora de sistemas de contención y balizamiento, con un presupuesto de 1.979.000 euros. En el tercero, entre los puntos 389 y 391 se trata de un tramo de zona urbana, entre la travesía de Adra y el lugar llamado Puente del Río, para mejorar la seguridad se han instalado por medio del contrato de conservación integral bandas sonoras transversales, paneles direccionales y limitaciones de velocidad a 50 kilómetros por hora en las proximidades de la curva del punto kilométrico 390, teniendo en cuenta el tipo de accidentes que se producían en el mismo. En cuanto al cuarto, entre los puntos 425,2 y 426,2, se acaban de contratar las obras de mejora de la travesía del tramo Puebla de Vúcar-La Gangosa, con un presupuesto de 1.911.000 euros, donde se prevé la ejecución de siete glorietas con pasos de peatones, abordándose así el tipo de accidentes más frecuentes en el tramo, que son los de atropello de peatones. Las obras e iniciaron el 17 de diciembre y la finalización está prevista para junio del año 2004. El quinto, entre los puntos 496,8 y 497,8, es el final de la zona urbana de Sorbas, en el que se han producido accidentes de alcances y salidas de vía. Recientemente se han ejecutado obras de mejora del sistema de contención y balizamiento, con un presupuesto de 575.036 euros, que han afectado a este tramo y, además, mediante la conservación integral se ha dispuesto la limitación de la velocidad a 50 kilómetros por hora, en el tramo de un kilómetro afectado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Por fin, esta vez he conseguido enterarme, después de haber realizado muchísimas preguntas sobre este tema, de cómo está cada uno de los tramos de concentración de accidentes existentes en la provincia de Almería. Con estas actuaciones que acaba de describir, parece que se ha actuado sobre los cinco, y, en última instancia, a lo largo del 2003 y 2004 estarán resueltas las dificultades que había en estos puntos.

Me gustaría insistir en un concepto que S.S. ha mencionado: que si se baja la media habrá otros tramos de concentración de accidentes, pero no tienen por qué ser los mismos. Como ha dicho S.S., sería muy importante

que se definiese un concepto mucho más operativo para tratar esta materia.

Querría asimismo hacer hincapié en que en ningún caso hemos pretendido que la seguridad vial esté restringida exclusivamente a los tramos de concentración de accidentes, no es eso de lo que yo me quejaba. Cuando preguntamos por los tramos de concentración de accidentes queremos que nos den la inversión que se hace en toda la seguridad vial. Evidentemente, el concepto de seguridad vial es más amplio y nosotros queríamos conocer la inversión exclusivamente en mejora de los tramos de concentración de accidentes.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Muy brevemente. Quiero resumir que en la provincia de Almería, desde 1998 hasta 2003, se han invertido en actuaciones de seguridad mediante actuaciones específicas de obras contratadas 9.283.000 euros y mediante actuaciones de mantenimiento y mejora de la seguridad vial a través, como he dicho, de actuaciones de conservación integral y gestión directa, 9.977.000 euros. Todo ello con independencia de las mejoras que en materia de seguridad vial producen los programas de creación de infraestructura, que también objetivamente mejoran la seguridad vial de las carreteras de la provincia de Almería.

—**DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA SUPRESIÓN DEL PASO A NIVEL DE EL PUCHE, EN ALMERÍA. (Número de expediente 181/003413.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, sobre previsiones acerca de la supresión del paso a nivel de El Puche, en Almería, de la que es autor don Francisco Contreras Pérez, que tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor ministro, ¿qué previsiones tiene el ministerio sobre la supresión del paso a nivel de El Puche, en Almería?

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor diputado, el paso a nivel de El Puche, en Almería, se localiza en la línea de Linares a Almería, en el punto 248, en el cruce con la denominada carretera de Monserrat, de titularidad municipal. Tiene un aumento de circulación de 58.422, y está protegido con semibarreras. Según el Real Decreto 780/2001, de 6 de julio, es uno de los que en el programa actual tiene la catalogación de supresión obligatoria. A la vista de la disposición transitoria de la Orden de 2 de agosto, que desarrolla el anterior decreto mien-

tras se lleva a cabo esta supresión, la protección y las barreras son correctas, teniendo en cuenta que el factor A, es decir, el número de vehículos que representa, es de 14.000 y que el número de trenes en circulación, el otro factor T, es de 15. Este paso se encuentra afectado por un estudio que realiza una comisión para la integración del ferrocarril en la ciudad de Almería, incluido en el estudio informativo de la alta velocidad Murcia-Almería.

Según el real decreto que he citado, al ser el factor A mayor de 250 y el T mayor de 6, el coste de la obra se debe repartir por mitades entre los organismos o entidades que tengan a su cargo la carretera y la infraestructura ferroviaria, con lo cual para su supresión definitiva debemos formalizar el correspondiente convenio con la administración titular de la carretera.

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

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor ministro, este paso a nivel ha dado ya muchas vueltas. En el año 1996 hubo un intento de suprimir este paso a nivel por parte del Ministerio de Fomento y se aplazó esa decisión porque se hablaba del soterramiento del ferrocarril en Almería, pero estamos en 2003, es decir, siete años después. Todavía no se sabe muy bien qué es lo que va a pasar con la alta velocidad en Almería porque este año no hay ni presupuesto. Dejar esto a expensas de ver cuándo llega la alta velocidad a Almería, de cuándo se hace el soterramiento del ferrocarril en la ciudad de Almería, es no decir nada cuando los ciudadanos están muy preocupados por la situación de este paso a nivel que incumple totalmente la legislación vigente. El momento de circulación no está en 1.500 ni en sus proximidades, es 60.000. Y querría saber si es posible precisar no si esto va a estar a expensas o no de la alta velocidad, sino si existen previsiones para abordar esta eliminación de pasos a nivel, si hay algún convenio no firmado y si hay intención de firmar ese convenio entre el ayuntamiento y el Ministerio de Fomento. Hicimos pregunta y obtuve respuesta del ministerio tres días antes de que saliese el decreto. Con la modificación del artículo 235 del reglamento de la LOT, es competencia del ayuntamiento y de Fomento y se tendrá que hacer a través de un convenio. Antes, como el ayuntamiento era socialista y a pesar de que la orden ya estaba circulando, se dijo que era competencia del ayuntamiento. Para algo ha servido. Para que se resuelva este problema, que es una preocupación importante de los ciudadanos, espero que haya servido que el ayuntamiento de Almería y el del Gobierno sean del mismo signo político.

La preocupación de los ciudadanos es intensa, ha habido manifestaciones y sentadas en las proximidades de este paso a nivel y yo creo que con premura se debería iniciar una actuación por parte del ministerio y del

ayuntamiento, se debería firmar ese convenio y no esperar ni dilatar este asunto a expensas de la alta velocidad, porque estoy seguro de que tampoco podría precisar cuándo va a ocurrir eso en Almería.

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

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Su señoría ha hecho una serie de consideraciones en relación con los cambios de signo político que, según su interpretación, pueden tener que ver con la política de supresión de pasos a nivel. S.S. se equivoca porque no creo que esa haya sido la política antes de 1996, con la llegada del Partido Popular al Gobierno de España, ni le aseguro que es de después de 1996. Su argumento se vuelve contra su propia justificación. ¿Por qué la inquietud ciudadana por este paso a nivel comienza en el año 1996? ¿O es que no existía antes de 1996? Si vamos a utilizar los argumentos de signo político, ya ve S.S. que la fuerza argumental de su propuesta decae, porque hasta el año 1996 al parecer no había problema y a partir de entonces, existe un gran problema. Ni el cambio de gobierno en el ayuntamiento ni el cambio de gobierno a nivel ministerial tienen que ver con estas cosas. En el año 2001, por iniciativa de este ministerio y precisamente después de unos debates en profundidad en esta Comisión, adoptamos la decisión de revisar los criterios de definición de pasos de supresión obligatoria, en virtud de los cuales desde el año 2001 este paso es de supresión obligatoria, lo cual quiere decir que si S.S. hoy puede hacer esta pregunta es como consecuencia de las modificaciones que ha introducido este Gobierno, no los gobiernos anteriores. La fórmula es la que he descrito en este caso y en otros: convenios entre la administración titular de la carretera y la administración titular del ferrocarril, repartiéndose las cargas. Lo que no pueden ignorar estos criterios es que en Almería hay un proyecto muy importante que justifica que lo que se haga en este paso a nivel no sea una inversión que no tenga ningún sentido o que se desperdicie de cara a las actuaciones futuras.

Su señoría no ha querido recordar cómo está el corredor de alta velocidad Murcia-Almería, pero yo sí se lo puedo recordar. La alta velocidad la incluyó este Gobierno en este corredor en el año 2000 y puso en marcha, en junio de 2000, el estudio informativo para decidir los trazados. Como consecuencia del proceso seguido de redacción del estudio informativo, de información pública que S.S. sabe que se produjo en el año 2001, desde el 22 de octubre del pasado año la línea de alta velocidad Murcia-Almería está pendiente de declaración de impacto ambiental en el Ministerio de Medio Ambiente, lo cual quiere decir que, una vez que obtengamos la citada declaración de impacto ambiental, el corredor Murcia-Almería pasará a la fase

de redacción de proyectos previa a la de acometer las obras. No hay otro camino, este es el proceso a seguir, y mucho me gustaría que todas las inversiones que tengamos que hacer para la integración urbana del ferrocarril en Almería optimicen las posibilidades que hay y entre otras, aunque hubiera que hacer alguna anticipación inversora en relación con la supresión de pasos a nivel, sirvan para la solución definitiva de la integración urbana del ferrocarril en Almería.

—**DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE PASOS A NIVEL CERRADOS EN LA PROVINCIA DE ALMERÍA EN EL AÑO 2002. (Número de expediente 181/003428.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número tres, pasos a nivel cerrados en la provincia de Almería en el año 2002, de la que es autor don Francisco Contreras Pérez, quien tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor ministro, ¿me puede decir qué pasos a nivel se suprimieron en Almería en el año 2002?

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

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): En el año 2002 se cerró un paso a nivel en la provincia de Almería, concretamente en la línea Linares-Almería, en el punto kilométrico 236, en el municipio de Gádor. El momento de circulación A por T de dicho paso a nivel era de 15, la titularidad era particular y la supresión fue realizada por RENFE.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Contreras tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Me parece que el dato que acaba de citar no se corresponde con el planteamiento de ese ambicioso plan del que habla el Ministerio de Fomento de eliminación de pasos a nivel. En el municipio de Almería existían, a finales del año 2001, 32 pasos a nivel, 6 de ellos con momento de circulación superior a 1.500, y resulta que en 2001 no se eliminó ninguno y en 2002 se elimina uno que no está entre los que tienen momento de circulación superior a 1.500. En los presupuestos generales del año 2002 existía la previsión de eliminar el paso a nivel de Huércal de Almería con un importe de 633.000 euros. Se ha desplazado, no se ha actuado sobre el paso a nivel de Huércal de Almería, y se elimina el paso a nivel de Gádor, que tenía un momento de circulación muy bajo, me parece que 15, no es precisamente de los que tienen mayor urgencia. El Ministerio de Fomento elimina pasos a nivel porque ya no pasa la línea por ellos, por-

que no se entiende que se establezca una prioridad sobre pasos a nivel que tienen momento de circulación cero. El de Gádor que acabo de citar tiene 15, pero se han suprimido cien pasos a nivel en el año 2000 con momento de circulación cero. Si eso es para hacer propaganda, está bien, pero si de verdad se quiere hacer un seguimiento para eliminar los pasos a nivel con unos criterios y unas prioridades, no se corresponden estas enormes cifras que se dan con lo que puede suponer para resolver el problema de la inseguridad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Lo que plantea en esta segunda intervención el señor Contreras es si se deben dejar aquellos pasos a nivel que por razones del conjunto de actuaciones que se realizan, bien en la carretera bien en la infraestructura viaria, tienen momento de circulación inferior a 1.500. Si S.S. expresa su preocupación porque haya un plan de actuación específico dirigido a los pasos a nivel con momento de circulación superior a 1.500 y, por tanto, catalogados como supresión obligatoria, me parece una consideración muy razonable que comparte el ministerio. Si S.S. quiere decir que no se hagan otras actuaciones más que éstas, el ministerio no lo puede compartir porque, en muchas ocasiones, la supresión del paso a nivel forma parte de una actuación conjunta que no es un programa específico de ese paso a nivel. Pongo el ejemplo de los 70 pasos a nivel que se van a suprimir ahora de una sola vez en la provincia de Zaragoza y Huesca, con motivo de la entrada en servicio de la nueva línea de alta velocidad Zaragoza-Huesca. Habrá unos que tengan momento superior a 1.500 pero habrá otros inferior a 1.500. ¿Qué hacemos, dejamos abierto los de momento superior a 1.500? S.S. reconocerá que el planteamiento es absurdo. Lo que hay que hacer es optimizar los recursos para suprimir el mayor número de pasos a nivel en el plazo más breve posible y, además, establecer un esfuerzo adicional y prioritario sobre los pasos a nivel de supresión obligatoria. Eso es lo que estamos haciendo. En este caso concreto, el que se ha suprimido en el año 2002 en Almería es un paso a nivel que tiene un momento inferior a 1.500, pero el conjunto de actuaciones permitan suprimirlo. Eso es lo que yo en estos momentos le estoy transmitiendo, sin perjuicio de que la contestación que le he dado anteriormente, en relación con el proyecto general de integración del ferrocarril en Almería, es una de las referencias para tomar las decisiones que afectan al conjunto de supresión de pasos a nivel en el municipio de Almería.

—**DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE INVERSIÓN PREVISTA POR RENFE PARA LA SUPRESIÓN DE PASOS A NIVEL EN LA**

PROVINCIA DE ALMERÍA EN EL AÑO 2003. (Número de expediente 181/003429.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 4: Inversión prevista por RENFE para la supresión de pasos a nivel en la provincia de Almería en el año 2003, de la que es autor don Francisco Contreras, que tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor ministro, nosotros presentamos en esta Comisión una proposición no de ley para que se estableciese un plan de supresión de pasos a nivel en el que se fijasen los criterios y la prioridad de eliminar esos pasos a nivel cuyo momento de circulación está por encima de 1.500. Eso es lo que se debía y se debe hacer. Se nos dice que han hecho una nueva red y que se suprimen de una sola vez 70 pasos a nivel. Evidentemente, pero es que nosotros no estamos hablando de eso. De lo que estamos hablando es de que hay un presupuesto específico para la supresión de pasos a nivel y que dicha supresión se debería hacer con unos criterios específicos. A eso es a lo que se refiere el Grupo Socialista y no a que no se tengan que eliminar los que tengan momento de circulación inferior. ¡Claro que se deben de eliminar! Pero sobre los otros se debe establecer una prioridad. En el año 2002 se eliminaron 216 pasos a nivel y con momento de circulación superior a 1.500, 25. En la planificación que se hizo nos hubiese gustado saber cuáles iban a ser esos 25 y cuáles van a ser los 25 ó 30 del año siguiente. Eso es lo que nos gustaría saber y a los ciudadanos les daría tranquilidad saber que hay una previsión temporal para hacer eso. Pero decir que se van a eliminar 200 cuando muchos de ellos no suponen ningún peligro, no clarifica la situación. Lo mismo pasa con la pregunta que le voy a hacer ahora sobre la inversión prevista por RENFE para la supresión de pasos a nivel de Almería en el año 2003.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Ya he dicho cuáles son los criterios generales de supresión de pasos a nivel, al que hay que añadir —se lo explicité en mi primera respuesta, pero lo he vuelto a recordar hace un momento— que hay una condición en la política de supresión de pasos a nivel, cual es la de que no depende exclusivamente de la voluntad del ministerio la programación de esa supresión en el caso de que la carretera no sea de titularidad estatal, por lo que siendo municipal o autonómica, es requisito indispensable la formalización del correspondiente convenio. Esto quiere decir que en algunos casos estamos pendientes de que esas administraciones —algunas ya lo han hecho y otras, no— completen nuestra programación con la aceptación de los correspondientes convenios que nos permitan acometer las obras. En el caso de la provincia de Almería, en el

año 2003, RENFE tiene una previsión global de inversión para supresión de pasos a nivel de 901.518 euros y como siempre, esta inversión depende de estas circunstancias para poder acometer la realización de las obras, incluida la necesaria disponibilidad de los terrenos que en muchas ocasiones exigen el procedimiento expropiatorio con sus limitaciones en función de las garantías que exige la tramitación de este procedimiento. En la actualidad están a punto de finalizarse los proyectos constructivos de supresión de los siguientes pasos a nivel de la línea Linares-Almería, que darán lugar a que se pueda desarrollar esta inversión. Primero, punto kilométrico 235, camino a la Carretera de Vilches, momento de circulación de 161. Segundo, punto kilométrico 235, camino a la carretera de Vilches, momento de circulación 131. Tercero, punto kilométrico 236, momento de circulación 117, camino de Rioja a Cultivos. Cuarto, punto kilométrico 236, momento de circulación 88, camino de la Fuente de Rioja. Además, por otros organismos se está actuado en las obras de supresión de los siguientes pasos a nivel de esta misma línea. En el punto kilométrico 233, en un camino particular de Gádor; en el punto kilométrico 234, en la N-324. Lo mismo en los otros dos, N-324, en el municipio de Gádor, puntos kilométricos 234 y 238 y en el punto kilométrico 243, camino de Huércal. Quiero decirle que estos cuatro últimos en la N-324 y el del camino de Huércal tienen todos momento superior a 1.500, concretamente los tres de la N-324, tienen 28.437 y 45.496 respectivamente en el camino de Huércal, 87.633. Ya ve que en este caso, los pasos a nivel a suprimir cumplen las exigencias y las prioridades marcadas por el concepto de supresión obligatoria por el que se ha interesado S.S.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: No es que esas actuaciones se estén haciendo ahora. Aquí tengo una respuesta del ministerio, de RENFE, de 5 de junio de 2001. Por tanto, llevan tiempo actuando en esos pasos a nivel.

En el tema que nos ocupa, la inversión prevista para el año 2003 de supresión de pasos a nivel, lo que me choca es que haya visto tres cantidades distintas. Tengo una respuesta de RENFE que dice: El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, ha iniciado ya los trámites para la licitación de la obra del paso a nivel situado en el punto kilométrico 243-653, de la línea Linares-Almería, en Huércal de Almería, con un presupuesto de licitación de 960.256,76 euros, Madrid, 3 de enero de 2003. En ese libro tan bonito del Ministerio de Fomento con las inversiones que se van a hacer respecto de cada comunidad autónoma, que por cierto está muy bien y nos facilita mucho la tarea a los diputados y a los ciudadanos que están interesados por ver cuál es el desarrollo

de la obra pública, sin embargo se da otra cantidad. Pone: paso a nivel de Huércal de Almería, 790.270 euros; pero es que, como le dije anteriormente, en el presupuesto del año 2002, que ya figuraba también en ese libro donde se dan las inversiones por comunidades autónomas, ponía 633.000. A mí lo que me gustaría saber es a qué se debe este baile de cifras y cuál es realmente la previsión presupuestaria para la eliminación de este paso a nivel; es decir, ¿son los 790.000, o son los 960.000? Si son los 790.000 a lo mejor la diferencia es la que se destina a las otras actuaciones que ha comentado anteriormente el señor ministro, pero si en el presupuesto solamente está previsto el paso a nivel de Huércal de Almería, como dice esta respuesta escrita, y son 960.000 euros, ¿con qué se pagan las otras actuaciones?

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor diputado, yo creo que S.S. en su propia explicación ha aclarado las cosas, pero veo que S.S. se empeña en confundir sus propios argumentos. Su señoría ha preguntado cuál es la inversión prevista por RENFE, y le hemos contestado la inversión prevista por RENFE. Le he añadido que se están suprimiendo otros pasos a nivel por otros organismos. Su señoría ha dicho que el paso de Huércal lo está haciendo la Dirección General de Ferrocarriles, da el importe de la Dirección General de Ferrocarriles y dice que no coincide con las inversiones de RENFE. Es que no puede coincidir, lo ha dicho su señoría. Su señoría ha dado lo que está haciendo RENFE y lo que está haciendo la Dirección General de Ferrocarriles y ahora dice que no coinciden. No tienen por qué coincidir, se lo he dado desagregado; le he dado más información de la que había en su pregunta. Sólo preguntaba por las inversiones de RENFE, le he dado las de RENFE detalladas, con la partida presupuestaria, y le he explicado que hay otros pasos a nivel, cinco, de otros organismos. En este caso el que cita S.S. lo está haciendo la Dirección General de Ferrocarriles, y cuando S.S. cita las partidas de inversión le ruego, por favor, que no confunda estimaciones, cuando no se tiene un proyecto, con presupuestos de proyecto. Tiene que haber una imprecisión. No hay nadie que pueda valorar el coste de una obra antes de tener un proyecto. Se hacen estimaciones, se hace el proyecto, cuando se tiene el proyecto se licita la obra y cuando se adjudica se sabe el costo del paso a nivel. Por tanto, señoría, yo le ruego que no introduzcamos elementos de confusión donde lo natural es que las estimaciones no coincidan con el costo real de las obras una vez adjudicadas.

Tercera consideración que quiero hacerle. No confunda el presupuesto del año 2003 con las inversiones o el coste de los pasos a nivel acometidos en el año 2003, porque si esos pasos a nivel se hacen en un ejercicio, en

dos, o en tres, en el año 2003 figurará la anualidad, no el presupuesto total de la obra. Yo creo que si S.S. analiza estas tres consideraciones verá que no hay ninguna contraindicación. Además de todo eso, señor diputado, quiero decirle que sobre las previsiones que se hacen a comienzos del ejercicio, a final del mismo a veces no se pueden cumplir, porque surgen dificultades en la aprobación de un proyecto, en un convenio, en el procedimiento expropiatorio o en las obras; es decir, además de todo eso, las previsiones presupuestarias tienen un margen de aproximación y lo que importa es que al final el organismo ejecute el presupuesto, eso es lo importante, para que no se pierdan los recursos al final del ejercicio, y a veces esa ejecución del presupuesto no coincide en sus detalles con las partidas o los sumandos en los que se desagrega. Creo que en esta pregunta la coincidencia, señor diputado, me parece que es suficientemente clarificadora para que S.S. pueda estar tranquilo en relación con los datos que le hemos facilitado.

El presupuesto de adjudicación del paso a nivel al que nos estamos refiriendo de Huerca Overa, adjudicado el 9 de abril a la empresa TECSA, es de 852.708 euros, como consecuencia de la baja introducida en el procedimiento del concurso para elegir el contratista.

El señor **PRESIDENTE**: Si el señor Contreras quiere hacer alguna consideración a ese dato del presupuesto, dispone de un segundo.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Solamente que me ha parecido entender Huerca Overa y será Huerca de Almería.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Sobre el paso por el que se ha interesado su señoría estábamos hablando del punto kilométrico 243, que es el camino de Huerca.

—DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE PASOS A NIVEL EXISTENTES A 1 DE ENERO DE 2003. (Número de expediente 181/003430.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 5, pasos a nivel existentes a 1 de enero de 2003, de la que es autor don Francisco Contreras Pérez. Tiene la palabra, señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Antes de hacer esta pregunta, una consideración sobre el tema de los convenios, al que hizo anteriormente referencia. En su comparecencia de 17 de enero de 2001 dijo que entre 2001 y 2002 se firmarían convenios con todas las comunidades autónomas para la supresión de pasos a nivel. Si mis datos a fecha de febrero de este año no fallan, los únicos convenios que se habían firmado

eran, el 12 de noviembre de 2001, acuerdo con la Región de Murcia y otro en julio de 2002 con la Consejería de Fomento de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Por tanto existía una clara intención desde el ministerio de que estos convenios estuviesen todos finalizados entre los años 2001 y 2002. Yo creo que estamos bastante lejos de esa situación y ahí se introduce un elemento de incertidumbre para el plan de eliminación de pasos a nivel, porque estamos de acuerdo en que se debe de hacer mediante convenios entre el ministerio y las comunidades autónomas o entre RENFE y los ayuntamientos, pero sean cuales sean las razones, yo pienso que eso no va al ritmo adecuado y puede afectar sin lugar a dudas al conjunto del plan, sobre todo en lo referente a aquellos que tienen momentos de circulación superior a 1.500. Hecho este inciso me gustaría saber cuáles son los pasos a nivel existentes en España a 1 de enero del año 2003.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Creo que el detalle de la pregunta que plantea el señor diputado dificulta enormemente que pueda ser contestada en el tiempo que se me concede, pero no tengo inconveniente en dar lectura a los dos cuadros. Tal vez proceda que le entregue a la presidencia por escrito el detalle, porque en mi comparecencia posterior haré una referencia general a la evolución en conjunto de los pasos a nivel, pero el detalle por comunidades autónomas que le ofrezco en estos cuadros creo que nos podría evitar la lectura, que no puede encajar en el tiempo concedido para esta pregunta. A 1 de enero de 2003 había 4.800 pasos a nivel en España. La clasificación de los mismos figura en el primer cuadro y en el segundo cuadro está el desglose de las 1.806 actuaciones, entre obras, proyectos y estudios que están en marcha en estos momentos, en el año 2003.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Contreras entiende, y la presidencia también, que como era una pregunta escrita convertida en oral, puede disponer de la información que le da el ministro fotocopiada a instancias de la presidencia, si le parece bien. Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Me parece muy bien que se me dé esa información, igual que ya se hizo en otra comparecencia. El objeto de esta pregunta era solamente recabar información.

—DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA) SOBRE PASOS A NIVEL SUPRIMIDOS EN EL AÑO 2001. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 181/003431.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 6, pasos a nivel suprimidos en el año 2001, de

la que es autor el señor Contreras Pérez. Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor ministro, la respuesta a esta pregunta también, si la tiene, me la pude dar por escrito; lo único que me gustaría es que se me aclarase la no concordancia de datos. La pregunta es pasos suprimidos en España en 2001 y la hice por escrito porque de entrada no coincidían una respuesta, donde se decía que había 17, y un documento que precisamente me dio usted en la anterior comparecencia en que figuraba que lo que había eran 15. Me gustaría saber cuál es realmente el número de pasos a nivel suprimidos en el año 2001, si 15 ó 17.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): El año 2001 es el primer año de la aplicación de la normativa contenida en el decreto que, tras el debate en esta Comisión, fue convertido en norma y sirvió de base para la nueva definición de pasos de supresión obligatoria. Esto quiere que en el año 2001 se pudieron suprimir los pasos a nivel cuya tramitación administrativa ya venía acometiéndose, puesto que la ejecución de una infraestructura de estas características no permite una respuesta inmediata. A pesar de eso, en el año 2001 se suprimieron 160 pasos a nivel; 117 correspondieron a la red de RENFE y 43 a la red de FEVE. Por comunidades autónomas, la supresión se desagregó de esta manera: 61 en Andalucía; 2 en Aragón; 14 en Asturias; 13 en Cantabria; tres en Castilla-La Mancha; 21 en Castilla-León; 13 en Cataluña; tres en Extremadura; nueve en Galicia; dos en La Rioja; uno en Madrid; dos en Murcia; uno en Navarra; ocho en el País Vasco y siete en la Comunidad Valenciana. Total, 160. El desglose por administraciones es el siguiente: la Dirección General de Ferrocarriles o la Dirección de Carreteras cerró 20, RENFE, 93, FEVE, 33 y las comunidades autónomas, ayuntamientos u otros, 14. En cuanto a las inversiones realizadas para su supresión, en el año 2001 la Dirección General de Ferrocarriles invirtió 1.770 millones de pesetas y RENFE invirtió 450 millones de pesetas, lo cual hace un total de 2.220 millones de pesetas para el pago de las anualidades correspondientes a la supresión de estos pasos a nivel en el año 2001. La desagregación de estas inversiones por comunidades también la pongo a disposición del señor diputado, correspondiendo las cifras a los 1.770 millones por parte de la Dirección General de Ferrocarriles y 449.961.000 pesetas a RENFE.

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

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Con la información que se me pase me doy por satisfecho.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, se le va a pasar la información facilitada por el señor ministro.

—**DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE INVERSIÓN REALIZADA POR RENFE EN LOS PASOS A NIVEL SUPRIMIDOS EN EL AÑO 2002. (Número de expediente 181/003432.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 7, última del orden de preguntas previsto en el orden del día, inversión realizada por RENE en los pasos a nivel suprimidos en el año 2002, de la que es autor el señor Contreras, que tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor ministro, ¿cuál fue la inversión realizada por RENFE en la supresión de pasos a nivel en el año 2002?

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

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Con la misma metodología que le he presentado los del año 2001, en el año 2002 se suprimieron 216 pasos a nivel, 166 correspondientes a la red de RENFE y 50 a la red de FEVE. En este caso espero poder facilitarle los del año 2001, uno a uno, en la información complementaria que facilito a través de la presidencia. En cuanto a las inversiones realizadas por RENFE, ascendieron a 6.417.974 euros.

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

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor ministro, en este caso espero que no me lo explique también como un baile de cifras, porque parece que cada vez que las cosas no le gustan mucho es un baile de cifras. El presupuesto estimado por RENFE en 2002 para la supresión de pasos a nivel era de 13.345.208 euros y la inversión realizada, como acaba de decir, es de 6.417.974,95, es decir, menos de la mitad. En su comparecencia dijo que había un plan ambicioso que se iba a triplicar: precisamente en el año 2001 vamos a triplicar la inversión para la eliminación de pasos a nivel respecto del último año socialista. Parece que no es así porque el presupuesto de RENFE, que es quien fundamentalmente gasta dinero para eliminación de pasos a nivel, era de 13.345.208 euros y la ejecución real fue de 6.417.974, es decir, la mitad. Está claro que esas grandes cifras que se dan como magnífica gestión no se corresponden con la realidad presupuestaria. Además, acaba usted de decir que en el año 2001, como venía de atrás, antes de aprobar esta normativa sólo se hicieron los 160 que ya estaban proyectados y en el año 2002

fueron ya 216, es decir, 56 pasos a nivel más, y con mucho menos dinero. Por eso lo lógico no es hablar de pasos a nivel en general, sino de determinados pasos a nivel que es obligatorio eliminar y de los cuales quedan todavía 760, con momento de circulación superior a 1.500. Me gustaría saber, y creo que a los ciudadanos también, cómo y cuándo se van a eliminar esos pasos que no cumplen la normativa vigente y puesto que es una práctica, como usted ha dicho, y creo que en algunos casos efectivamente es así, gastar el presupuesto como sea, y si no se gasta en una cosa se gasta en otra —de ahí que muchas veces lo que se presupuesta no se parece absolutamente nada a lo que luego es la realidad, una vez que ha terminado el ejercicio—, en el caso de RENFE, señor ministro, siento decirle que no se ha cumplido.

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

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Estamos insistiendo en un debate en el que si S.S. quiere empeñarse en mezclar conceptualmente lo que S.S. está pidiendo, podemos estar todo el tiempo que quiera. Cuando se hace la pregunta de cuál ha sido la inversión de RENFE se le contesta con los datos que le he dado. Si S.S. pregunta por la inversión en supresión en pasos a nivel de la red de RENFE, a la inversión de RENFE hay que sumar la inversión de la Dirección General de Ferrocarriles para suprimir pasos de la red de RENFE. Es así, señoría. Su señoría podrá decir que está pidiendo otra cosa, pero lo que ha pedido es la inversión de RENFE. Si yo le contesto con la inversión de RENFE, no me censure. Dígame que va hacer otra pregunta para que le dé la inversión de la Dirección General de Ferrocarriles en supresión de pasos a nivel en la red de RENFE o en la red de FEVE, porque en la red de FEVE invierte la Dirección General de Ferrocarriles. Yo le estoy dando la información que S.S. me plantea y creo que no hay discordancias y no ocurre nada, señor diputado. Yo le amplío con mucho gusto la información que pide, pero no me reproche que le esté dando con precisión la que S.S. ha solicitado.

La segunda consideración, en la que no me cansaré de insistir, es el valor que tiene como referencia el momento superior a 1.500. Hemos definido el valor de 1.500 como criterio prioritario para suprimir pasos a nivel, pero no como criterio exclusivo. Le voy a poner un ejemplo. ¿Sabe S.S. cuál es el momento de circulación del paso a nivel de Lorca, en el que ocurrió el dramático accidente en el que perdieron la vida creo que once personas en el año 2001? El momento de circulación es 600. Tiene una circulación inferior a siete trenes y una media de vehículos de 88. ¿Cree S.S. que no está justificado que este paso a nivel, como otros equivalentes, esté en los planes de supresión de pasos a

nivel? Nosotros creemos que sí. Por eso hay que hacer compatible la prioridad de los pasos de supresión obligatoria por tener un momento superior a 1.500 con aquellas otras consideraciones que, sin estar afectadas por la cifra del momento de circulación, exigen también que acometamos su supresión. Eso es lo que estoy tratando de explicarle a lo largo de mi comparecencia, todo ello además con un criterio adicional de oportunidad en relación con las inversiones que hacen otras administraciones, por ejemplo, las administraciones de Carreteras o las que hace el propio Ministerio de Fomento con otras políticas presupuestarias, con otros programas, como son los de creación de nueva infraestructura, por ejemplo, en la red de alta velocidad. El conjunto es el que nos permite abordar la financiación del ambicioso plan de supresión de pasos a nivel, del que espero darle algunas cifras también de carácter global, añadidas a las que acabo de darle detalladamente, en mi comparecencia posterior.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor ministro.

Señorías, llegados a este punto, terminada la primera parte del orden del día, suspendemos la Comisión por unos minutos.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO (ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ) PARA INFORMAR SOBRE:

—**LAS CONDICIONES DE LA LÍNEA CHINCHILLA-MURCIA Y EL ACCIDENTE DEL TALGO DEL DÍA 3 DE JUNIO DE 2003. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 213/001304.)**

—**LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD DE LA RED FERROVIARIA ESPAÑOLA Y, EN CONCRETO, DE SU ESTADO ACTUAL, DE LAS MEDIDAS TOMADAS EN LA PRESENTE LEGISLATURA Y CON CARÁCTER GENERAL PARA SU MEJORA Y DE LA POLÍTICA DE INVERSIONES REALIZADA EN LA PRESENTE LEGISLATURA CON ESTE OBJETIVO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 213/001306.)**

—**LAS CAUSAS DEL ACCIDENTE FERROVIARIO EN CHINCHILLA (ALBACETE). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/001309.)**

—**LOS OBJETIVOS EN MATERIA DE SEGURIDAD EN EL FERROCARRIL ESPAÑOL Y SOBRE LAS ACTUACIONES EN MARCHA EN ESTA LEGISLATURA PARA SU CONSECUCCIÓN. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 214/000189.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión de la Comisión de Infraestructuras número 58 para proceder a sustanciar la segunda parte del orden del día con la celebración de las siguientes comparecencias del señor ministro de Fomento: para que explique las condiciones de la línea Chinchilla-Murcia y el accidente del Talgo del día 3 de junio de 2003, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida; para que informe con carácter urgente de las condiciones de seguridad de la red ferroviaria española y, en concreto, de su estado actual, de las medidas tomadas en la presente legislatura y con carácter general para su mejora y de la política de inversiones realizada en la presente legislatura con este objetivo, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista; para que informe de las causas del accidente ferroviario en Chinchilla, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto, y, a petición propia, para informar sobre los objetivos en materia de seguridad en el ferrocarril español y sobre las actuaciones en marcha en esta legislatura para su consecución, de la que es autor el Gobierno.

La comparecencia se sustanciará como es habitual en la Comisión y, para ello, damos ya la palabra al señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Con la venia, señor presidente.

Señorías, comparezco a petición propia ante la Comisión de Infraestructuras del Congreso para informar de los objetivos en materia de seguridad del ferrocarril español y sobre las actuaciones puestas en marcha en esta legislatura para su consecución desde el Ministerio de Fomento, con referencia expresa a la política de inversiones realizada, dando respuesta a su vez a la petición formulada por el Grupo Parlamentario Socialista en este mismo sentido. También me referiré, a petición del Grupo de Izquierda Unida y del Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego, a las circunstancias por las que se produjo el accidente ferroviario en la línea Chinchilla-Cartagena.

En primer lugar, por establecer una ordenación sistemática de estas cuestiones, me referiré al accidente del Talgo Madrid-Cartagena ocurrido el pasado día 3 de junio en la localidad de Chinchilla. En la comparecencia de la semana pasada, del día 18 de junio, ante esta

misma Comisión el presidente de RENFE ya explicó las circunstancias del accidente del pasado 3 de junio detallando los aspectos más relevantes de la investigación de carácter técnico realizada por RENFE para determinar las circunstancias en que se produjo y las posibles causas del mismo. A partir del debate surgido con posterioridad al accidente del pasado 3 de junio, quiero hacer unas puntualizaciones sobre cuestiones importantes que están de actualidad en materia de seguridad ferroviaria, la primera de ellas sobre el sistema de regulación de tráfico en esta línea, el llamado bloqueo telefónico con frenado automático. El sistema de bloqueo telefónico, señorías, es un sistema seguro, requiere, como se ha explicado estos días, la participación de dos jefes de circulación en las estaciones colindantes. Entre los dos se establece una comunicación llamada telefonema mediante la cual uno pide autorización al otro para expedir un tren, siempre que el cantón —es decir, el espacio entre estaciones— se encuentre libre. Los dos jefes de circulación deciden la salida del tren que ocupa el cantón. Las señales de salida de la estación hacia la que se dirige este tren deben de permanecer en rojo para evitar que un tren en sentido contrario pueda invadir la vía por la que circula el que sí ha sido autorizado. Se trata de un sistema de regulación de la circulación que utiliza como eje de funcionamiento la comunicación telefónica que se establece entre dos técnicos de circulación, de forma similar a la utilizada en la aviación por los controladores aéreos. Se ha cuestionado también la seguridad del bloqueo telefónico argumentando en su contra que el teléfono es una tecnología superada en la actualidad. Quiero indicar que el cumplimiento de los protocolos operativos establecidos en las normas reglamentarias que rigen la circulación de los trenes garantizan la seguridad de cualquier tipo de bloqueo. Este tramo contaba además con el sistema de frenado automático ASFA. El sistema ASFA —anuncio de señales y frenado automático— basa su funcionamiento en la interacción entre unas balizas situadas en la vía y unos equipos situados en los trenes. Si un tren rebasa una baliza que indica que el semáforo asociado está en rojo, manda una orden al tren que se traduce en el frenado automático del mismo. El ASFA es una garantía de seguridad ante un posible despiste o error de un maquinista al invadir un tramo de vía a la que tiene prohibido su acceso.

La segunda consideración que quiero hacer es sobre la existencia de vías únicas y quiero comenzar reiterando que no existe relación entre vía única y accidentalidad, porque lo único que diferencia a la vía única de la vía doble es la capacidad de una y otra para albergar un menor o mayor número de circulaciones. Si entre dos puntos la demanda del número de trenes crece, se hace necesaria una ampliación de la infraestructura de forma que se pueda incrementar el número de circulaciones. En todo el mundo la vía única es algo intrínseco al ferrocarril: en Alemania hay más de 18.000 kilómetros

de vía única; en Francia, más de 13.000 kilómetros; en Italia, más de 9.800 kilómetros. La doble vía sirve fundamentalmente para incrementar la oferta y nunca se ha acometido en el mundo con el objetivo de aumentar la seguridad, puesto que uno y otro parámetro no guardan relación y en todos los supuestos la seguridad está garantizada. España es el cuarto país de la Unión Europea en longitud de vía doble, después de Alemania, Francia e Italia, y quiero indicar que el 64,5 por ciento de los kilómetros anuales de nuestros trenes se registran en tramos de doble vía. Por lo tanto, en el ferrocarril sólo se establece relación entre doble vía y capacidad, nunca entre doble vía y seguridad; en el ferrocarril la seguridad no se cuestiona en ningún supuesto.

Hechas estas consideraciones, paso a referirme al tema de la seguridad como objetivo prioritario de la política de infraestructuras del Ministerio de Fomento. En concreto, en el ferrocarril la seguridad conseguida no es fruto de la casualidad, sino de la inversión y de la gestión realizadas y se fundamenta en la reducción continuada de los riesgos inherentes a la explotación ferroviaria, lo que se traduce en la práctica en la mejora de los índices de accidentes. En toda explotación ferroviaria intervienen tres factores: las personas, la técnica y la normativa. Un compromiso para mejorar la seguridad tiene que traducirse simultáneamente en actuaciones para reducir todos los riesgos asociados a estos tres factores citados. Así, la eliminación o reducción del riesgo por fallo técnico precisa atender los diseños de las instalaciones y de las redes, la calidad de los materiales, el material móvil o de las instalaciones, y un mantenimiento preventivo de los mismos que reduzca la probabilidad de una avería. La eliminación del riesgo por lagunas normativas exige una reglamentación clara y concisa que cubra todas las posibilidades de explotación y evite la existencia de lagunas que dejen actuaciones al libre criterio de las personas. Por último, la eliminación o reducción del riesgo por fallo humano requiere la aplicación de planes de formación, planes de reciclaje del conocimiento y una inspección permanente de las actividades del personal que interviene en la circulación de los trenes para mantener la tensión en todas las cuestiones relativas a la seguridad.

Si hablamos de instalaciones de seguridad, en la comparecencia del día 26 de febrero de 2001 ante esta misma Comisión me referí a las actuaciones que estaban en marcha. En aquella comparecencia indiqué que las inversiones previstas en la red de FEVE, encuadradas en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 con horizonte 2010, en instalaciones de seguridad y señalización se cifraban en 84,1 millones de euros. Pues bien, desde 2000 hasta la fecha la inversión ya ejecutada por este concepto en la red de FEVE asciende a 17,33 millones de euros. Este ritmo de inversión, de acuerdo con los proyectos en marcha, se incrementará en los años siguientes.

Asimismo para la red de RENFE y en el trienio 2001-2003 señalé que se iba a realizar una inversión de 150,5 millones de euros; 96,4 en enclavamientos y bloqueos, 30 para la instalación de un sistema de ayuda a la conducción en el túnel Atocha-Chamartín y 24 en las instalaciones de seguridad incluidas en los convenios firmados con las comunidades de Galicia y Castilla y León. Durante el año 2001 la inversión realizada en instalaciones de seguridad ascendió a 100,7 millones de euros con el siguiente desglose: 30,1 millones de euros ejecutados por la Dirección General de Ferrocarriles; 70,6 por RENFE, de los cuales, 26,7 corresponden a actuaciones relativas a los convenios con Galicia y Castilla y León y el resto, actuaciones en el resto de la red. En el año 2002 la inversión ha sido de 111,6 millones de euros, con el siguiente desglose: 53,5 millones de euros por la Dirección General de Ferrocarriles, 58,1 millones de euros por RENFE, de los cuales, 13,8 corresponden a actuaciones relativas a los convenios con Galicia y Castilla y León y el resto a actuaciones en el resto de la red. En el año 2003 sólo los compromisos ya adquiridos por la Dirección General de Ferrocarriles y RENFE en instalaciones de seguridad ascienden a 58 millones de euros. Por tanto, sobre una previsión de 150,5 millones de euros para el trienio 2001-2003, el Ministerio de Fomento ha invertido 270,3, es decir, que la inversión ejecutada hasta la fecha es casi el doble que la inversión prevista para todo el trienio.

La evolución de los sistemas de señalización, como he dicho anteriormente, responde a las necesidades crecientes de aumentar la velocidad de circulación de los trenes, limitando el número de decisiones que debe adoptar el maquinista a su capacidad profesional y, por tanto, evitando que haya margen para el fallo humano. En consecuencia, son sistemas intrínsecamente seguros que, en caso de cualquier incidencia o fallo del sistema, producen automáticamente el frenado de emergencia del tren. Todo ello no implica que estos sistemas proporcionen una seguridad absoluta en la circulación de los trenes, pero están concebidos para evitar las posibilidades de fallo humano. En este grupo de actuaciones se engloban las encaminadas a la transformación de los bloqueos telefónicos en bloqueos automáticos. A comienzos de 2003 existían en la red convencional 4.675 kilómetros de líneas con bloqueo telefónico, lo que supone el 37 por ciento del total de nuestra red, que soporta el 12,6 por ciento de los kilómetros que realizan nuestros trenes. Hace siete años en, 1996, el bloqueo telefónico era el sistema de regulación de 5.656 kilómetros de nuestra red ferroviaria, 981 kilómetros más que en la actualidad, lo que entonces suponía el 45 por ciento del total de la red y el 16,2 por ciento de los kilómetros realizados por los trenes. Fruto de la política global de mejora de la seguridad, a comienzos de este año se encontraban en obras para la transformación del bloqueo telefónico en bloqueo automático 850

kilómetros, con una inversión de 75,1 millones de euros. De éstos, 115 kilómetros se han puesto en servicio en lo que va de año, lo que unido a los 234,4 kilómetros del año 2001 y 370,3 kilómetros del año 2002 hacen un total para esta legislatura de 719,7 kilómetros que han pasado de bloqueo telefónico a bloqueo automático, y adicionalmente se han mejorado otras líneas que ya disponían de bloqueo automático hasta totalizar los 859 kilómetros que indiqué en mi comparecencia del pasado 11 de junio en el Congreso de los Diputados. En fase de proyecto se encuentran en estos momentos 979 kilómetros, con una inversión prevista de 153,2 millones de euros. Les recuerdo que desde 1996 hasta la fecha se han sustituido 1.096 kilómetros de bloqueo telefónico, instalándose en su lugar señalización automática.

Continuando esta línea de actuación les informo que el ministerio tiene previsto, dentro del programa para la sustitución del bloqueo telefónico por el bloqueo automático en la red convencional por la que circulan viajeros, en el marco del Plan de infraestructuras del transporte 2000-2007, una inversión total —a añadir sobre las inversiones ya comprometidas y en ejecución que les acabo de citar— de 425,15 millones de euros para sustituir 2.792 kilómetros en el horizonte del Plan de infraestructuras del transporte. Por lo tanto, sólo quedarían al finalizar el citado programa 1.033 kilómetros de líneas con bloqueo telefónico, 1.033 kilómetros que se corresponden con ramales de muy poco tráfico y exclusivamente de mercancías, que suponen el 8 por ciento de la red de RENFE. Este programa de supresión de bloqueo telefónico y sustitución por bloqueo automático permitirá el telemando desde un puesto central, es decir, el sistema conocido como CTC, lo que va a permitir una mayor operatividad y flexibilidad en la gestión de las líneas ferroviarias. El equipamiento básico a realizar es el siguiente: instalación de bloqueo automático de contadores de ejes, telemando de la instalación desde un puesto central de control de tráfico centralizado (CTC), circuitos de vía en las vías de circulación de las estaciones y radiotelefonía tren-tierra.

Hasta aquí me he referido a la red convencional de RENFE. En cuanto a la red convencional de ancho métrico gestionada por FEVE, la situación de sus 1.194,2 kilómetros era en 1999 la siguiente: 929,3 estaban controlados mediante bloqueo telefónico manual; 234,7 mediante bloqueo automático; 19,5 kilómetros mediante radio y 10,7 kilómetros son los que corresponden a ramales de maniobras. En esta legislatura se han puesto en servicio 88,9 kilómetros de bloqueos automáticos, con lo que la situación a finales de 2002 era la siguiente: 839,3 controlados mediante bloqueo telefónico manual; 323,6 mediante bloqueo automático; 19,5 mediante radio y 11,8 correspondientes a los ramales de maniobras. Al igual que la red de RENFE el ministerio va a continuar el programa de sustitución del bloqueo telefónico por bloqueo automático en

804,3 kilómetros de la red de REVE, con una inversión prevista para el período 2003-2006 de 70 millones de euros. En 2007, únicamente 35 kilómetros estarán controlados por bloqueo telefónico.

En relación con la seguridad en los pasos a nivel, me comprometí ante esta Comisión a impulsar la eliminación de los pasos a nivel existentes, en colaboración con otras administraciones, y a promover la mejora y extensión de los sistemas automáticos de protección de todos aquellos pasos en que no fuese posible su supresión a corto plazo. Les recuerdo que, a comienzos de 2001, la red ferroviaria contaba con 5.177 pasos a nivel, de los cuales 141 rebasaban el momento A x T de 24.000, que el reglamento de la LOTT obligaba entonces a suprimir. El ritmo medio de supresión de pasos a nivel en el período 1990-2000 fue de 132 pasos suprimidos por año, como media. De los 141 pasos de obligada supresión, 10 se encontraban en la red estatal de carreteras y 131 en las redes autonómicas u otras. En aquella comparecencia concreté las tres iniciativas que íbamos a adoptar: puesta en marcha de los proyectos necesarios para la supresión de todos los pasos a nivel situados en la red de carreteras del Estado, de forma que quedasen eliminados en esta legislatura; elaboración de un plan selectivo, basado en convenios con las comunidades autónomas y entidades locales, que contemplase la duplicación del ritmo de supresiones de pasos a nivel, alcanzando la cifra de 800 pasos a nivel eliminados entre 2001 y 2004, ambos inclusive, y la protección de otros 800 pasos con semáforos y semibarreras en el mismo plazo de tiempo; tercero, respaldo reglamentario mediante una modificación del artículo 235 del reglamento de la LOTT para rebajar a 1.500 el momento de circulación A x T, y fijar distancias de visibilidad técnica para la obligatoriedad de la supresión y protección de pasos a nivel.

El trabajo que hemos realizado se lo he ido presentando a SS.SS. en sucesivas comparecencias, la última, esta misma mañana en el turno de preguntas. En esta comparecencia quiero resumir de forma detallada la tarea realizada. En cuanto a la modificación de la normativa, el compromiso se cumplió el día 6 de julio de 2001 con la aprobación del Real Decreto 780/2001, que modificaba el reglamento de la Ley de transportes terrestres en materia de pasos a nivel, y con la firma el 2 de agosto de la orden ministerial para el desarrollo del artículo 235 de la LOTT en materia de supresión y protección de pasos a nivel. Si con la antigua normativa, a comienzos de 2001, eran de obligada supresión un total de 141 pasos a nivel, con la nueva normativa ese número lo multiplicamos por más de cinco, alcanzando la cifra de 815. La nueva normativa también modificaba la iniciativa de suprimir todos los pasos existentes en la red de carreteras del Estado, pasando de 10 a 22 el número de pasos a suprimir. La situación de estos pasos en la red de carreteras del Estado es hoy la siguiente: uno está cerrado, seis se encuentran en

obras, 13 están en proyecto, cuyas obras está previsto que se liciten a lo largo de 2003, y dos pasos son de tráfico ferroviario prácticamente nulo al tratarse de ramales a instalaciones militares e industriales. Por último, respecto al compromiso de suprimir 800 pasos a nivel y proteger otros 800 mediante la instalación de semáforos y semibarreras automáticas, ya el 19 de febrero de 2003 concreté el objetivo de suprimir 928 pasos a nivel y llevar a cabo la protección de 700; la disminución de actuaciones de protección se debía a la sustitución de 100 actuaciones de protección por otras tantas de supresión. Este nuevo esfuerzo de sustituir protecciones por actuaciones de supresión en más de 100 pasos marca otro de los ejes de la política global del Gobierno, ya que es una mejora cualitativa de los niveles de seguridad. El balance es el siguiente: durante el año 2001 se suprimieron 160 pasos a nivel y se protegieron 32, mientras que el número de actuaciones en marcha para la supresión de pasos a nivel se elevaba a 1.383. Durante el año 2002 se suprimieron 216 pasos a nivel y se protegieron 78, mientras que el número de actuaciones en marcha para la supresión de pasos a nivel se elevaba a 1.806, de las cuales 295 correspondían a obras en marcha. En estos cinco meses de 2003, es decir, a 31 de mayo de 2003, se han suprimido otros 117 pasos a nivel, lo que eleva el total de pasos suprimidos desde 2001 a 493, un 61,6 por ciento del total comprometido en 2001 y un 53 por ciento del total de las 928 supresiones de pasos a nivel comprometidas —incrementando las anteriores— en febrero de 2003. Esto es consecuencia del esfuerzo que estamos realizando desde el año 2001, que está dando resultados concretos que superan las expectativas y permiten que seamos optimistas respecto al logro, e incluso superación, de los objetivos marcados para todo el período 2001-2004. De momento, el objetivo de eliminar 241 pasos a nivel en 2003 parece más cercano gracias a estos compromisos.

Para conseguir estos resultados es necesario un esfuerzo inversor que se refleja en las siguientes cifras: en el año 2001 se invirtieron 33,58 millones de euros; en 2002, 36,05 millones de euros, y la previsión para 2003 es de 56,97 millones de euros. Por otra parte, se han suscrito acuerdos entre el Ministerio de Fomento y sus entes públicos con la Comunidad Autónoma de Murcia —el 12 de noviembre de 2001—, con Castilla y León —el 22 de julio de 2002— y con la Comunidad Valenciana —el pasado 10 de abril—, que se añaden a los acuerdos en curso con Navarra y con Galicia. Se encuentran en avanzado estado de tramitación los convenios con Cantabria y con la Diputación Foral de Álava. Confío en llegar, dentro del año 2003, a acuerdos para la supresión de pasos a nivel con las comunidades autónomas restantes, sobre la base de las propuestas que les remitimos en julio de 2002 y que actualizaremos durante los próximos días. También se están desarrollando convenios entre RENFE y los

municipios de Aldaia, Ariza, Cervera, Collado Mediano, Gandía, Gilena, Illescas, Llansá, Mengibar, Miranda de Ebro, Montmeló, Plasencia del Jalón, Saviñán, Torrijo del Campo y Yuncler. Por parte de RENFE se están negociando convenios con Canet de Mar, Huelva, Malgrat de Mar, Marmolejo, Monforte de Lemos, Montilla, Pancorbo, Riba Roja d'Ebré, Sant Celoni, Zaragoza y otro nuevo en Cáceres. En el cuadro que pongo a disposición de SS.SS. detallo los 493 pasos a nivel eliminados hasta el 31 de mayo por comunidades autónomas. En todo caso, si fuera necesaria su lectura, procedería a ella en un segundo turno; pero creo que es más fácil, señor presidente, que el cuadro pase a disposición de la presidencia. Un dato muy importante que quiero resaltar es que se encuentra actualmente en obras la supresión de 286 pasos, de los cuales 67 tienen momento superior a 1.500. Esto nos permitirá asegurar el cumplimiento del compromiso de suprimir 928 pasos a nivel, de los cuales 147 tienen momento superior a 1.500.

Quiero reiterarles la voluntad del ministerio de seguir impulsando de forma prioritaria la supresión de pasos a nivel con momento superior a 1.500, hasta conseguir su total eliminación. De los 753 existentes hoy, 67 se encuentran en obras, como acabo de citar. El ministerio y las comunidades autónomas tienen en redacción los proyectos y estudios correspondientes a la supresión de otros 316 pasos a nivel de momento superior a 1.500, en virtud de los convenios suscritos con dichas comunidades. De los 370 pasos a nivel restantes de momento superior a 1.500, en 307 esperamos alcanzar un acuerdo con las correspondientes comunidades autónomas para su supresión, dentro del horizonte del Plan de infraestructuras 2000-2007. Quedan 63 pasos a nivel con momento superior a 1.500, cuya eliminación es especialmente complicada por encontrarse dentro de entornos urbanos consolidados en los que la supresión exige el estudio de soluciones en coordinación con las administraciones competentes, para lo cual el ministerio está realizando un estudio específico que analiza las alternativas que permitan llegar a acuerdos de financiación, en colaboración con las administraciones implicadas, para conseguir la supresión de estos pasos.

En cuanto a las protecciones, hasta el 31 de mayo de 2003 se han finalizado un total de 125 actuaciones; hay 145 en obra y, en proyecto o estudio, 258, lo que hace un total de 403 actuaciones de protección en marcha, de las cuales 338 corresponden a la red de RENFE y 65 a la de FEVE. Quedan únicamente 172 actuaciones por poner en marcha para cumplir el compromiso de proteger 700 pasos, habida cuenta de que los otros 100, hasta los 800, se van a suprimir según el capítulo anterior que les he citado.

Otro de los elementos que inciden de forma decisiva en la mejora de la seguridad es el estado de la vía, de

ahí que las renovaciones que se están realizando sean uno de los motivos por los cuales el índice de calidad de la vía mejora de año en año, como ya indiqué al comienzo de mi intervención y en lo que incidiré más adelante.

En la red de RENFE, durante el año 2000 se renovaron 151 kilómetros de vía; en el año 2001, 178 kilómetros; y en 2002, 111 kilómetros. En total, en el trienio 2000-2002 se han renovado 440 kilómetros de vía. Durante el año 2003 han finalizado y se han puesto en servicio obras de renovación en 160 kilómetros y se encuentra en marcha la renovación de otros 487,5 kilómetros, lo que supone un total de 1.087,5 kilómetros. Todas estas renovaciones se realizan con sustitución del carril existente por carril de 54 kilos por metro, traviesas polivalentes de hormigón (preparadas para la transformación del corredor a ancho europeo en el momento que resulte oportuno) y balasto silíceo.

En cuanto a la red de FEVE, de 1.121,8 kilómetros de vía, les quiero comentar que no es que la vía se encuentre en buenas condiciones sino que ha sido renovada en más de un 50 por ciento entre 1996 y 2003. En total, 619,23 kilómetros, con una inversión de 160,77 millones de euros. Actualmente, están en obras 27,39 kilómetros, con un importe de 9,17 millones de euros. Quedan por renovar 201,6 kilómetros, que están previstos e incluidos en el Plan de infraestructuras del transporte 2000-2007, lo que supondrá un total de vía renovada desde 1996 de 820,83 kilómetros. En los ejercicios anteriores al año 1996 se habían renovado 300,97 kilómetros. Las renovaciones de vía realizadas por FEVE consisten en sustituir el carril de 45 kilos por metro en barras de 18 ó 36 metros lineales y traviesas de madera por carril de 54 kilos por metro, traviesas de hormigón y balasto silíceo en barra larga soldada, salvo en la línea León-Valmaseda en la que, por las características del tráfico, el armamento de la vía es carril de 54 kilos por metro en tramos de 36 metros y traviesa de madera.

Los parámetros de vía exigidos en las normas de calidad se cumplen entre los niveles medio y alto. Nuestra red ferroviaria, señorías, es la que es, y para valorar el estado en que se encuentra no hay que inventar conceptos nuevos. Yo no voy a hablarles de conceptos nuevos sino que, al hablar de calidad de vía, me voy a referir al procedimiento objetivo que utilizan las administraciones ferroviarias europeas a través del cual se obtiene el concepto de calidad de vía. Prueba de que el parámetro calidad de vía es una medición objetiva es que el contrato-programa que regula la relación entre RENFE y los ministerios de Fomento y Hacienda establece, entre otros requisitos, el cumplimiento y la mejora de la calidad de vía sobre la base de la medición de este parámetro que les acabo de citar.

El ratio de calidad exigido por los contratos-programas establece que un determinado porcentaje de los

kilómetros de la red por la que circula el 85 por ciento de los tráficos, incluido cercanías, sean calificados como buenos o aceptables. La evolución de este parámetro a lo largo de estos años ha sido la siguiente: en el año 1994, el objetivo del contrato-programa era del 60 por ciento y el porcentaje de kilómetros alcanzado fue del 70,1 por ciento con niveles buenos o aceptables; en el año 1996, el objetivo era del 61,2 por ciento y se obtuvo el 72,7 con niveles buenos o aceptables; en el año 2000, el objetivo era del 75,1 por ciento y se alcanzó el 75,6 por ciento de kilómetros buenos o aceptables, y el último dato, el del año 2002, el objetivo del contrato-programa era del 76,7 por ciento y el objetivo alcanzado fue el 79,9 por ciento de kilómetros con nivel bueno o aceptable. Como pueden comprobar SS.SS., RENFE ha cumplido desde 1994 los requisitos de calidad de vía exigidos en el contrato-programa. Por ello, no tienen en estos momentos ningún sustento las afirmaciones que atribuyen los accidentes que se han producido en fechas recientes al deterioro de la red convencional, quedando patente que las inversiones que he citado en esta comparecencia están teniendo un fiel reflejo en la continua mejora de los índices de calidad de la vía.

Aunque la seguridad es un concepto subjetivo tiene también una referencia para medir los esfuerzos que se están realizando, que es la evolución del número de accidentes por cada millón de kilómetros recorridos por los trenes. Este indicador permite conocer el resultado de la gestión en un periodo de tiempo dado por comparación con otros periodos, más allá de las circunstancias puntuales de un accidente. A estos efectos, en la normativa internacional se considera como accidente importante a efectos estadísticos el que produce víctimas o el que produce daños materiales superiores a 116.000 euros o el que produce interrupciones de la actividad en estaciones y en la vía durante más de seis horas. En el año 1996, RENFE tenía un índice de 0,65 accidentes por cada millón de kilómetros recorridos y en el año 2002 este índice se ha situado en 0,38 accidentes por cada millón de kilómetros, o lo que es lo mismo, un accidente por cada 2.631.579 kilómetros recorridos. Esta importante disminución del índice de accidentalidad nos coloca en términos comparados con los ferrocarriles europeos en el tercer puesto, por delante de Alemania y de Francia y por detrás de Italia y Suiza, que ocupan los primeros lugares en niveles de seguridad de sus ferrocarriles. La evolución positiva de estos índices se ha conseguido en gran medida gracias a las mejoras que les he descrito en materia de sistemas de seguridad, en materia de pasos a nivel, en materia de mejora de la calidad de las infraestructuras realizadas en la red convencional y con esfuerzos inversores que también les he detallado en cifras a lo largo de esta comparecencia. En todo caso, como la evolución de las inversiones y los esfuerzos realizados se miden mucho mejor desde el punto de vista relativo en una perspecti-

va temporal, quiero resumirles el conjunto de las inversiones y su evolución en los distintos conceptos que afectan a los planes de seguridad en las últimas décadas.

Si nos remontamos en el tiempo a los planes de seguridad más recientes, la primera referencia es el Plan de Transporte Ferroviario (PTF) del año 1987, cuyo horizonte abarcaba los años 1987-2000. Aquel plan contemplaba una inversión en supresión de pasos a nivel de 70.700 millones de pesetas durante su periodo de vigencia (14 años), lo que supone una inversión actual de 5.050 millones de pesetas o 30,35 millones de euros al año. De acuerdo con los datos de la serie histórica de inversiones, la inversión desde el año 1990 en este concepto fue la siguiente: año 1990, 6.421 millones de pesetas; año 1991, 2.234 millones de pesetas; año 1992, 992 millones de pesetas; año 1993, 1.799 millones de pesetas; es decir, tan sólo en 1990 se superó la cifra de inversión media establecida, alejándose de forma importante en los años siguientes. Por lo que se refiere a instalaciones de seguridad, el PTF contemplaba una inversión a realizar por RENFE de 96.100 millones de pesetas en su periodo de vigencia, es decir, a razón de 6.864 millones de pesetas/año (42,26 millones de euros al año). La vigencia del PTF finalizó con la llegada el Plan Director de Infraestructuras (PDI) 1993-2007. En materia de supresión de pasos a nivel, el PDI contemplaba una inversión de 132.000 millones de pesetas en sus 15 años de vigencia, de los cuales 11.000 millones de pesetas se financiarían vía Presupuestos Generales del Estado y 121.000 millones de pesetas con financiación extrapresupuestaria. Esto supuso la reducción de la cifra media anual de inversión en supresión de pasos a nivel a 733 millones de pesetas/año, 4,40 millones de euros/año, a través de los Presupuestos Generales del Estado, es decir, a través de la única vía cuya financiación puede considerarse garantizada. Estas cifras de inversión vuelven a reflejarse en el documento denominado Plan de infraestructuras ferroviarias 1995-2000, en cuya denominada opción básica se contempló una inversión en el periodo 1995-2000 —seis años— de 6.817 millones de pesetas y de 14.317 millones de pesetas en el periodo 1995-2010; es decir, una inversión anual media inferior a los mil millones de pesetas, seis millones de euros anuales.

En cuanto a instalaciones de seguridad, en este documento se contemplaba una inversión de 15.690 millones de pesetas para el periodo 1995-2010, es decir, una inversión media anual de mil millones de pesetas o seis millones de euros anuales. Estas cifras del PDI, que suponían una reducción muy importante de las consideradas en el PTF, resultan muy escasas si se las compara con las que están siendo llevadas a cabo en estos últimos años con el Plan de infraestructuras 2000-2007. Entre 1996 y 2002, la inversión realizada por el Ministerio de Fomento, RENFE y FEVE en la red conven-

cional, con obras de infraestructura, mejoras de señalización, pasos a nivel y actuaciones en estaciones, ha sido de 3.072 millones de euros y ha evolucionado desde los 366,18 millones de euros de 1996 hasta los 535 millones de euros de 2002, es decir, se ha incrementado el 46,1 por ciento en los últimos siete años, lo que supone un incremento medio anual superior al 6,6 por ciento.

Por capítulos, en el periodo 1996-2002, en la red convencional, las inversiones fueron las siguientes. En infraestructura, 1.445,73 millones de euros; en instalaciones de seguridad, 479,68 millones de euros; en pasos a nivel, 205,93 millones de euros, y otras actuaciones, 941,21 millones de euros; total, los 3.072,45 millones de euros citados. Esta inversión ha tenido los dos efectos importantes que he comentado anteriormente. El primero es el incremento constante de la mejora del índice de calidad de vía, que pasó del 70 por ciento de 1994 al 80 por ciento de 2002, y el segundo es la disminución a la mitad, ya citada, del índice de frecuencia de la accidentalidad, reduciéndose del 0,65 en el año 1996 al 0,38 en el año 2002.

Cuando hablamos de inversiones en materia de seguridad, no hay que referirse únicamente a las instalaciones de seguridad propiamente dichas, sino que hay que contemplar partidas tan importantes como la renovación de vía, la rehabilitación de vía, la mejora de los desvíos, el tratamiento de túneles y taludes, que afectan decisivamente a la mejora de la seguridad. La supresión y protección de pasos a nivel es otro aspecto indiscutible en la mejora de la explotación de las líneas y de la seguridad de los trenes, de las personas y de los vehículos que circulan por las carreteras que atraviesan las vías férreas. Las inversiones de mejora de la red convencional, a las que me acabo de referir, además de ser importantes, son independientes —y lo vuelvo a subrayar una vez más— de las correspondientes a las del programa de alta velocidad que pretende, a través de las líneas de alta velocidad que se construyan, canalizar la mayor parte del tráfico de viajeros de largo y medio recorrido y que, gracias a las inversiones del programa de alta velocidad, va a poner en funcionamiento al finalizar el plan un total de 7.000 kilómetros, que integrarán una red moderna dotada de los sistemas de seguridad que permiten altas velocidades y altas capacidades de transporte con relación a las líneas ferroviarias convencionales actuales.

Para terminar, quiero referirme a la situación de estas inversiones en la comunidad de Murcia. Desde el año 1991 hasta el año 1995, la inversión total en infraestructuras ferroviarias en la Región de Murcia, realizada por el Ministerio de Fomento y sus entidades públicas RENFE y FEVE, fue de 10,82 millones de euros corrientes. En el periodo 1996-2000, la inversión total alcanzó 18,63 millones de euros. En el periodo 2000-2002, las actuaciones pertenecientes al Plan de infraestructuras de transporte 2000-2007 han supuesto una

inversión de 43,11 millones de euros. Las cifras anteriores marcan una clara diferencia en el tratamiento que está recibiendo la Región de Murcia en esta legislatura. Por eso, ante declaraciones sobre falta de inversión en el ferrocarril con motivo del accidente de Chinchilla, quiero recordar que el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Ferrocarriles y de las entidades públicas RENFE, FEVE y GIF, tiene en ejecución y licitación de obras ferroviarias en la comunidad de Murcia en 2003 115,71 millones de euros. En concreto, están en fase de ejecución o licitación de obra las instalaciones de seguridad, CTC, bloqueos y enclavamientos de la línea Chinchilla-Cartagena, que está ejecutando RENFE con un presupuesto de 29,4 millones de euros y la mejora de las instalaciones de seguridad de Cartagena-Los Nietos, en licitación por FEVE, con un presupuesto de 4,1 millones de euros. El sistema de comunicación tren-tierra en la línea Chinchilla-Cartagena está en ejecución por RENFE con un presupuesto de 2,1 millones de euros; las obras de vía para las instalaciones de seguridad de la línea Chinchilla-Cartagena están en ejecución por RENFE con un presupuesto de 1,48 millones de euros. La instalación de cable de comunicaciones entre Los Ramos-Alquerías y Cartagena son obras en licitación por RENFE con un presupuesto de 1,66 millones de euros. El suministro e instalación de señalización luminosa y acústica son obras en ejecución por RENFE en 10 pasos a nivel, con un presupuesto de 1,82 millones de euros. En la línea de alta velocidad Madrid-Región de Murcia, el tramo acceso a la ciudad de Murcia, infraestructura y vía es una obra licitada por el GIF, con un presupuesto de 64,15 millones de euros y la supresión de seis pasos a nivel de la línea Murcia-Cartagena, son obras licitadas por RENFE, con un presupuesto de 3,37 millones de euros. La supresión de ocho pasos a nivel de las líneas Alcantarilla-Lorca y Lorca-Baza, en los términos de Librilla, Alhama de Murcia, Totana, Lorca y Puerto Lumbreras son obras licitadas por RENFE con un presupuesto de 5,02 millones de euros y la supresión del paso a nivel de Alhama en ejecución por la Dirección General de Ferrocarriles, tiene un presupuesto de 2,6 millones de euros. Se encuentran en fase de proyecto en la comunidad de Murcia en el año 2003 la rehabilitación de vía, con sustitución de materiales en los trayectos Chinchilla-Tobarra, Tobarra-Calasparra, Calasparra-Alguazas, Alguazas-Murcia, Murcia-Alquerías y Alquerías-Cartagena, el desguarnecido de vía entre Chinchilla y Cartagena, el acondicionamiento a alta velocidad entre los puntos kilométricos 6 y 13, el acondicionamiento a alta velocidad del tramo Alhama-Totana, entre los kilómetros 26 y 32, el acondicionamiento a alta velocidad entre Totana y Lorca entre los puntos kilométricos 41 a 49, la renovación de vía en el tramo Librilla-Alhama en los puntos kilométricos 13 a 26, la renovación de vía en el tramo de Totana entre los puntos kilométricos 32 a 41, la renovación de vía, en el tramo de Lorca de la

línea Alcantarilla-Lorca, del punto kilométrico 49 al punto kilométrico 7 de la línea Lorca-Baza, la mejora de vía y obras complementarias del tramo Cieza-Jabalí Nuevo y la supresión de tres pasos a nivel, dos en Beniel y uno en Cartagena. Están en fase de licitación la asistencia técnica de la renovación de vía entre Almendricos y Águilas, el acondicionamiento de alta velocidad entre Lorca y Almendricos y las instalaciones de seguridad y comunicaciones en el trayecto Murcia-Lorca-Águilas.

El Ministerio de Fomento ha incluido las anteriores inversiones dentro del proyecto denominado Metrotren Murcia que, como otros proyectos denominados Metrotren, como el de Asturias, el de Cantabria o el de Sevilla, tiene como objetivo la modernización global de la infraestructura ferroviaria afectada por la red de cercanías, en este caso en la comunidad de Murcia. La inversión prevista en el horizonte del Plan de infraestructuras para el desarrollo del proyecto Metrotren de Murcia asciende a 552 millones de euros, de los que 440 se destinarán a mejoras de las infraestructuras, 80,7 a estaciones y 31,1 a la eliminación de pasos a nivel. Es un concepto unitario y global de las infraestructuras ferroviarias que recoge una programación integral en el horizonte del Plan de los servicios ferroviarios que afectan al ámbito de la red de cercanías, aunque en muchos de ellos se superponen los itinerarios de alta velocidad o de servicios regionales de las líneas convencionales, especialmente en los entornos de las grandes ciudades donde se superponen las redes.

La comunidad de Murcia tiene programadas inversiones en los tres programas —alta velocidad, cercanías y convencional— que van a permitir importantes mejoras en la seguridad, importantes aumentos en las frecuencias e importantes reducciones de los tiempos de viaje. Estas previsiones se están ejecutando de una manera decisiva ya en el año 2002 y en el año 2003 por los importes que les acabo de recordar y en distintas fases de la situación administrativa de las obras en ejecución, en licitación, en proyectos o en licitación de asistencias técnicas. Con estos datos, quiero dejar constancia de que la política del Ministerio de Fomento no sólo apuesta decididamente por la seguridad ferroviaria en el conjunto de la red, no sólo apuesta por la seguridad ferroviaria en la construcción de la nueva red de alta velocidad, sino que lo hace de manera muy concreta por la seguridad ferroviaria en la red convencional y de manera muy concreta por la seguridad de la red convencional en la Región de Murcia.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación en turno de portavoces tiene la palabra el señor Segura, por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor Ministro, una vez más, ha leído durante prácticamente una hora un documento de más de 70 u 80 páginas que le han ela-

borado los servicios del ministerio. Leeremos el contenido del mismo, como lo hacemos siempre, una vez publicado el «Diario de Sesiones». Por tanto, mi intervención no tiene el carácter de réplica a los contenidos de la suya, aunque sí tiene una serie de reflexiones.

Como bien sabe, el Grupo Parlamentario Socialista solicitó su comparecencia —textualmente— con el objeto de conocer las medidas tomadas en la presente legislatura y con carácter general para la mejora de la política de inversiones realizada en esta legislatura en lo que se refiere a las condiciones de seguridad de la red ferroviaria española. La realidad objetiva es que, si nos hemos caracterizado por algo en nuestra labor de oposición, es por requerir información de la manera más exhaustiva posible al ministerio, formulando preguntas en un porcentaje muy elevado referidas a la política ferroviaria, al Plan de infraestructuras, y con el objeto de ir obteniendo informes parciales, puntuales, que nos permitan configurar toda una posición global del ministerio. Qué duda cabe que hubiese sido deseable que existiese una ley aprobada por las Cortes Generales, señor ministro, al igual que el Ministerio de Medio Ambiente elaboró un proyecto de ley del Plan Hidrológico Nacional, que aprobó el Consejo de Ministros, que remitió al Congreso de los Diputados, que se tramitó en las Cortes Generales y que se aprobó en forma de proyecto de ley con todo un amplio anexo de inversiones, con independencia de la posición que hubiese adoptado el Grupo Parlamentario Socialista. Existe la Ley del Plan Hidrológico Nacional, pero no existe la ley del Plan de Infraestructuras del Gobierno español para el septenio 2000-2007 o para el decenio 2002-2012. Señor ministro, era muy deseable que el Consejo de Ministros lo hubiese aprobado y no lo ha aprobado el Consejo de Ministros, primer dato. Segundo dato, hubiese sido muy razonable en democracia que ese plan se hubiese remitido a las Cortes Generales para ser aprobado y podía haber estado integrado por unas 200 ó 300 páginas con 30 ó 40 capítulos diferenciados. Al no existir el Plan de infraestructuras como ley publicada en el Boletín Oficial del Estado, fruto de una tramitación parlamentaria, al no existir capítulos diferenciados que recojan todos y cada uno de los contenidos en lo que se refiere a inversiones muy distintas, en lo que se refiere a la defensa de la movilidad ciudadana y a la seguridad en todos los modos de transportes, tenemos que ir pidiendo información. Como yo no puedo venir a la Comisión de Infraestructuras acompañado por dignísimos funcionarios del ministerio o de RENFE, en número de 10 ó 12, que se sientan al final de la sala —les doy la bienvenida a cada uno de ellos— y que le elaboran papeles y le pasan chuletas, las últimas semanas este diputado ha releído de nuevo sus intervenciones y hace el análisis crítico pertinente con los escasos medios de los que dispone; se lo dije en la

interpelación que hace dos semanas le hicimos en el Pleno.

En su intervención del 17 de enero de 2001, haciendo referencia siempre a aquel momento solemne de su primera comparecencia el 15 de junio de 2000 ante la Comisión de Infraestructuras, usted hablaba, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, con objeto de informar de los planes de seguridad en infraestructura ferroviaria, de lo aquí ha vuelto a repetir. Es decir, usted prometía la modificación en forma de real decreto y posteriores órdenes ministeriales que regulasen la modificación de la Ley 16/1987, de ordenación de los transportes terrestres. En aquella ocasión, fruto de una comparecencia a consecuencia de un accidente desgraciado que se había producido en Lorca en el que murieron unas 11 personas que iban en una furgoneta que bloqueó la vía, hizo la oferta de modificar esa norma a la que he hecho referencia bajando el momento de circulación (ese parámetro que surge del producto del número de vehículos por el número de trenes) de 24.000 en que estaba cifrado a 1.500. Recuerdo que le dije que lo bajáramos a 5.000 y usted jugando al póker nos dijo que no, que a 1.500, y nos pareció muy bien. ¿Cuál es la realidad sobre ese dato puntual transcurridos tres años? En aquel momento decía que en números redondos existían del orden de 800 pasos a nivel afectados por ese momento de circulación, por ese parámetro, es decir, en cantidad superior a 1.500 y que los iban a ir eliminado progresivamente de forma acelerada, a lo largo de la presente legislatura. La realidad, señor ministro si no estoy equivocado, es que de aquellos 800 se han resuelto 40. Magnífico, pero quedan 760 por resolver. Con esa cadencia, si en tres años se han normalizado, regulado y mejorado 40 pasos a nivel, quedan 760, por lo que quedan muchos años por delante para eliminarlos.

Señor ministro, a nosotros nos llegan informaciones, fundamentalmente procedentes de las centrales sindicales, que francamente nos preocupan. Llegan procedentes de las centrales sindicales porque usted bien sabe que el consejo de administración de RENFE —usted se ha preocupado de blindarlo y yo se lo he dicho en reiteradas ocasiones— se ha convertido en un consejo de administración sin personalidad, sin potencia gestora, sin capacidad de toma de decisiones y que siempre está esperando las instrucciones del ministerio. Le pediría, señor ministro, que usted tuviese la amabilidad de pedir a RENFE que nos remita el informe de Alcor Consultores. Parece ser que existe una consultora que se llama Alcor y, según nos indican las centrales sindicales, se ha solicitado por el consejo de administración de RENFE, por el presidente o por quien fuese, un informe con el objeto de evaluar la siniestralidad en RENFE. Las centrales sindicales nos hacen llegar informaciones que a ellos les preocupan porque parece ser que esa empresa auditoría pone de manifiesto que se produce una serie de incidentes, que se rebasan por

los trenes señales marcadas en la vía, que en el año 2001 fueron del orden de 58, que no dieron origen a accidentes, en el año 2002 se produjeron del orden de 95 accidentes, algunos de los cuales dieron origen a incidentes de menor porte. Eso lo reconoce la dirección de seguridad en la circulación. Las centrales ponen de manifiesto situaciones muy preocupantes. Por ejemplo, se manifiestan en el sentido de que el real decreto al que he hecho referencia, seguido por la modificación del Reglamento de ordenación del transporte terrestre en materia de protección y supresión de pasos a nivel, la norma esa a la que estamos haciendo referencia, dejó subsistentes los pasos a nivel con protección de clase A. Lo cierto es que, en el seno de la red nacional, lejos de ser este tipo de pasos una excepción constituye la generalidad de los mismos.

La protección de los pasos a nivel clase A, por virtud de los artículos 8, 9 y 10 de la orden ministerial, de 1 de agosto de 2001, que desarrolla el artículo 235, se efectúa, según dice, con señales fijas exclusivamente. Es decir, que la seguridad no viene determinada y fundamentada en señalar cuando de forma efectiva se aproxima un tren concreto al cruce con la carretera o camino, sino que la seguridad, en esos pasos a nivel tipo A, se fundamenta en el mero establecimiento de preceptos que trasladan la carga y la obligación de cerciorarse de que no se acerca ningún tren a los propios ciudadanos o los propios vehículos que van a cruzar la vía, cada cual con su sentido y las percepciones humanas que a todos nos caracterizan. Señor ministro, la seguridad en ese tipo de pasos a nivel descansa exclusivamente en la pericia y en la suerte de las personas que cruzan esos pasos a nivel a bordo de vehículos o caminando, en lugar de residir esa responsabilidad en la infraestructura de seguridad que debería indicar la realidad concreta de paso de trenes en el momento preciso en que se acerca un vehículo o un peatón a un cruce de paso a nivel tipo A al que estoy haciendo referencia.

Señor ministro, quiero indicarle, y se lo digo por la celeridad de lo que debe ser la intervención por el tiempo tasado, que nos debe hablar del vallado en la red convencional. En el transcurso del presente año, según datos de que disponemos, hasta el día de hoy han acontecido más de 70 arrollamientos en plena vía, la mayoría de los cuales con resultado de muerte de más de 50 personas, aunque debido a la gravedad de las lesiones de los heridos que se producen en este tipo de eventos, no dispongo de datos muy rigurosos al respecto en lo que se refiere al número de personas fallecidas. Nos interesa que nos hable del plan de vallado de suelo atravesado que no esté calificado como urbano o urbanizable a través del que discurren las vías de RENFE y qué tipos de convenios han planteado RENFE o el ministerio con los ayuntamientos en esas zonas de suelo urbano.

Nos causa sorpresa, señor ministro, la existencia de documentos, con quejas muy fuertes y muy duras, elabo-

borados por las centrales sindicales mayoritarias de RENFE. Tengo en mis manos uno de ellos. Me gustaría mucho leerle unos cuantos párrafos, pero le voy a leer un párrafo sólo. Esa central sindical a la que estaba haciendo referencia (le puedo dar después una fotocopia) ha manifestado, según dice ella, en todos los foros posibles que se están aplicando determinados acuerdos, adoptados por el consejo de administración y dictados por el ministerio, que afectan directamente a la circulación, como la circulación en agente único de conducción, como la eliminación del personal de intervención en los trenes de cercanías, como que haya quedado como único agente en el tren el maquinista, como exoneración a cierto personal de conducción de realizar enganches y desenganches y determinadas maniobras. Se manifiestan en el sentido de que ello conlleva que no haya suficientes garantías de regularidad y seguridad para el tráfico ferroviario, que no se realizan los estudios y análisis necesarios de las consecuencias que se pueden dar a lo largo del recorrido de las circulaciones, trayectos sin radiotelefonías, socorros, retrocesos, pasos a nivel, protección de puntos interceptados, evacuaciones y todo tipo de accidentes e incidentes, etcétera. Es un documento de más de diez folios de una central sindical mayoritaria en el sector. Hay otro documento que nos causó estupor porque en la página web de RENFE se dice que no existe el informe al que se refiere un periódico que lo publicó. Le agradecería mucho que leyese ese informe, ya que usted no tiene limitación de tiempo y para que constara en el «Diario de Sesiones». Si lo leyese sería muy positivo para el enriquecimiento de la vida parlamentaria. Es un informe interesantísimo, elaborado para el comité de dirección de RENFE; se llama Plan de rehabilitaciones urgentes, firmado por don Manuel Benegas Capote, director gerente de la unidad pertinente, el 21 de febrero de 2003, en el que solicita aprobar una ampliación del presupuesto de explotación de 2003 para abordar las actuaciones urgentes por valor de 12 millones de pesetas; otra ampliación del presupuesto de inversiones para rehabilitaciones urgentes por sustitución de materiales; autorizar la unidad de negocios de mantenimiento de infraestructuras para la gestión de las adjudicaciones mediante procedimiento negociado; tramitar el plan de actuaciones a corto plazo y habla de la necesidad de actuaciones urgentes, unas a medio y otras a más largo plazo. Es decir, se pone de manifiesto que es menester un auténtico plan global; usted, que tiene los medios y la responsabilidad —y no le niego el interés—, tendría que traer a las Cortes Generales un auténtico plan de mejora de todas las infraestructuras ferroviarias, de los elementos humanos, vallados, pasos a nivel, material rodante, etcétera.

Señor ministro, son informes que se elevan al consejo de administración de RENFE y luego RENFE dice que no existen, pero nosotros los tenemos. Como creo que usted es un demócrata, por favor transmita a la

dirección de RENFE y a las personas en otro nivel, que no monten luego cazas de brujas como lo han hecho en las últimas semanas a consecuencia de que este interviniente en el Pleno del Congreso de los Diputados, hace dos semanas, hizo referencia a determinados documentos. Por eso le pido, señor ministro, que tenga la dignidad democrática, que le supongo, de remitirnos el informe, que ya ha pedido el Grupo Socialista pero que todavía no hemos recibido, de Alcor Consultores, que es una especie de diagnóstico, una especie de evaluación mecánica de las necesidades de la red de infraestructuras ferroviarias, y que nos eleve también este informe, pero formalmente, en plan de rehabilitación urgente. Si no, léalo, señor ministro, aproveche su disponibilidad de tiempo en esta Comisión para que quede recogido en el «Diario de Sesiones», se lo reitero. En tercer lugar, remítanos todos aquellos informes que ha elaborado RENFE que afecten a la seguridad, que afecten a la necesidad de la adquisición de material rodante, a la necesidad de profundizar en las mejoras de los sistemas de señalización, en suma todo lo que signifique mejorar los mecanismos de potenciación de las infraestructuras y de los medios humanos para disminuir el índice de siniestralidad.

Termino. No dudamos de los parámetros a los que hace referencia, de que el índice de siniestralidad ha ido bajando. Nuestra enhorabuena, eso es lo que deseamos, pero bien sabe lo que es la estadística. Pueden ir bajando los índices de siniestralidad pero la realidad es que en determinadas vías se han producido unos accidentes de colosal importancia, eso no lo podemos negar. Luchemos y pongamos todos los medios para que eso no vuelva a producirse y que esa utopía de siniestralidad cero esté en el horizonte de nuestras voluntades políticas, de nuestras tomas de decisión y de los impulsos que debemos pedir al Gobierno que lleve a cabo en su actividad gubernamental. Por encima de todo, señor ministro, remítanos esa documentación a la que he hecho referencia. No nos obligue a solicitar permanentemente por escrito que se cumpla lo que dicen los reglamentos y, por encima de todo, vuelvo a insistir, abra la empresa RENFE. Le voy a dar un dato anecdótico. A comienzos de esta legislatura en el año 2000 y fruto de los convenios que usted conoce, que son tradicionales entre el Círculo de Empresarios y las Cortes Generales, cuatro parlamentarios, dos del PP y dos del PSOE, uno de ellos quien le habla, solicitamos hacer una estancia en RENFE —pregunte a don Ramón Escribano cuáles fueron las razones por las cuales se nos impidió— para conocer el funcionamiento interno de RENFE y poder luego ejercer nuestra labor parlamentaria con rigor, con seriedad a la hora de hacer un dictamen, como lo acabamos de hacer, de la ley del sector ferroviario. Pues bien, hemos dictaminado la modificación estructural normativa del sector ferroviario español sin conocer RENFE porque no se nos ha permitido. Dé aire, dé oxígeno a la empresa, liberalice los

comportamientos, déle personalidad, rompa ese corsé al que está sometido desde el Ministerio para que RENFE tenga auténtica personalidad gestora, dinamismo gestor y pueda desempeñar las funciones que tiene que desempeñar, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Esta presidencia le agradece su moderación en la lectura de los informes, pero si S.S. tiene interés podemos circularlos a todos los portavoces mediante fotocopias, pues los servicios de la Cámara están a su disposición para hacerlo. **(El señor Segura Clavell: ¿No pueden quedar en el «Diario de Sesiones»?)**

Tiene la palabra, en nombre del Grupo de Convergencia i Unió, el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor ministro, quiero agradecerle, en primer lugar, su presencia y los datos que nos ha dado en su información sobre la seguridad ferroviaria. Mi intervención va a ser relativamente breve, me voy a ceñir a unas pocas observaciones porque creo que es necesario analizar todos y cada uno de los datos que usted nos ha ido facilitando, sobre todo los que hacen referencia a pasos a nivel y a las inversiones.

En primer lugar, usted ha hecho una separata concreta respecto al accidente de Chinchilla y nos ha hecho puntualizaciones sobre la seguridad y el bloqueo telefónico. Yo me permití el otro día, después de ver el informe que nos había facilitado RENFE sobre el accidente, insinuar la posibilidad de que en el esquema de lo que sucedió hay un espacio de tiempo muerto de una posible actuación avisando desde la estación. Por la transcripción de las conversaciones telefónicas en el caso de Chinchilla, me da la impresión de que, una vez arrancado el Talgo, era imposible que se pudieran parar los trenes en el poco espacio de kilometraje que había hasta el lugar donde se produjo el fatal accidente. Creo que es imposible actuar con el sistema de bloqueo telefónico en un espacio de tiempo tan corto. Leyendo la transcripción, se ve que hay dos personas que están intentando localizar un teléfono para llamar a los maquinistas, cosa que no logran, y en la conversación uno de ellos dice: Veo humo. Es interesante analizar este informe sobre todo por las declaraciones que hay en las transcripciones. Puede que hubiera un tiempo muerto; simplemente lo insinúo.

Respecto a otros temas sobre seguridad, la abortada inauguración del AVE Madrid-Lleida, por las circunstancias que fuesen —algunas, se dijo, de tipo de infraestructura en sí, de obra civil y material, y otras de los elementos de señalización y seguridad— ha provocado un cierto bloqueo. Existe una especie de bloqueo porque mentalmente no nos atrevemos a aplicar el plan global que pueda tener el ferrocarril en España. Lo que digo es muy amplio. Me da la impresión de que estamos todos acobardados por lo que pasó, pues tuvo que

dejarse la inauguración y todavía no sabemos cuando se podrá hacer uso de la línea; esto lleva a una especie de bloqueo. Esto para mí es muy grave porque ya está afectando a todo el desarrollo de la línea desde Madrid hasta la frontera. Como pueden salir otras circunstancias, resulta que nos vamos a encontrar con un grave retraso en la puesta en funcionamiento de toda la línea, en primer lugar, desde Madrid-Lleida, luego Barcelona y después la frontera francesa.

En cuanto a la seguridad en las líneas del AVE, me pregunto si se tienen trazados previstos desde puertos marítimos, como el de Tarragona y el de Barcelona, para el traslado de mercancías por ancho europeo, no sólo de los puertos sino también hacia Europa. Yo no veo ningún esquema de trazado concreto sobre el que se vaya a trabajar o sobre el que se tengan estudios informativos. ¿Por donde van a pasar los trenes de mercancías? Si estos trenes de mercancías tienen que pasar por la línea que se está construyendo, crearían un problema que afecta a la seguridad, porque la calidad que tiene que tener la rodadura de altas velocidades de los trenes de pasajeros no se puede ver perjudicada por las desiguales cargas por eje que puedan llevar los trenes de mercancías. La pregunta que quiero hacer está ligada a la seguridad de la línea de alta velocidad, porque no encuentro en ningún sitio otra línea paralela para mercancías, y no creo que la solución sea la de introducir el tercer carril en las vías convencionales. Esta solución puede ser momentánea, pero no es la que debería hacerse.

Me parece que este esquema no debe seguirse en la construcción de nuevos trazados, en el corredor del Mediterráneo, básicamente en su enlace de la provincia de Tarragona con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera, por cuanto sí están trabajando mucho y bien en las líneas de alta velocidad hacia Levante, de Valencia hasta Castellón; en el tramo Castellón-Tarragona en algunos documentos vemos que tiene que ser de ancho europeo, pero por declaraciones que han salido del propio ministerio, parece ser que habrá tramos en los que tendrá que aprovecharse el tercer carril. Creo que todo esto también afectará a la seguridad en esas líneas. Le agradecería que me diera algún esquema en su contestación, y si no pudiera ser ahora en algún otro momento.

Me parece que se ha cometido un gran disparate con la conexión del corredor del Mediterráneo, en la zona ya próxima a Tarragona, porque se hace una estación dentro del aeropuerto de Reus. Sé que se ha abierto una vía legal, que ya hay presentado un contencioso-administrativo por el uso del propio terreno del aeropuerto de Reus que tiene aprobado un plan director y sobre éste se pasa una línea, perjudicando al propio aeropuerto y la posible futura ampliación de una segunda pista, sin haber variado en nada el plan director aprobado, que fue hecho en su momento con total desconocimiento de la Dirección General de Aviación Civil y de la

propia AENA, como se demostró por declaraciones de las personas que en aquellos momentos eran responsables de las dos instituciones. A mi me parece que hay que ir con mucho cuidado. Dentro de este proyecto que se está realizando están señalados convertidores de ancho de vía para seguir hacia Castellón con vía convencional, del ancho español. Por tanto, aquí hay un tema de seguridad que a mí me preocupa mucho.

De lo que ha explicado usted —y voy terminando— hay una cosa que me preocupa, y no voy a entrar en el tema de seguridad de la línea Barcelona-Vich-Puigcerdá porque mañana tenemos una interpelación y lo explicaré en ella. Usted nos habla de los índices de renovación de vía, nos señala lo que ha variado y aumentado la calidad de la vía y nos dice que la ratio en 1994 era del 70 por ciento, en 2002 está en el 80 por ciento y que RENFE está cumpliendo las especificaciones que se le marcan, y yo quisiera conocer dónde están los puntos malos de la ratio. ¿Qué ratio tiene la línea de Lleida a Manresa? La línea Lleida-La Pobla de Segur tendría otras derivaciones y también me gustaría conocerlas, aunque en todo caso lo preguntaré mañana. Las ratios de calidad de la línea Barcelona-Vich-Puigcerdá, sobre todo de Vich a Puigcerdá, son inferiores y los vemos en los incidentes que ocurren. Me parece que a lo mejor tenemos las ratios muy concentradas en unas líneas y poco en otras y quisiera que en el anexo desglosado por comunidades autónomas de los presupuestos de 2004 —yo lógicamente trabajo en el de Cataluña— pudiésemos ver las cantidades que fuesen necesarias para que puedan arreglarse muchos de estos temas que son de mantenimiento, sean por parte de RENFE, sean por parte del Ministerio de Fomento. He de decir que desde hace más de siete años nuestro grupo ha presentado enmiendas, algunas de ellas aceptadas, para mejorar esta línea, sobre todo en las partes altas de la misma, ya que por ser un trazado muy complejo es difícil trabajar en ellas y siempre ha habido cantidades presupuestadas pero muchas veces no han sido utilizadas.

Señor ministro, creo que el tema de seguridad tiene distintos aspectos. De los datos que nos ha dado puedo hacer una valoración global muy positiva, cómo no, pero lógicamente cada uno siempre entra a particularizar no la parte anecdótica sino la parte concreta de lo que sufre uno en alguna zona y a veces nos olvidamos de que el resto de la zona está dentro de las ratios buenas. Lo que hay que ir buscando es mejorar lo malo, porque lo bueno ya está bien.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo de Izquierda Unida, la señora Urán tiene la palabra.

La señora **URÁN GONZÁLEZ:** Señor ministro, la verdad es que —y no es una crítica— no hay mejor forma de no abordar los temas puntuales y concretos que hablar en el plano general y presentar los datos que

usted aquí hoy nos ha vuelto a repetir, datos que por otra parte en la comparecencia que se hizo en el mes de febrero después del accidente de Tobarra, nos había dado a conocer. Han variado poco, si quiere se ha podido profundizar un poco más.

Mi grupo parlamentario, señor ministro, no va a poner en duda de manera generalizada que se hayan producido inversiones, que se hayan suprimido pasos a nivel, que se estén haciendo inversiones en la modernización de los sistemas de seguridad en las vías convencionales; no se lo vamos a poner en duda. Usted lo dice y nosotros decimos que puede ser cierto, pero lo que sí me tendrá que aceptar es que al menos, señor ministro, en la línea Madrid-Cartagena o Madrid-Murcia-Cartagena se están produciendo una serie de accidentes que tienen que ver con el estado de la vía y con los sistemas de seguridad. Sin poner en duda que el sistema de bloqueo telefónico pueda ser seguro, sin poner en duda que no tiene nada que ver con la seguridad el que haya vía única o vía doble, en función del número de trenes que circulan por ella, y sin poner en duda que se está intentando mejorar en todos los aspectos aquellos sistemas que tienen que ver con la reducción del error humano, en aquellos sistemas de seguridad que todavía funcionan con el factor humano como eje central.

Pero ahí está la realidad, señor ministro. Esa realidad se viene produciendo no sólo desde principios de año, se viene produciendo desde hace tiempo y se viene produciendo en determinadas líneas. Usted puede venir aquí y decirnos que no es verdad que no se estén haciendo inversiones en la red convencional porque se están haciendo en la red de alta velocidad, que eso es falso; y nosotros le tendremos que decir, señor ministro, que por mucho que ustedes se empeñen el hecho de que existan proyectos de trenes de alta velocidad en determinadas líneas está conllevando que haya un deterioro de las líneas de la red convencional y que no se están haciendo de la manera ágil que se deberían hacer todas aquellas inversiones necesarias no solamente en los sistemas de seguridad sino también en los sistemas de modernización de estas líneas.

Utilizaré su mismo argumento, señor ministro. Usted decía en una parte de su intervención que los accidentes no tienen que ver con el estado de la red convencional sino que hay circunstancias puntuales y que además la seguridad tiene que ver también con la renovación de vía, con las modificaciones de taludes, en definitiva con las obras de mejora en la infraestructura, además de con la supresión de los pasos a nivel y con las mejoras en los sistemas de seguridad. Pues bien, señor ministro, nos podemos ir a la línea Madrid-Murcia-Cartagena y para que no sea mi documento, voy a leer el que utiliza el Ministerio cuando dice que el Gobierno informa. Hay un documento denominado *El Gobierno informa* del día 6 de junio en el que el titular es: Es absolutamente falso que el Ministerio de Fomento aparcara hace tres años la mejora de la vía férrea de

Chinchilla, y hacen ustedes una descripción de todo lo que han ido siendo las distintas —entre comillas— inversiones. La primera, según el secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, don Benigno Blanco, dice: La inversión que figuraba en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000 se refería a la variante de Camarillas con estudio informativo que se sometió a información pública en el año 1999 y actualmente se encuentra pendiente de la declaración de impacto ambiental. Señor ministro, dudo mucho que el Ministerio de Medio Ambiente tarde desde el año 2000 hasta el año 2003 en elaborar un estudio de impacto ambiental. ¿Qué pasa con la variante de Camarillas, señor ministro? ¿Qué sucede? Es un compromiso que figuraba en los Presupuestos Generales del Estado, que en un momento desaparece y ahora vuelven a decir que está pendiente de la declaración de impacto ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

Mientras tanto, dicen que se han redactado proyectos de renovación de vía de los tramos Chinchilla-Tobarra y Cieza-Jabalí Nuevo y que no se ven afectados por la variante de Camarillas. Están licitándose, están en proyecto; todo lo que nos ha dicho aquí, señor ministro, no son obras. Desde hace muchos años siguen estudiando, preparando licitaciones de estudios técnicos, preparando proyectos. No se ha invertido realmente en la modernización de esa línea ni un solo euro en los últimos seis o siete años. Además, el Gobierno al final dice: Adicionalmente se indica que en el período 1996-2002 el gasto realizado en esta línea ha sido de 26,22 millones de euros, de los cuales 4,33 han sido ejecutados por la Dirección General de ferrocarriles, 10,85 corresponden a inversiones para mantenimiento de vía y circulaciones realizadas por RENFE y 11,04 a gastos de explotación. Es decir, se han limitado ustedes a mantener la vía para que pudiera seguir funcionando el ferrocarril por ahí, pero no para hacer una obra de inversión de mejora. Usted nos dijo que las modificaciones que se tienen que hacer en los trazados tienen que ver con la seguridad, pero no se ha producido en una línea que desde nuestro punto de vista, señor ministro, está abandonada desde hace un montón de años. Las inversiones materiales reales que ustedes han hecho han sido sencillamente para el mantenimiento, para que pueda seguir funcionando, y faltaría más que al final no funcionara, porque ni tan siquiera se puede circular por esa vía. Han tardado tres años en adjudicar el sistema de seguridad del control de tráfico centralizado, con todos los trámites terminados, y un año aparcado. Dígame, señor ministro, si eso tiene que ver con la seguridad o con la negligencia por parte del Ministerio de Fomento en determinadas actuaciones, y en concreto en esta línea. Se ha producido un accidente muy grave, puede haber sido un error humano, pero también existe responsabilidad del Ministerio de Fomento por el abandono real de inversión en mejora y modernización de esta línea de ferrocarril.

Nos ha dicho que tiene que ver con la seguridad la situación del material que se utiliza. Explíquenos qué está sucediendo con el material que se está utilizando en esta línea, si no es un material obsoleto, que ustedes están intentando modernizar desde hace un montón de años pero que no lo han hecho y sigue produciendo problemas. También nos tiene que explicar si esto no tiene que ver con el anexo del Ministerio de Fomento que, cuando habla del Plan de renovación priorizada de la red principal y complementaria, se refiere a un índice de prioridad de un 4,67 sobre un 10 de esta línea. ¿Tendrá algo que ver, señor ministro, o no? ¿O ustedes priorizan en función de qué interés? Usted nos ha dado aquí muchos datos técnicos, pero no nos ha hablado de la responsabilidad política que implica la priorización y la planificación de las modernizaciones de las infraestructuras, no solamente de las grandes capacidades sino también de la red convencional que en su mayoría es la que utilizan en estos momentos la mayoría de los pasajeros en nuestro país.

Ustedes se han quitado las pulgas de encima en este accidente rápidamente. Ha habido un fallo humano, los tribunales determinarán cuáles han sido sus responsabilidades penales, en todo caso. Desde nuestro punto de vista la mayor responsabilidad la tiene el Ministerio de Fomento, que ha tenido en sus manos la posibilidad de mejorar y modernizar no solamente los sistemas de seguridad sino esta vía en particular, y no han priorizado esta vía, han priorizado en otros sitios, que probablemente haría falta no lo ponemos en duda, pero señor ministro, en concreto en esta vía ustedes no han tenido ningún interés y se ha producido un accidente muy grave. Han estado durante varios días intentando eludir su responsabilidad política, que la tienen. Son ustedes responsables por negligencia, porque no es la primera vez que les han advertido desde dentro del propio Ministerio, desde los trabajadores de RENFE, del mal estado que tenía esa línea en los sistemas de seguridad. No se puede evitar un accidente con un bloqueo telefónico, porque seguramente, cuando intentaron ponerse en contacto con los trenes, ya se habían estrellado, como parece desprenderse de las notas transcritas de la conversación que hubo entre la estación de Chinchilla y el puesto de mando en Valencia.

Señor ministro, no venga a hablarnos de forma globalizada de la cantidad de millones de euros que han invertido ustedes y del esfuerzo que se ha hecho para suprimir pasos a nivel, para mejorar las redes convencionales, porque la realidad en algunas líneas es tozuda, y nos lo demuestra mes a mes. Ojalá que de aquí a que acabemos esta legislatura no tengamos que volver a hablar de ningún accidente más con pérdida de vidas humanas en ningún trazado de la red convencional y, mucho menos, en la línea Madrid-Murcia-Cartagena, que lleva un año bastante negro.

En 1999 la comunidad de Murcia les mandó un documento con prioridades para que se mejoraran las

condiciones del trazado de esta línea. Ha vuelto a hacernos una relación de todas las obras que publicaron en el boletín *El Gobierno informa*, de 6 de junio, con el importe global de la inversión que se iba a hacer en la región de Murcia. Pero, señor ministro, volvieron a dejar de lado la variante de Camarillas y a hacer hincapié en todo lo que nos ha comentado al final de su intervención, con redacciones de proyecto, licitaciones de asistencia técnica y la situación pendiente de licitación de asistencia técnica para redactar el proyecto, que es lo que engloba los 115 millones de euros, no la obra concreta y real que tendrían que haber puesto en marcha para eliminar el mayor número posible de riesgos y evitar así el fallo humano.

En muchas ocasiones en esta Cámara nuestro grupo parlamentario ha hecho propuestas para mejorar esta línea y no sólo se nos han llamado demagogos sino que la semana pasada insistieron en ello. Ustedes llaman a la colaboración, a la responsabilidad compartida, a una oposición responsable, y cuando se presentan las iniciativas para intentar colaborar o mejorar y evitar que se puedan producir situaciones como la que hemos padecido últimamente, las rechazan directamente.

Acabo, señor presidente. Señor ministro, no nos llamen a la responsabilidad a la oposición cuando ustedes están empeñados en hacer lo que quieren. Asuman su responsabilidad política, y su responsabilidad política es que la línea Madrid-Murcia-Cartagena no la tienen como prioridad para mejorar la circulación del ferrocarril ni para que los ciudadanos de la comunidad de Murcia se sienten seguros cuando viajen en tren. Nosotros no dudamos de que el tren es seguro, desde luego esta diputada lo duda menos que nadie porque viaja en tren todas las semanas. Señor ministro, con la actuación que está llevando a cabo su departamento en la red convencional pueden estar poniendo en peligro la credibilidad que la ciudadanía tiene en el ferrocarril. No pueden eludir que no hemos bajado el índice de accidentabilidad en toda la red, estudien línea por línea y verán, como ocurre con la línea a la que se está refiriendo este grupo parlamentario, cómo el índice de accidentabilidad no es asumible por quienes utilizan el ferrocarril como medio de transporte.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El señor Otxoa quiere intervenir? (**Asentimiento.**)

Tiene la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Intervengo brevemente para agradecer la presencia del ministro en esta Comisión.

Como ustedes saben, nosotros no habíamos presentado petición de la presencia del ministro, pero hemos escuchado con interés su intervención, y nos suena repetitivo, perdone señor ministro, el volumen de datos que nos han dado con los que se dieron con motivo del

accidente en Tobarra y en esta misma Comisión. Tanto entonces como ahora, y se lo dijimos en su comparencia al presidente de RENFE, no hemos oído hablar para nada de los materiales de uso en estas líneas. Curiosamente hay una repetición de accidentes de los trenes Talgo absolutamente obsoletos que, al menos en la conexión de Madrid con la zona norte, son los que nos están dando ese llamado servicio —entre comillas— cada día peor; servicio que a raíz del último accidente de Talgo en Alava, en Ezkeretotxa, Salvatierra, tiene un incremento de tardanza puesto que en Burgos hay que hacer una parada para cambiar de material porque no quedan locomotoras. Con esos materiales, por ejemplo, se está dando servicio a la línea Madrid-Irún. Para nada hemos oído hablar de una previsión de modificación o de sustitución de los materiales empleados. Ya va siendo hora. En este momento el ministerio puede tener una fuente de ingresos importante. Con los años que tiene el material está entrando en la categoría de que puede venderse a los anticuarios; con esos años pueden tener la calificación de objeto antiguo. No es de recibo, señor ministro, y se lo hemos dicho a usted y al presidente de RENFE, que una línea como Madrid-Irún esté siendo servida por material que tiene más de 40 años en algunos casos; eso es imperdonable. Así están los servicios, y la accidentabilidad siempre se achaca a la vía, a las condiciones, a los errores humanos. Nunca hemos oído hablar de los problemas del material rodante y para nosotros, señor ministro, esta es una de las razones importantes de la accidentabilidad que se está teniendo, al menos en la zona que nos atañe a nosotros como partido nacionalista —estamos hablando de la comunidad autónoma de Euskadi—, y desde luego el servicio que tenemos es cada día peor, con mayores tardanzas, con mayores problemas, con menores frecuencias, un servicio propio de un país tercermundista, no de un país que se dice que va bien y que está en el siglo XXI.

No tenemos nada más que decir porque es absolutamente repetitivo, volveríamos a hablar de lo mismo que hemos hablado repetidas veces, solamente dejar constancia de nuestra postura y nada más, esperar. No sé si obrará algún milagro, o por fin nuestros ruegos serán atendidos, ante lo que nos encontramos bastante escépticos, porque a los hechos nos remitimos y alguien dijo hace bastantes años, más de 20 siglos: por sus hechos los conoceréis.

Nada más, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: El señor López-Amor tiene la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Quiero empezar precisamente haciendo lo contrario que han hecho algunos portavoces aquí presentes y es agradeciendo al señor ministro de Fomento su comparencia ante la

Comisión de Infraestructuras, comparencia que realiza por los dos motivos objeto de esta reunión y a solicitud propia.

En esta comparencia hay que distinguir claramente lo que son análisis y consecuencias del accidente ferroviario en la línea Chinchilla-Murcia-Cargena de lo que es un plan de seguridad ferroviaria con carácter general. En ambos casos el ministro de Fomento ha querido ser absolutamente transparente con la Cámara y con los procedimientos políticos habituales y ha querido dejar claras las actuaciones del ministerio en un plan de seguridad ferroviaria de carácter general y los análisis que se han hecho del accidente que se ha producido en Chinchilla. En este sentido tengo que empezar diciendo que la oposición está practicando una vez más un discurso a piñón fijo, lo dije hace unos días y lo vuelvo a reiterar ahora. Y ¿por qué digo eso? Lo digo porque parece que, con independencia de lo que se aporte aquí por el ministro de Fomento, la oposición tiene su discurso preparado y no rectifica ni una sola línea de lo que tiene preparado, que en algún caso parece además que se lo han preparado las centrales sindicales.

Dicho esto, a estas alturas de la legislatura no se puede empezar diciendo que es evidente que el Plan de infraestructuras del transporte no es un plan que se haya aprobado en la Cámara, que no es un plan que haya sido conocido por todos como el Plan Hidrológico Nacional. No, es un plan que conoce todo el país y a estas alturas de la legislatura no se puede ser reiterativo en estos aspectos como uno de los puntos fundamentales de un discurso de carácter político. En este sentido hay que decir que se ha producido en los últimos tiempos reiteradas iniciativas parlamentarias, desde interpe-laciones hasta comparencias del señor presidente de RENFE, del señor ministro de Fomento y del señor secretario de Estado de Infraestructuras. Todo eso hace que la información disponible por parte de los grupos parlamentarios no sólo sea suficiente, yo creo que no ha habido ningún caso en la historia en donde los grupos parlamentarios hayamos podido tener más información sobre la seguridad ferroviaria, sobre las actuaciones e inversiones que se están ejecutando en materia de inversión ferroviaria y evidentemente también de las consecuencias de un análisis tan lamentable y tan desgraciado y que desde luego a este grupo parlamentario, dijimos la otra vez y volvemos a reiterar, nos ha dejado consternados, como ha sido el accidente de Chinchilla. En este sentido tanta información pone de manifiesto un síntoma, que todos los grupos parlamentarios se están repitiendo de forma constante y manifiesta, lo que hace que mi aseveración de que estamos en presencia de un discurso a piñón fijo tenga mayor virtualidad que nunca. En este sentido hay que decir que la oposición debe saber escuchar porque me resulta verdaderamente molesto tener que volver a repetir en mi intervención

las cosas que dije el otro día en la comparecencia del señor presidente de RENFE.

Dicho esto, en cuanto a la intervención del señor Segura, es un conjunto de lugares comunes reiterados y, una vez que se le han hecho el discurso las centrales sindicales, tiene carácter sindicalista, que me parece estupendo que lo tenga, porque nos importan las centrales sindicales y seguramente el «Diario de Sesiones» reflejará una opinión más, que será tenida en cuenta no solamente por este grupo parlamentario, sino seguramente por todas las autoridades correspondientes.

En cuanto a las intervenciones de otros portavoces, tengo que decir que en la del señor Sedó, que se va a materializar los próximos días en una interpelación, no voy a entrar en ella, y tampoco en la del señor Otxoa que dice un poco más de lo mismo, pero quiero entrar en la de Izquierda Unida. A estas alturas de la cuestión no se puede decir que el Estado tenga abandonada la línea Madrid-Murcia-Cartagena, todo lo contrario, lo ha repetido hasta la saciedad el señor ministro de Fomento, lo ha repetido también el señor presidente de RENFE, y por si vale de algo mi opinión, como portavoz del grupo mayoritario diré que evidentemente si hay una línea que sea la niña bonita de inversión en red convencional es ésta precisamente. Lo dije el otro día y si quieren, ustedes lo vuelvo a repetir. Yo creo que hay un conjunto de inversiones importantísimas como instalaciones de seguridad de CTC, bloqueos y enclavamientos de la línea Chinchilla-Cartagena, con un presupuesto de 29,5 millones de euros; segundo, una mejora en las instalaciones de seguridad de Cartagena-Los Nietos que ya está en licitación, con un presupuesto de 4.070.000 euros; tercero, un sistema de comunicación tren-tierra en la línea Chinchilla-Cartagena, licitado por RENFE, con un presupuesto de 2.077.000 euros; cuarto, la instalación de cables de comunicaciones entre Los Ramos, Alquerías y Cartagena, licitado por RENFE, con un presupuesto de 1.650.000 euros; quinto, el suministro de instalación de señalización luminosa y acústica —SLA— en la región de Murcia; obras en ejecución por RENFE de diez pasos a nivel con un presupuesto de 1.825.000 euros; sexto, obras de vía para las instalaciones de seguridad en la línea Chinchilla-Cartagena, licitadas y pendientes de adjudicación con un presupuesto de 1.480.000 euros; séptimo, línea de alta velocidad Madrid-región de Murcia, acceso a la ciudad de Murcia, infraestructura y vía, obra licitada con un presupuesto de 64 millones de euros; supresión de seis pasos a nivel, en la línea Murcia-Cartagena, en los términos municipales de Murcia, Torrepacheco y Cartagena, obra ya licitada por RENFE con un presupuesto de 3.370.000 euros, y ya no sé si voy por nueve enumeraciones, pero también están los ocho pasos a nivel suprimidos o en fase de supresión de las líneas Alcantarilla-Lorca, Lorca-Baza en los términos municipales de Librilla, Alhama de Murcia, Totana, Lorca y Puerto Lumbreras, y podría seguir. **(El señor**

Segura Clavell: ¡Siga, siga!) Por tanto, lo dije el otro día, lo he tenido que reiterar aquí y si ustedes no quieren oír es precisamente porque todo esto hace que en el discurso de algún grupo parlamentario se diga que hemos tenido abandonada esa comunidad autónoma y en concreto esta línea. Eso es radicalmente falso. Que se esté aseverando una vez más que la inversión en red convencional ha bajado como consecuencia de la inversión en líneas de alta velocidad, no solo es radicalmente falso, sino que a estas alturas es verdaderamente torticero y mantiene a la opinión pública un tanto confundida. Los datos que ha dado el señor ministro, los datos que aquí se están manejando desde hace muchos días son precisamente los contrarios. La inversión, con carácter general, en todo el país en materia de red convencional es una inversión que no se ha producido hasta ahora en ninguna legislatura. En ese sentido, dentro de la administración de los recursos públicos hay que hacer una valoración muy positiva de ese incremento de inversión en red convencional, y sobre todo en materia de seguridad ferroviaria. Creo que tiene alguna importancia el puesto que ocupa España en el ranking de seguridad ferroviaria, que haya disminuido considerablemente el número de accidentes y que haya mejorado notabilísimamente el índice de seguridad, que en la época socialista, año 1994, estaba en el 0,79 y este año está en el 0,38, como ha dicho muy bien el señor ministro. Somos el tercer país en seguridad ferroviaria y hay que tenerlo en cuenta. Que a veces se producen hechos desgraciados, también; pero no hay que olvidar nunca que se está mejorando de forma constante y progresiva el índice de seguridad en nuestro país y ello nos coloca por encima de otros países importantes de la Unión Europea. Desde el Gobierno no se está echando la culpa a nadie. El otro día el señor presidente de RENFE dijo que no se trataba de juzgar ni de acusar, sino simplemente de poner los conocimientos históricos y técnicos de RENFE al servicio del análisis y de la investigación de las posibles causas de un accidente para que no vuelvan a repetirse en el futuro. Quedó claro cómo fue el accidente de Chinchilla. Ello no significa, vuelvo a repetir, ni juzgar ni acusar. Por otra parte, un país se distingue en su modernidad y en su seguridad por la puntualidad de su tráfico ferroviario y en este momento el tráfico ferroviario tiene una seguridad verdaderamente relevante, con el 93 por ciento de índice de puntualidad, y lo que es más importante en cercanías, no solo por el carácter de su utilización, esa puntualidad alcanza el 99 por ciento.

Señor ministro, no me queda más que animarle a seguir por la línea que están trabajando en el Ministerio de Fomento bajo su dirección. Quiero felicitar a todos los instrumentos operadores como RENFE, FEVE o la Dirección General de Ferrocarriles. Me gustaría recordar una frase que se la he oído al señor ministro y que dice así. No solo la infraestructura es cada día más segura en España, sino también los trenes que circulan

por ella. Por tanto, como grupo, no que queda más que animarle a seguir por esa vía y, al final, a pesar de los intentos de confusión política, de los intentos de enturbiar la verdad sobre nuestro ferrocarril, que nunca ha sido malo pero que cada día es mejor, yo animo al Gobierno para que siga por esa vía y ello porque creo que este Gobierno ha hecho una apuesta que no ha hecho ningún Gobierno anterior por el ferrocarril; es una apuesta de progreso, es una apuesta revolucionaria y es una apuesta que ningún partido de los que ha gobernado con anterioridad ha sido capaz de hacer.

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

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Como consideración previa y global de respuesta a todas las intervenciones que se han producido, tengo muy claro que cuando, en materia de seguridad, hablamos de las circunstancias en que se ha producido un accidente de trágicas consecuencias, no hay una sola estadística ni una sola línea de actuación que pueda servir de justificación, que explique un accidente ni que pueda servir de consuelo a todas las personas, empezando por las víctimas y sus familiares afectadas por el mismo. Precisamente por eso, desde el primer día y en mi primera comparecencia en esta Cámara he insistido en la necesidad de abordar las cuestiones de seguridad de los transportes y de seguridad en la construcción de infraestructuras como si la utopía fuera posible, es decir como si fuera posible en nuestra sociedad que pudiéramos trazar como objetivo el cero en accidentes, y aun admitiendo que por las limitaciones de la naturaleza humana esa utopía no es posible, la Administración tiene que trabajar como si fuera posible. Al servicio de ese compromiso, señorías, empezando por la propia Administración del Ministerio de Fomento, a la que hemos dotado de un consejero de seguridad con funciones y competencias sobre todas las áreas del ministerio, dedicado exclusivamente a mantener los niveles de tensión desde el seguimiento hasta la capacidad de propuestas en todos nuestros organismos, pasando por los acuerdos con las centrales sindicales, no recuerdo que haya precedentes en las ideas, en las iniciativas o en los esfuerzos que se han realizado. Seguramente se podrán seguir haciendo muchas aportaciones, y me gustaría encontrar alguna, porque en materia de prevención de accidentes en las obras públicas el convenio firmado entre los grupos representativos de las empresas de construcción de obras públicas que trabajan para el ministerio, las centrales sindicales representativas de los trabajadores y el ministerio, no tiene precedentes ni antecedentes, en nuestro ministerio ni en el resto de las administraciones públicas. Es un paso adelante, seguramente no será el definitivo, pero es un paso adelante que pone de manifiesto que hay un esfuerzo conjunto de abordar con cri-

terio global cada una de las respuestas que exige una política de seguridad.

Ahora estamos hablando de la seguridad en un sistema de transporte, que es el ferrocarril. A lo largo de mi comparecencia de hoy y recordando otras comparecencias, he tratado de sistematizar cada uno de los avances que se han producido y he procurado objetivarlos con datos como los avances que se han producido en la introducción de sistemas de seguridad más modernos en el ferrocarril, con sus correspondientes inversiones; los avances que se están produciendo en la supresión de pasos a nivel, con sus correspondientes inversiones; los avances que se están produciendo en la normativa y también en la renovación del material móvil, que en todo caso son avances que pueden encontrar críticas desde el punto de vista de que alguien los considere limitados, pero es muy difícil sostener que en estos tres años esos avances, en términos relativos comparados con datos y medidos como inversiones, puedan ser cuestionados en relación con etapas anteriores. Ahí es donde podríamos empezar a encontrar puntos de encuentro, y no a base de negar el dato, a base de ocultar la evidencia y a base de buscar otro tipo de justificaciones para decir que como ha habido un accidente hay responsabilidades políticas. Señorías, creo que eso puede ser, mediática y políticamente muy relevante, pero desde el punto de vista de la seguridad me parece que es una de las tareas más frustrantes que se pueden producir, entre otras razones porque cualquiera de SS.SS. al frente de este ministerio tendría los mismos riesgos para enfrentarse a estas circunstancias, por mucha voluntad y esfuerzo político que pusiera. Tendría que decir qué otras normas va a producir, qué otros sistemas tiene para mentalizar y formar al personal y qué otras inversiones va a realizar. Yo es he escuchado alguna, que espero atender en próximas comparecencias, del señor Segura respecto al plan de vallado de vías de RENFE. Celebro que el señor Segura se interese por una propuesta que yo, con toda sinceridad, voy a estimar. De todos modos, se construye sumando, no negando o confundiendo.

Entrando ya en las consideraciones concretas de las intervenciones que se han producido, yo he procurado, señor Segura, que, en mis comparecencias, los datos dominen sobre la retórica evanescente. Claro que si en una comparecencia uno quiere concretar el dato, es muy difícil sustituir mi comparecencia —que tiene el apoyo de informaciones— por recitaciones memorísticas, que es lo que S.S. viene a admirar en esta Cámara. Renuncio, señor Segura, a hacer exhibiciones de recitación memorística; pero también le digo que S.S. confunde las comparecencias con las trincas de las oposiciones. Aquí venimos a una comparecencia política, y S.S. tiene cierta deformación por nostalgia de lo que se llamaba en las oposiciones el sistema de trinca, que creo está excluido de la normativa vigente en materia de oposiciones. Permítame que le diga, señor Segura, que

comprendo que, para determinados discursos, es un mal dato que yo diga hoy —a los dos años de haber adquirido un compromiso, cuyos objetivos ha dicho S.S. que elevamos como en una jugada de póker— que en el año 2001 se suprimieron 160 pasos a nivel, que en el año 2002 se suprimieron 216, y que en 2003 se suprimirán 241. Su señoría añadió en la última comparecencia: sí, pero, además, quiero saber cómo van los pasos a nivel; y no en su conjunto, sino los que tienen momento superior a 1.500. Y hoy se lo he dicho: 67 en obras, 316 en proyecto —gracias a los convenios del Ministerio de Fomento y las comunidades autónomas—, y otros 307 pendientes de que haya proyecto, porque no hay convenios con las comunidades autónomas. Estoy seguro de que S.S. me va a ayudar a instar a esas comunidades autónomas a llegar a acuerdos para cofinanciar la supresión de pasos a nivel, en la medida en que hay infraestructuras —fundamentalmente, de carreteras— de titularidad de otras administraciones. Por fin, hay 63 pasos que necesitan respuestas más complejas, por tratarse de áreas urbanas, cuya solución técnica no se puede dar por medio del simple cambio de rasante de una de las infraestructuras, puesto que las tramas urbanas presentan situaciones más complejas, como digo. Le he dicho, pues, cómo están los 753 pasos con momento superior a 1.500. Eso es lo que supone avance. S.S. pide que presentemos ahora un plan de vallado; hablaremos también de los planes de vallado en las zonas urbanas.

Señor Segura, insisto en que, para sumar y para aportar, no hace falta negar. Aunque S.S. quiera centrar sus exigencias en los pasos a nivel con momento superior a 1.500, recuerde lo que le he dicho a su compañero en una pregunta anterior: el paso a nivel de Lorca, en el que ocurrió una gran tragedia, con considerable número de víctimas, era un paso a nivel con momento inferior a 1.500, con menos de 7 circulaciones al día y con una media de vehículos de 88. Por tanto, el ministerio tiene alguna razón para decir que hay que hacer compatible el objetivo en cuanto al momento 1.500 con el de supresión de otros pasos a nivel, que la fría estadística no sitúa como prioridad pero que la realidad social y urbana exige que se supriman. Lógicamente, tenemos que contabilizar también aquellos otros cuya supresión permiten otras inversiones generales en un corredor; pasos a nivel con momento superior a 1.500, y con momento inferior. Esa es la política que estamos siguiendo, y que continuaremos incrementando. Yo le pido su apoyo y su estímulo, y que, entre los estímulos, no esté la negativa del dato o la confusión, en cuanto a la dirección que hemos emprendido.

Como S.S. ha dicho que se están produciendo reducciones de personal —y no digo que lo haya establecido como una relación causa/efecto, pero lo ha mencionado en su discurso—, quiero aclararle que toda la política de personal que se sigue en RENFE respeta las normas de circulación, y está comprendido en ellas.

Cuando se sustituye el sistema de bloqueo telefónico por el CTC, que es una de las políticas que estamos desarrollando con el apoyo y reivindicación de todos los grupos de la Cámara, hay personal de RENFE que deja de tener funciones. Esos jefes de circulación, que tiene que hablar unos con otros entre dos estaciones, dejan de tener funciones cuando el bloqueo telefónico se sustituye por el bloqueo automático con control centralizado. La política de reducción o de reconversión de personal tiene otras características, y no tiene nada que ver con una amortización de puestos de trabajo que ponga en entredicho la seguridad. Como esas políticas están pactadas con las centrales sindicales a través de convenios colectivos, me gustaría mucho saber cuándo dicen las centrales sindicales lo que piensan: si al firmar el convenio colectivo, o al pasarle papeles a S.S.; hay cierta contradicción entre los dos momentos: o se está de acuerdo y se firma el convenio, o no se está de acuerdo y se le pasa un papel al señor Segura, para que venga a hacer una reivindicación paralela a la Comisión de Infraestructuras del Congreso.

Quiero volver a la perspectiva general, señor Segura, para encarar el futuro con visión de consenso. Se lo voy a decir hablando de la red convencional y de la totalidad del ferrocarril. En 1982, RENFE —sólo RENFE; no RENFE más otros organismos del grupo Fomento— invertía en la red convencional 180 millones de euros; 10 años después, en 1992, la inversión había descendido a 177 millones de euros —el año 1992 fue un año emblemático para RENFE y para el ferrocarril español—; y, en 2002, invirtió en la mejora de la red convencional 281 millones de euros, un 60 por ciento más que hace 10 años. Esas cifras están ahí; están clavadas tres cruces (**risas**) —1982, 1992 y 2002— en lo alto del camino. **(El señor López-Amor García: ¡Muy bien!)** A partir de ahí, proponemos para 2012 lo que S.S. quiera, pero ya tiene S.S. una referencia. Si hablamos de la totalidad del grupo Fomento, sumando RENFE, FEVE y la Dirección General de Ferrocarriles, en el año 1982 se invirtieron en toda la red convencional 309 millones de euros, en 1992 aquellos se redujeron a 285 millones de euros, y en 2002 el grupo Fomento ha invertido en la red convencional 535 millones de euros: un 88 por ciento más que hace 10 años. **(El señor López-Amor García: ¡Ahí, ahí!— La señora Urán González pronuncia palabras que no se perciben.)** Sí, señora Urán, estos son los datos de la red convencional, que no justifican sus afirmaciones. **(El señor López-Amor García: ¡Son los datos!)** Se lo hemos explicado en las respuestas, y se lo voy a detallar con más precisión al hablar de la línea Chinchilla-Cartagena. Si sumamos inversiones en la red convencional más la alta velocidad, los datos resultan imposibles de manipular para hacer reproches a la política ferroviaria de este Gobierno. En 1982, las inversiones dedicadas al ferrocarril en su conjunto fueron de 309 millones de euros, porque no había alta velocidad;

en 1992, a pesar de que fue el año en que se concluyó la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, la inversión —en el total del ferrocarril, convencional más alta velocidad— fue de 601 millones de euros; y en 2002, el ferrocarril español ha recibido 3.145 millones de euros, 10 veces más que en 1982 y cinco más que en el año 1992. Y yo acepto esta responsabilidad, señor Segura; es la responsabilidad que asumo, además de la de todos los errores que S.S. quieran atribuir a este ministro y a este Gobierno. Tengo la certeza de que, en perspectiva histórica y con referencias objetivas, no será la política ferroviaria la que resulte en este momento susceptible de recibir críticas en cuanto a las prioridades de nuestra política de modernización de las redes de transporte en España.

El señor Sedó se interesa por varias cuestiones. No voy a entrar en la que mañana debatiremos con detalle, que me permitirá, evidentemente, facilitar algunos datos; además, no dispongo en este momento de la situación de los índices de calidad. He tomado nota, y mañana precisaremos, con mucho gusto, cómo está la situación y cuáles son las expectativas de evolución de los índices de calidad, tanto de la línea a Puigcerdá como de la de La Pobla, por la que S.S. se ha interesado también. En la línea Madrid-Lleida no me cansaré de repetir que el único problema que existe es que el contratista que tiene la responsabilidad de ejecutar el sistema de señalización y control no lo ha entregado en las condiciones de fiabilidad que exige el contrato suscrito con el GIF, y no vamos a aceptar que la recepción de la obra se realice sin que estén corregidas todas y cada una de las deficiencias que el día que figuraba en el compromiso por escrito, entregado en marzo, el día 31 de mayo aún estaban pendientes de ser resueltas, lo que está suponiendo un retraso en las previsiones de puesta en explotación de la línea Madrid-Lleida que desde el año 1997 se venía desarrollando. En términos relativos, desde el punto de vista cuantitativo, no supone un retraso no asumible en una obra pública pero, desde el punto de vista cualitativo, entiendo muy bien que esta línea, que es el escaparate de la política ferroviaria, centre las valoraciones que se realizan sobre el conjunto de las actuaciones de política ferroviaria del ministerio.

En cuanto a los trazados y al paso de la línea de alta velocidad por el aeropuerto de Reus, yo creo que como todos los trazados son discutibles. S.S. tiene una opinión que sabe que he respetado siempre, como todas las que manifiesta S.S., pero también quiero recordar que este trazado tiene el consenso básico de los ayuntamientos de Tarragona y de Reus, así como de la Dirección General de Ferrocarriles de la Generalitat. Seguramente nadie está de acuerdo al cien por cien, pero no todos están tan en desacuerdo como S.S. Simplemente quiero introducir ese dato, sin restar con ello valor a la importancia de su afirmación.

Me interesa detenerme un poco más en las preguntas que ha hecho sobre los criterios para establecer trazados de ancho RENFE y trazados de ancho UIC en el corredor del Mediterráneo a efectos de la circulación de mercancías. Como siempre, los criterios para decidir el número de vías y las características de cada una de las vías mientras subsista en la red española el doble ancho (ancho RENFE y ancho UIC) tienen que ver con las características de los tráficos. En principio, señor Sedó, en todo el corredor del Mediterráneo (desde Almería hasta la frontera francesa) está prevista la posibilidad de circulación de mercancías por las dos vías de ancho UIC que tendrá el corredor desde Almería hasta la frontera francesa, pasando por Murcia, Valencia y Barcelona. En algunos tramos del corredor, para servir a otros tráficos, el corredor de doble vía de ancho UIC irá acompañado por otras vías de ancho RENFE o ancho ibérico. Concretamente, entre Alicante, La Encina, Valencia y Castellón, para servir al tráfico de mercancías de forma independiente a la alta velocidad y para canalizar el tráfico de mercancías que en este itinerario se genera y que va fundamentalmente orientado desde Valencia hasta el centro de la Península, o hacia Zaragoza a través de Sagunto, se prevé que existan una o dos vías de ancho RENFE. Entre Castellón y Tarragona sólo van a existir las dos vías de ancho UIC en la previsión actual porque las mercancías que se generan y que van a circular por todo el corredor del Mediterráneo, en principio, son circulaciones de mercancías propias del corredor en ese tramo y no requieren la atención de tráficos específicos que se generen adicionalmente entre Castellón y Tarragona. Entre Tarragona, Barcelona y la frontera francesa irán en ancho internacional las mercancías que genera el corredor y también las que generan los puertos de Tarragona y de Barcelona, como los de Castellón y Valencia; entre ellos, por ejemplo, el muy importante tráfico de coches, que es uno de los sectores que está más interesado en la ejecución de la nueva conexión internacional Figueras-Perpignan. El resto de las mercancías procedentes de otras fuentes de tráfico, previsiblemente entre Tarragona, Barcelona y la frontera francesa, seguirán circulando por la doble vía de ancho RENFE. De hecho, la conexión internacional Figueras-Perpignan es compatible con la continuidad de la conexión por ferrocarril convencional y es uno de los factores que influye en la determinación de las tarifas o cánones que se establezcan a las circulaciones. Seguramente la alta velocidad se justifica en virtud de la capacidad de retorno de un canon porque el que quiera ir por la conexión internacional Figueras-Perpignan lo puede hacer con un canon más reducido a través de la línea convencional actual.

La señora Urán, además de los datos generales, hace referencia también a la línea Chinchilla-Cartagena. Señoría, no le puedo dar datos distintos de los que ha dado el presidente de RENFE, pero me va a permitir que se los recuerde. Entre el año 1996 y el año 2002 se

han invertido en la línea Chinchilla-Cartagena 12,48 millones de euros. Dato facilitado hace una semana por el presidente de RENFE, que recordó que en el tramo donde ocurrió el accidente el día 3 de junio se había renovado la vía por completo en el año 1998 con arreglo a los capítulos de inversión que le acabo de citar. Ahora se están haciendo obras de modernización de los sistemas de señalización, que ya he descrito en mi primera intervención, por un importe superior a 34 millones de euros, con unos plazos de ejecución que van entre 12 y 18 meses para el establecimiento de los nuevos sistemas de señalización automática en toda la línea. Si S.S. quiere recordar si esto es un avance o un retroceso, también el señor Corsini recordó que entre 1982 y 1995, en esta línea, se invirtieron 7 millones de euros. Cualquier aportación o comentario sobre cosas que se deban hacer está muy bien, pero empezar descalificando lo que se está haciendo tiene una dificultad argumental si se quieren utilizar datos objetivos. Lo que S.S. tiene que valorar a la hora de establecer criterios de inversión para el futuro en esta línea es que desde enero de 2001 existen unos acuerdos sobre trazados del ferrocarril de alta velocidad firmados por los presidentes de las comunidades autónomas de Madrid, Castilla-La Mancha, Valencia y Murcia, en virtud de los cuales el acceso a Murcia se hace a través del corredor común desde Albacete hacia Alicante y Murcia, lo cual quiere decir que de las alternativas que S.S. en algún momento ha visto que estaban contempladas antes de 2000 en los planes de inversión de esta línea, que estudiaba la posibilidad de que el acceso por alta velocidad se hiciera a través de este corredor, desde enero del año 2001 están ya concentradas en la ejecución en alta velocidad del corredor actualmente en fase de proyecto que S.S. ha recordado. Lo que no se puede hacer es un doble acceso de alta velocidad y contemplar dobles inversiones para la misma capacidad de tráfico. Los tráfico que hoy van a Murcia por la variante Camarillas en el futuro van a ir por la línea Albacete-La Encina-Alicante-Murcia. El primer tramo, por importe de 60 millones de euros, está en estos momentos en fase de adjudicación y las obras van a empezar próximamente; 60 millones de euros en el primer tramo de acceso de la alta velocidad a Murcia. Sucesivamente, a medida que se vayan haciendo los proyectos, se irán licitando y adjudicando las obras. Como consecuencia de estas decisiones, en la línea convencional tendremos que adoptar nuevas decisiones sobre el acondicionamiento de la línea convencional actual, que como primera providencia está recibiendo la inversión por importe de 35 millones de euros en obras adjudicadas en los últimos meses y que van a comenzar en las próximas semanas.

Quiero terminar recordándole —para evitar la frialdad de los datos no hay mejor cosa que los gráficos— cómo han evolucionado las inversiones ferroviarias en los últimos 20 años. Concretamente, en los últimos 7,

la alta velocidad se ha incrementado en un 832 por ciento; en el ferrocarril convencional, la evolución de las inversiones no ha tenido una caída precisamente desde el año 1996, sino que desde entonces se han incrementado en un 24 por ciento y gracias a eso podemos mantener los niveles de calidad que en estos momentos tenemos en el conjunto de la red ferroviaria española y espero seguir superándolos en las próximas etapas presupuestarias.

En cuanto al señor Otxoa, igual que en ocasiones no puedo contestar a algunas de las precisiones que me pide, porque a veces llega a unos niveles de detalle muy difíciles de atender en el breve trámite que va desde que formula la pregunta hasta que tengo ocasión de replicar, hoy ha hecho algunas consideraciones sorprendentes. La primera es establecer una relación entre los Talgo y los accidentes. En una línea en la que el cien por cien es material Talgo, si hay un accidente S.S. no puede decir que la culpa es del Talgo. Eso ocurre en muchas líneas españolas. Pero, además, imputable al material móvil, de todos los accidentes que ha habido en esta legislatura, en lo que yo recuerdo, solamente un incendio que se produjo en una locomotora en el Talgo Irún-Madrid, en Salvatierra, tiene que ver con el material móvil. Los demás tienen que ver con los trenes que circulaban por una determinada vía, independientemente de la marca del tren que circulaba. Por eso creo que no es justo vincular en estos momentos una marca española ferroviaria de prestigio nacional e internacional con la eventual interpretación de las causas de los accidentes.

Es verdad, señor Otxoa, que el material envejece, como todo en esta vida, pero también es verdad que en esta legislatura hemos hecho las adjudicaciones de material móvil en volúmenes sin precedentes, preparando el material móvil para la red de infraestructuras del futuro. Además de adquirir material móvil para poder atender las líneas de alta velocidad —los trenes de larga distancia adjudicados a Talgo y a Siemens, que se unirán a los de Alstom— y los trenes de alta velocidad, llamados lanzaderas, para cortas distancias, adjudicados a CAF y a Alstom, hemos adjudicado también trenes de ancho variable —los primeros 12 a CAF, Alstom y Fiat—, que van a permitir explotar las líneas en la transición, desde la red convencional a la alta velocidad, sin que pierda operatividad esa transición. Lo vamos a hacer, señor Otxoa, gracias a una tecnología española patentada por Talgo. Y gracias a esa tecnología está en concurso la adquisición de 44 cabezas tractoras de cambio de ancho, que van a permitir que los viajeros que tengan que estar un determinado tiempo en la estación de Córdoba para cambiar de locomotora e ir a Málaga, en un futuro inmediato, con el material móvil de cambio de ancho —Talgo fundamentalmente—, si se le unen locomotoras con cambio de ancho de las marcas que concurren a este concurso, sólo noten una reducción de velocidad en la estación

donde se produce el cambio de ancho. Así se podrá continuar desde Lleida hasta Barcelona o en el nuevo corredor de alta velocidad hacia Pamplona, hacia Logroño o Teruel. Por lo tanto, estamos haciendo un esfuerzo doble de modernización, no sólo en material nuevo, que no hace ningún país en el mundo, que es disponer de material móvil capaz de optimizar la explotación simultánea con una red de ancho convencional y una de alta velocidad durante los años en los que se está construyendo la red de alta velocidad.

Señoría, nada mejor que su cita evangélica de por sus hechos los conoceréis. Nada mejor que su cita para que en materia de política ferroviaria pueda ser verdad eso de que a cada Gobierno por sus hechos lo conoceréis. Agradezco a SS.SS. todos los comentarios que han hecho. Estamos tratando una materia en la que ningún comentario puede ser desdeñado y tengan la certeza de que todas las aportaciones van a ser examinadas y, si es posible, asumidas por este ministerio. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, ¿a título de qué pide la palabra?

El señor **SEGURA CLAVELL**: A título de la cordialidad parlamentaria que le caracteriza al presidente. **(Risas.— El señor López-Amor García: ¡Eso no está en el Reglamento!— El señor Segura Clavell: ¡Habrà que incorporarlo!)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, no reconozco el artículo de la cordialidad, pero estoy de acuerdo con usted en que debía de haberse incorporado. Como S.S. sabe, cabe un brevísimo turno exclusivamente para precisiones o preguntas de algo que haya podido quedar en el aire. Si eso es lo que quiere invocar, la presidencia no tiene inconveniente, pero debe atenerse a la limitación de tiempo, que puede ser un minuto o dos minutos. Y ya que el señor ministro ha tenido la amabilidad de ponernos tres cruces, no nos ponga usted otras tres más. **(Risas.)** Tiene la palabra por dos minutos para precisiones o aclaraciones, no para reabrir el debate.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Entre la intervención del señor ministro, que no ha hecho más que hacer referencia a las tres cruces que están clavadas en la montaña y la cita evangélica, está claro por dónde va a ir la posición del Partido Popular español en el tema religioso dentro de la Convención. **(Risas.)** Es una licencia obviamente para distendir el debate.

Señor ministro, recojo su comentario. El Grupo Parlamentario Socialista, cuando se constituyó una ponencia en el Senado sobre seguridad, hizo varias propuestas —yo participé en la elaboración de aquellos documentos—, y una de ellas era el tema del vallado. Yo le quiero recordar que el artículo 299 del reglamento, aprobado por Real Decreto 1211/1990, establece el mandato y la obligación de RENFE, o del órgano

ministerial correspondiente, de proceder al cierre por ambos lados de las nuevas líneas de ferrocarriles que crucen zonas calificadas como suelo urbano o urbanizable. Sería una magnífica labor del ministerio, desde el punto de vista político, hacer un plan en ese sentido, y usted podría traerlo.

En cuanto a la movilidad ciudadana en España, he de decir que desde que usted es ministro nunca se han publicado tantos libros, hasta el punto de que se ha creado una editorial. Cualquier conferencia que usted da, librito al canto y folletito que usted nos reparte. Y algunos nos lo leemos. Yo le aseguro que me lo leo. Quizás los de su grupo no, y debería llamarles la atención. Por la forma de hablar noto que no tienen el alimento intelectual que usted suministra en esos folletos. **(Risas.)** Ha editado del orden de 45 ó 50 folletitos, por lo que se puede decir que está haciendo bibliografía. Yo le invito a que haga el libro blanco de la movilidad en el transporte en España. Sería muy interesante, porque la siniestralidad en carreteras se ha visto el fin de semana pasado con 45 ó 50 personas muertas. Es un tema en el que hay que transmitir cultura, educación y comportamiento a los ciudadanos. Ese libro blanco del transporte debe recoger iniciativas sobre las carreteras españolas, en sistemas inteligentes para la circulación, que resulta fundamental en el tema ferroviario.

Por otro lado, a raíz de la interpelación que tratamos hace dos semanas, presentamos una moción en la que el punto primero era que el Congreso de los Diputados instase al Gobierno a presentar a la Cámara, antes de finalizar el año, un informe sobre el grado de riesgo ante emergencias en túneles y la situación de todos y cada uno de los que existan en la red ferroviaria española, tanto de titularidad estatal como autonómica. Asimismo, que se recoja la relación del conjunto de elementos tecnológicos, etcétera. Por ello, queremos hacer hincapié en los contenidos del informe elevado por los técnicos al comité de dirección de RENFE, en el que se dice que dada la antigüedad de las vías en la red principal por la que circula el 85 por ciento del tráfico, y que está amortizado en un 60 por ciento, se ha producido una degradación de forma mucho más acentuada, no habiéndose podido controlar... Plantean un plan de rehabilitación urgente. Termino en treinta segundos, señor presidente. Tenemos los informes que las centrales sindicales nos hacen llegar, porque este diputado no tiene la suerte del señor López-Amor, que todos los informes que hacen los jefes de servicio y de sección del ministerio se los mandan por fax y le dicen: léalos. Y él los lee feliz y contento. Yo también quisiera que me hiciesen llegar esos informes, para aprender, desde el punto de vista del enriquecimiento intelectual, porque a nosotros nos enriquecen las centrales sindicales y los funcionarios del ministerio, todos; todas las fuentes de alimentación intelectual son bien recibidas y en ellas nos alimentamos.

Termino, señor presidente. Las centrales sindicales manifiestan su preocupación sobre el material rodante; hablan, como ha planteado el señor Otxoa, de un envejecimiento, y este sería un cuarto aspecto a tener presente. Por último, nosotros nos felicitamos de que gracias a don Felipe González consiguiéramos en las comunidades europeas fondos estructurales para cuatro países: Irlanda, España, Portugal y Grecia (**El señor López-Amor García: ¡Venga, hombre!**). El Gobierno español actual, gracias a aquel pedigüño, como le llamaban ustedes en el año 1992, consiguió la creación de unos fondos especiales para estos países (**El señor Ayala Sánchez: Y a la entrada en Europa.**), y a nosotros nos parece muy bien que la decisión del actual Gobierno haya sido canalizar esos fondos estructurales a la potenciación del sector ferroviario español.

Señor ministro, son cuatro reflexiones y cuatro invitaciones, y como estamos seguros de que usted las va a recoger, también estamos seguros de que pasado el verano esas iniciativas se van a ver reflejadas en una comparecencia suya y en un libro blanco de seguridad del transporte rodado en España.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, ha sido una intervención densa, con tantas alusiones a la alimentación.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Es que sus chicos no me dejan hablar. (**Varios señores diputados: ¡Si te dejáramos!**)

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señorías, guarden silencio, respetemos al señor Segura. Sus alusiones a la alimentación han excitado los ánimos, dada la hora en que nos encontramos.

Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Yo quería hacer dos precisiones y media, pero ahora me parece que serán tres (**Risas.**).

La primera, señor ministro, es por mi alusión al aeropuerto de Reus. Lo que se ha decidido allí lo acato. Usted sabe muy bien que no estoy conforme, pero así se acordó y quiero hacer constar que yo acepto lo que allí se acordó. No estoy nada satisfecho por el resultado, dudo que se haya estudiado la intermodalidad, dudo que se haya hecho bien que la Dirección General de Ferrocarriles entre en trazas de ferrocarriles dentro del espacio de la futura ampliación que pueda tener un aeropuerto, y dudo respecto de los verdaderos intereses que han aflorado allí, pero, repito, acepto la solución. Primera precisión.

Segunda, casi por vía de pregunta. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego guarden silencio para poder entender mejor la intervención del señor Sedó.

Puede continuar.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Yo me escucho a mí mismo, los demás es otra cosa. (**Risas.**)

De lo que me dice usted, quiero intuir que en la conexión entre Castellón y Tarragona sólo existirán dos vías de ancho UIC, de ancho europeo. Por tanto, la doble vía actual desaparece, creo entender, y me parece bien. Señor ministro, ¿eso va en la idea de que toda la red ibérica, o su mayor parte, se pretende cambiar a red europea? Esa es la pregunta y aquí quiero hacer una matización. Yo le podría facilitar un «Diario de Sesiones» de la primavera de 1988 en la que el ministro de Transportes me contestaba diciendo: Le puedo asegurar que España, aunque tenga el dinero, nunca cambiará el ancho especial al ancho europeo. Esto figura en el «Diario de Sesiones» de esta casa. También me dijo: En todo caso podría ir el ancho europeo en el informe o estudio de viabilidad presentado por el jefe del equipo de redacción del anterior secretario de Estado, señor Vilalta. En todo caso, estudiaríamos esto.

Por último, señor ministro, le pediría que por parte de la Dirección General de Ferrocarriles se me facilitase, si es posible, un plano croquis de trazado de cómo quedará en anchos de vía todo el enlace desde Castellón hasta Barcelona, para poder analizar todas estas cosas que comentábamos de los trenes de mercancías, etcétera.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor ministro, en mi intervención, hablando de las inversiones que se han hecho en esta línea, he utilizado no documentos elaborados por mi grupo parlamentario ni nada por el estilo, sino *El Gobierno informa* del día 6 de junio, los dos. Yo no he negado que RENFE haya invertido, es más, se lo he leído textualmente, tal y como aparece en el boletín de su ministerio. Y aquí no hablan de 12 millones, hablan de 10,85 millones, porque dice que en el período 1996-2002 esos 10,85 millones, o 12 millones, me da igual, corresponden a inversiones para mantenimiento de vía y circulaciones realizadas por RENFE. Señor ministro, de todo lo que usted nos ha comentado, que aparece en estos dos documentos emitidos por su ministerio que son los que yo estoy utilizando, están en fase de ejecución o licitación de obra sólo y exclusivamente la instalación de seguridad del CTC, que está adjudicada en el mes de mayo, la mejora de las instalaciones de FEVE, que están en licitación, el sistema de comunicación tren-tierra, que está en licitación, la instalación del cable de comunicaciones, que está en licitación, el suministro de instalación de señales luminosas, que está en licitación, y cuatro o cinco más que tienen que ver con supresión de pasos a niveles y con mejoras de los sistemas de seguridad. También le he estado hablando de seguridad en los trazados de las vías. Y a partir de ahí, señor ministro, en el año 2003 vienen en fase de proyecto, ni tan siquiera

de inversión, de proyecto. Y no me hable de los 12 millones de RENFE, porque, como ustedes han dicho, es mantenimiento, no es otra cosa. No quiera confundirme ni a mí ni a la opinión pública porque ustedes lo han escrito, no me lo invento yo, lo han escrito ustedes. A partir de ahí es cuanto hablan ustedes de rehabilitación, ni tan siquiera de cambios de trazado o de mejora de los trazados, de rehabilitaciones de la vía, de cambios de traviesas. Que no le digo a usted que no lo tengan que hacer, pero, señor ministro, lo que no puedo aceptar es que por boca de su portavoz se diga que esta línea es la niña bonita del ministerio, porque están ustedes empezando a hacer proyectos en el año 2003 que nada tienen que ver con la mejora en la seguridad en cuanto a trazados, realmente tienen que ver con la adecuación y la modernización, en cierta medida, de las traviesas y de las vías. Pero ni tan siquiera tienen ustedes prevista la electrificación. Y de aquí a que llegue el trazado del AVE, ¿qué, señor ministro? ¿Mientras tanto, qué? Hagan ustedes las obras que deben hacer, aunque sea una doble inversión, entre otras cosas porque de aquí a diez años, que puede llegar el AVE, los pasajeros tienen que seguir utilizando la vía y no la van a utilizar si no tienen una seguridad clara después de los accidentes ocurridos. Hagan ustedes la modernización de la línea, electrifíquela, pongan la doble vía, y si consideran ustedes que no es oportuno, al menos, electrifíquela, y en los sistemas de seguridad mejoren el material móvil, tal vez con eso ganen ustedes en seguridad y en credibilidad. Pero no pretendan ustedes confundir con lo que ustedes mismos escriben, que no me lo invento, que lo han escrito ustedes, que lo estoy leyendo, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Señor ministro, sólo un par de precisiones.

Cuando me refiero al Talgo no lo hago por una especial contrariedad ante la existencia de esa marca, al contrario. Usted sabe dónde nace el Talgo y yo, como tengo el inconveniente de ser algo mayor que usted, recuerdo perfectamente cuándo nació y cómo, y nació en Álava. No tengo problema alguno con ello. No me estoy refiriendo a esa tecnología de la que usted me habla, me estoy refiriendo a una línea que ahora cumple los 50 años de su implantación y que no ha tenido modificación alguna en sus materiales. Porque en otros sitios usted coge un tren Alaris u otro tipo de tren más moderno y más rápido. Estoy hablando de una línea servida por los trenes más rápidos que son los Talgo, porque hay otros materiales en la Irún-Madrid aún más antiguos, en los que a uno le pueden salir canas desde que monta hasta que se apea. ¿Sabe usted cuánto tarda (teóricamente, porque luego hay que ir a la práctica) el Talgo Irún-Madrid? Seis horas y veinte minutos, en el Siglo XXI, y ese es el tren más rápido de conexión. Si

usted me dice que eso es normal, yo le digo que no, además de que en el plan de implantación del tren de alta velocidad estamos relegados a los últimos puestos. Hay bastantes más cosas, pero en este asunto no me voy a extender.

¿Los accidentes se deben a la infraestructura y no al tren, no al material rodante? Eso es en todo caso discutible, eso es lo que los técnicos dicen en un momento determinado, pero no deja de ser curioso que en una línea donde funcionan materiales más antiguos que el Talgo, donde hay un mantenimiento que mantiene la línea prácticamente en las mismas condiciones que hace 50 años, prácticamente las mismas, excepto del carril soldado, no hay más diferencia, resulta que los trenes que tienen salida de vía son constantemente los Talgo. Usted me dice que eso se debe a la infraestructura, pero solamente a la máquina que se quema en Ezkerrekotxa, en Salvatierra, es a la que se le achaca lo del material. Muy discutible, señor ministro, muy discutible. De todas formas, a lo que me he querido referir es al abandono que supone la conexión por ferrocarril en este momento con el norte de la Península, de nuestra querida Euskadi, hasta la meseta y Madrid. Eso es imperdonable. Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Muy brevemente, para corregir alguna de mis palabras en la intervención. Yo no sé si he dicho la niña bonita o una de las niñas bonitas. Seguramente hay que entenderlo así, como una de las niñas bonitas en inversión. Yo le pediría a la señora Urán con todo cariño que sepa leer con un poquito más de detenimiento, con un poquito más de sosiego y sobre todo interpretar lo que lee. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señora Urán y señor López-Amor, les ruego silencio para escuchar al señor ministro y cerrar la comparecencia.

Tiene la palabra, señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, no he pretendido, al pasar de dos a tres cruces, establecer la relación entre Maxim y Giscard, pero si el señor Segura la encuentra tampoco me parece que sea una línea de investigación desdeñable para analizar las políticas que en estos momentos se están desarrollando en materia ferroviaria en España.

En segundo lugar, señor Segura, sus datos son sus datos y no voy a rebatirlos, lo que S.S. no podrá establecer es que disponiendo España de fondos estructurales europeos entre el año 1986 a 1996, con independencia de cuándo nacen los de cohesión y cómo se asignan, existiendo para España fondos estructurales europeos desde 1986 a 1996, el crecimiento de las inversiones ferroviarias se produce a partir del año 1996, con el

objetivo de modernizar el conjunto de la red ferroviaria española y no una línea concreta y aislada. Eso es otro dato que, de la misma manera que yo no niego la naturaleza de los fondos ni la gestión de los mismos durante diez años, tampoco S.S. deberá negar la evidencia de lo que ha ocurrido en la política ferroviaria en estos siete años.

El señor Sedó se interesa sobre la consideración que yo he hecho al hablar del corredor del Mediterráneo. La doble vía de ancho internacional que el corredor del Mediterráneo tiene prevista entre Castellón y Tarragona lo es sobre la base del acondicionamiento de las líneas existentes. El acondicionamiento de la alta velocidad es una de las técnicas de modernización de nuestra red, en unos casos se hace un corredor nuevo paralelo al existente, en otros, se acondiciona el existente en función, por una parte, de la necesidad de atender tráficos y, por otra, de las especiales circunstancias o características que confluyen en la zona afectada. El señor Sedó sabe muy bien que el corredor ferroviario entre Castellón y Tarragona tiene zonas en las que construir una plataforma de cuatro vías es técnicamente muy difícil, y esa es una de las razones por las cuales es preferible sobredimensionar la doble vía de ancho internacional para que además de tráfico de viajeros puedan circular mercancías, que duplicar una plataforma para separar mercancías y separar viajes.

En segundo lugar, yo le agradezco mucho que haya hecho un recordatorio de cuáles eran las políticas de antes y cuáles son las políticas de ahora. Su señoría también podrá recordar, si accede, y con mucho gusto los pongo a su disposición, a los documentos de política ferroviaria de otros grupos, como el grupo político al que me honro en pertenecer, que preconizaban el cambio de ancho en el PTF del año 1987 y en el PDI del año 1993, que está soportado y sostenido documentalmente, en relación con los criterios que tenían otras fuerzas políticas sobre la política ferroviaria.

Señora Urán, yo no tengo que rectificar lo que he dicho. Su señoría quiere trazar una barrera entre las inversiones de conservación y las de acondicionamiento y es muy difícil establecer esas fronteras. Es muy difícil decir si una traviesa o un carril se sustituyen dentro de una política de conservación o de una política de acondicionamiento, pero no podrá negar que el tramo de Chinchilla estaba acondicionado, totalmente nuevo. Por tanto, se podrán hacer consideraciones sobre si, además, en otros tramos de la línea Chinchilla-Cartagena hay que hacer más inversiones, pero en ese tramo concretamente la inversión se había realizado en el año 1998 para tener un trayecto en condiciones suficientes

de modernización de la infraestructura viaria y de la plataforma. Sigue siendo válido lo que para el acondicionamiento del resto del trazado le he señalado en relación con la decisión de 2001 del acceso de alta velocidad a Murcia. No es lo mismo utilizar el trazado actual por Camariñas como acceso de alta velocidad a la región de Murcia, que exigía unas determinadas modificaciones de trazado, que mantener la línea como línea convencional pensando que en el horizonte de este plan, en el futuro inmediato, los tráficos de viajeros hacia Murcia y Cartagena irán por el nuevo corredor desde Albacete hacia La Encina-Alicante y Murcia. Finalmente no voy a abrir un debate sobre electrificación o no, pero, señora Urán, electrificación y modernidad no son conceptos equiparables. No quiero ponerle ejemplos de los ferrocarriles más avanzados del mundo que no están electrificados, empezando por los norteamericanos. Por tanto, la electrificación tiene que ver con otras cosas, con conceptos de suministro energético, incluso, tiene mucho más que ver que con la funcionalidad y la seguridad de la línea el desarrollo sostenible medioambiental del ferrocarril. Por eso S.S. se contradice cuando rechaza la alta velocidad. Una de las virtudes de la alta velocidad al ser siempre un ferrocarril electrificado es que es un modo de transporte compatible con el desarrollo sostenible. Por tanto, ya ve S.S. que depende donde le convenga hablamos de la electrificación o no. La nueva alternativa de acceso a la alta velocidad totalmente electrificada es una buena solución desde el punto de vista medioambiental.

El señor Otxoa, por mucho que en estos momentos nos quiera recordar los tiempos en los que no se invertía ni se proyectaban las mejoras del corredor Madrid-Irún, no podrá negar que este corredor está en obras hasta Valladolid en este momento, y las puede visitar S.S. cuando quiera, está en obras en la variante de Burgos y está en fase de proyectos en todo el territorio vasco después de haber obtenido el año pasado la declaración de impacto ambiental y estar licitados algunos proyectos aunque tengamos también alguna pequeña discusión competencial con el Gobierno vasco en relación con quién es la institución competente para desarrollarlos, pero, con independencia de eso, S.S. sabe que estamos en fase de proyectos, lo cual deja bien a las claras quién está apostando por el futuro del corredor Madrid-Irún.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor ministro. Sustanciada la comparecencia, se levanta la sesión.

Era la una y cuarenta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

