CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2006 VIII Legislatura Núm. 515

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 28

celebrada el miércoles, 22 de febrero de 2006

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor presidente de Renfe Operadora (Salgueiro Carmona) para informar sobre:

— **El Plan Estratégico de Renfe Operadora 2005-2009. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000637.)** **2**

— **La planificación de la contratación y renovación del material móvil por parte de Renfe y su relación con el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT). A solicitud del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 212/000498.)** **2**

— **El tráfico de mercancías peligrosas en la provincia de Palencia. (Número de expediente 212/000638.)** **30**

Página

— Los transportes de mercancías peligrosas en la línea de ferrocarriles españoles. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000665.). . . . 31

— Las causas del accidente del tren Gijón-Madrid-Alicante ocurrido el día 31 de marzo de 2005, así como las medidas que se hayan adoptado al respecto. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000297.) 40

ORDEN DEL DÍA

Comparecencia del presidente de Renfe Operadora (Sr. Salgueiro Carmona), para informar sobre:

— EL PLAN ESTRATÉGICO DE RENFE OPERADORA 2005-2009. SOLICITADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000637).

— LA PLANIFICACIÓN DE LA CONTRATACIÓN Y RENOVACIÓN DEL MATERIAL MÓVIL POR PARTE DE RENFE Y SU RELACIÓN CON EL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE (PEIT). SOLICITADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 212/000498).

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

El señor **PRESIDENTE:** Se abre la sesión que, como había acordado la Junta de Portavoces, tiene por objeto la comparecencia del presidente de Renfe, como continuación de la sesión que por problemas de tiempo no se pudo concluir en el anterior período de sesiones.

Como saben, y figura en el orden del día, son cinco comparecencias las que va a sustanciar el presidente de Renfe, pero agrupadas en tres debates: en el primero, es el debate agrupado de la comparecencia relativa al plan estratégico de Renfe Operadora 2005-2009 formulada por el Grupo Parlamentario Popular y a informar sobre la planificación de la contratación y renovación del material móvil por parte de Renfe y su relación con el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

El señor presidente de Renfe tiene la palabra para sustanciar ambas comparecencias.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE OPERADORA** (Salgueiro Carmona): Señorías, como ha dicho el presidente, comparezco ante esta Comisión para dar cumplimiento a las peticiones realizadas por el Grupo Parlamentario Popular y por Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, para explicar el plan estratégico de Renfe Operadora en el período 2005-2009, así como también para informar sobre la planificación de la contratación y renovación del material móvil por parte de Renfe y su relación con el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte. Puesto que ambas cuestiones están íntimamente relacionadas, me van a permitir que en esta primera intervención agrupe ambas cuestiones.

Creo que estaremos todos de acuerdo en que en los últimos meses se está produciendo un período único en la historia del sistema ferroviario, que sobre todo ha estado marcado por dos grandes hitos: por una parte, la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, a partir del primero de enero de 2005; y otro extraordinariamente importante para asegurar la viabilidad futura de todo el sector ferroviario: me estoy refiriendo a la asunción por parte del Estado de más de 5.459 millones de euros de la deuda que se había acumulado sobre el balance de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, y que comprometía entonces la viabilidad de todo el sistema ferroviario. Es una decisión que conviene recordar para valorar el esfuerzo que el Gobierno ha realizado para asegurar el éxito del nuevo modelo ferroviario español.

Para que la entrada en vigor de la ley fuera posible hemos tenido que trabajar intensamente antes y después del 1 de enero de 2005. Hoy, algo más de un año después, creo que podemos estar orgullosos del trabajo de transformación realizado hasta ahora. Durante este tiempo todos nos hemos esforzado —y lo seguimos haciendo— por conseguir que la creación de dos nuevas entidades (tanto la de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias como Renfe Operadora, con la consiguiente segregación en dos organizaciones de un colectivo de más de 30.000 personas) no tuviera ninguna consecuencia para nuestros clientes y para la sociedad. Creo que podemos hablar de éxito. Un éxito apoyado en una organización con una fuerte orientación hacia el cliente y con un equipo de profesionales experimentados, que es el principal activo de la empresa. Creo que todos somos conscientes de que el cambio del sistema ferroviario español no es sólo una cuestión jurídica, societaria

o financiera; el cambio al que nos enfrentamos supone una transformación radical de las reglas del juego.

Me limitaré a destacar dos aspectos vitales: la primera gran transformación es la liberalización del mercado ferroviario, con la consiguiente exigencia de competitividad a los operadores.

Como saben sus señorías, hoy ya está liberalizado el mercado de las mercancías, y la actividad de mantenimiento de trenes se desarrolla en competencia, como también lo hará en un futuro próximo el transporte de viajeros.

Ante este nuevo escenario estamos obligados a equilibrar nuestros resultados económicos. Y esto sólo va a ser posible, además de mejorando nuestra eficiencia, con un creciente acercamiento a los distintos mercados, reforzando nuestra especialización y poniendo en valor las nuevas infraestructuras, consiguiendo que los ciudadanos y las empresas confíen cada vez más en nosotros para viajar y para transportar sus mercancías.

En segundo lugar, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, en el período 2005-2020, elaborado por el Ministerio de Fomento y de acuerdo con los principios de reequilibrio entre los modos de transporte que se recogen en el Libro Blanco de la política europea de transporte y que apuesta decididamente por el impulso del ferrocarril.

Esta apuesta por el ferrocarril se percibe en toda su entidad al comprobar que prácticamente la mitad de las inversiones previstas en el plan, que ascienden a casi 249.000 millones de euros, se dedican al ferrocarril. En otras palabras: las infraestructuras ferroviarias en España van a experimentar un crecimiento y una mejora muy importante, y eso repercutirá positivamente sobre los operadores que actuemos sobre ella.

Es obvio que existe una resuelta voluntad del Gobierno para dotar a nuestro país de un ferrocarril público que juegue un papel primordial en el nuevo contexto, sintonizando la oferta ferroviaria con las necesidades de los ciudadanos y las expectativas de calidad que la sociedad española tiene sobre la prestación de nuestros servicios.

En definitiva, estas son las dos grandes bases que sustentan el plan estratégico de Renfe Operadora: primero, la gran oportunidad que suponen las nuevas infraestructuras y la mejora de las existentes en una sociedad que cada día tiene mayores niveles de movilidad; segundo, la necesidad de prepararnos para competir en un mercado plenamente liberalizado.

Ambas marcan fuertemente la naturaleza de este plan estratégico. Por un lado, es un plan que contempla unos elevados niveles de inversión, imprescindibles para permitirnos ser una compañía de éxito y, por otro lado, es un plan para un período transitorio de grandes cambios, para pasar de una compañía que ya no podemos ser y que operaba en un mercado monopolístico a la empresa que la sociedad espera que seamos y que operará en un mercado de libre competencia.

Diseñar un plan estratégico exige afrontar responsable y comprometidamente el futuro a partir del presente, identificando nuestras fortalezas actuales para poder apoyarnos en ellas, reinterpretándolas conforme a las nuevas claves.

Renfe dispone de una organización sólida y adaptada a los mercados, conocemos cada mercado y debemos perseverar en acercarnos innovadoramente a sus necesidades. También es un operador socialmente reconocido, implantado en el todo territorio nacional, y muchos de nuestros productos comerciales, así como nuestra marca, gozan de gran aprecio social.

Los niveles globales de seguridad y de cobertura de coste son homologables a los mejores operadores ferroviarios europeos, y esta es nuestra tercera fortaleza, aunque es evidente que tenemos que seguir mejorando —y mucho— especialmente en productividad y en la búsqueda del equilibrio económico.

La cuarta fortaleza yo la situaría —y no por ello la menos importante— en la profesionalidad y la experiencia que tienen nuestros equipos de trabajo.

Estas fortalezas serán determinantes si somos capaces de integrarlas con la flexibilidad, la capacidad de innovación y el compromiso que nos exige la presente situación de cambio. Si aunamos nuestra experiencia con un significativo incremento de la productividad, Renfe será un serio competidor para aquellos que quieren entrar a operar en España y un excelente colaborador para quienes decidan aliarse con nosotros para desarrollar su actividad como operadores logísticos o para fabricar en nuestros talleres.

A partir de estas fortalezas, nuestro plan estratégico es una reflexión rigurosa y comprometida sobre qué podemos hacer, cómo vamos a hacerlo para ser competitivos en un entorno tan distinto del anterior.

El éxito en dicho propósito supone la necesaria consecución de cinco objetivos estratégicos generales derivados del mismo. Por un lado, el crecimiento sostenido, entendido en términos de incremento de cuota de mercado, a través de la captación de nuevos mercados y el desarrollo de nuevos productos más competitivos, así como la búsqueda de nuevos negocios asociados al ferrocarril.

El segundo objetivo sería la excelencia operativa, mediante una oferta de servicios de transporte ferroviario seguros, fiables, de calidad y orientados a las necesidades de los clientes, todo ello apoyado en una organización ágil y competitiva, con la tecnología como elemento catalizador de la mejora continua y con una adecuada gestión del conocimiento.

La viabilidad económica y la orientación al resultado, integrando como parte de la cultura de la empresa la utilización de criterios de rentabilidad, la asignación eficiente de los recursos y la optimización de ingresos y costes. Además se apuesta por la formalización de un marco financiero estable con la Administración General del Estado a través del contrato programa que lleve a la

instrumentalización precisa y rigurosa de las relaciones entre ambas partes.

Adaptación al nuevo marco colaborando en la definición e implantación de las relaciones con la Administración General del Estado, las comunidades autónomas y con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sabiendo aprovechar las oportunidades derivadas del nuevo marco institucional.

Por último —y no menos importante— la sostenibilidad, contribuyendo, en consonancia con los principios que establece el PEIT, al desarrollo y a la movilidad, respetando el medio ambiente, favoreciendo el reequilibrio entre modos de transporte y colaborando en la vertebración del territorio.

Desde un punto de vista global de empresa, estos objetivos pueden cuantificarse de esta manera: por el lado de los viajeros, en el período del plan estratégico la demanda atendida pasará de los 484 millones de viajeros transportados en 2004 a los 578 millones previsto en 2009, lo que supone captar casi 100 millones de viajeros más en cinco años (con un incremento del 19,3 por ciento).

Este crecimiento irá, por supuesto, apoyado en una reestructuración de la oferta, tanto desde el punto de vista de la mejora del material móvil como del diseño de horarios, tarifas y nuevos trayectos, lo que repercutirá en que el incremento de la oferta señalado suponga un aumento de los niveles de ocupación media.

Para conseguirlo, Renfe apuesta por ofrecer unos servicios de gran calidad, medida a través de encuesta directa a los clientes y realizadas por empresas independientes. El objetivo es alcanzar una valoración de 7 sobre 10 en la calidad percibida por nuestros clientes.

En el lado de las mercancías, la apuesta por el incremento de la actividad del ferrocarril en este sector por parte del Gobierno es clara; y Renfe pretende contribuir a este objetivo incrementando un 13,9 por ciento las toneladas transportadas en el horizonte del plan, pasando de los 26 millones en el año 2004 a los 30 millones previstos en el año 2009. Al mismo tiempo, en el período 2005-2009 el área de mercancías prevé reducir un 3,7 el coste de kilómetro-tren producido, rebajándose de 12,1 euros el kilómetro-tren en 2004 a los 11,6 en 2009. En términos de unidades monetarias constantes la rebaja es el 11,1 por ciento, hasta rebajar el kilómetro-tren producido a 10,7 euros.

En resumen, como resultado de todo lo anterior, Renfe Operadora pasará de tener unos ingresos de tráfico de 1.378 millones que se produjeron en el año 2004 a facturar a 2.474 millones en 2009, es decir, 1.100 millones de euros más. Resultados que en ningún caso supondrán merma de la calidad, muy al contrario; nos hemos marcado como objetivo incrementar un 22 por ciento los niveles de confort (niveles de confort medidos a través de encuesta a los clientes entre criterios de 0 a 10, pasar de lo que hoy constituye el elemento indicativo que es 5,5, como digo, con un incremento del 22,7 aspiramos a estar en torno al 7 por ciento en el año 2009.

Asimismo se han establecido líneas estratégicas orientadas a las mejoras de los niveles de fiabilidad de los trenes, para los que se prevén mejoras de hasta el 20 por ciento.

El plan estratégico es la guía que marca los objetivos, las estrategias y las líneas de actuación, además de plantear un programa de inversiones que supera los 5.500 millones de euros a lo largo de estos cinco años del plan.

La rigurosa planificación de las inversiones es clave en nuestro plan estratégico y adquiere total virtualidad en el contexto del PEIT. El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, es el fruto de los trabajos iniciados por el equipo del Ministerio de Fomento, con el objetivo de recuperar la planificación como instrumento para que los responsables de la toma de decisiones puedan realizar su cometido de manera eficiente, eficaz y responsable. La planificación estratégica abordada por el PEIT define el marco de las actuaciones a medio y largo plazo y asume un compromiso en el desarrollo de las políticas de transporte.

Así, a partir de un diagnóstico del sistema de transporte que determina la necesidad de una acción pública decidida que corrija los actuales problemas de congestión, desequilibrio territorial, medioambiental, etcétera, el PEIT concreta sus objetivos, plantea escenarios y establece directrices de actuación tanto en términos globales como sectoriales.

Los objetivos generales del PEIT, entre los que destacan mejorar la eficiencia del sistema, fortalecer la cohesión sectorial y territorial, contribuir a la sostenibilidad general del sistema e impulsar el desarrollo económico en la competitividad, y se concretan por lo se refiere al sistema ferroviario en el objetivo de que de manera progresiva este sistema se convierta en el elemento central para la articulación de los servicios internos del área de transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

La primera fase del PEIT, que atiende al período 2005-2008, se centra en el establecimiento de las bases del cambio y la finalización de los ejes de altas prestaciones actualmente en construcción avanzada, todo ello asegurando la funcionalidad de las actuaciones y compromisos en marcha y mejorando el comportamiento ambiental del sector.

Y en este contexto que he resumido muy brevemente es en el que comenzaré a explicar la conexión del plan estratégico de Renfe Operadora con el PEIT, y en particular la planificación de la contratación y renovación del material móvil.

El plan estratégico de Renfe Operadora, como digo, del período 2005-2009, supone la previsión de actuaciones concretas que ponen en valor los objetivos del PEIT en el período considerado. Sin embargo, como en todo proceso de planificación, no podemos olvidar la situación de partida. Y en este punto quisiera detenerme

para plantear lo que podrían denominarse condicionantes que afectaron a dicha planificación.

En primer lugar me referiré a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, que estaba prevista para el 18 de mayo de 2004, aunque en aquellos momentos carecía de los elementos mínimos que garantizasen su éxito, ante la improvisación con que pretendía abordarse. Por ello el Gobierno, mediante un real decreto ley, tomó la acertada decisión de demorar la entrada en vigor de la ley hasta el 1 de enero de 2005.

Este hecho viene a reforzar la idea de abandono de la planificación en la etapa anterior, abandono que se refleja asimismo tanto en la gestión empresarial como en la toma de decisiones sobre inversión. Y cito datos concretos: durante el período 1990-1996, el gasto en material rodante ascendió a 2.477 millones de euros, mientras que en el período 1997-2003 fue de 1.231 millones de euros, es decir: menos de la mitad que los siete años anteriores. Y además este último volumen de gasto estuvo concentrado en inversiones asociadas a la explotación de líneas de altas prestaciones, olvidando los servicios de interés público de cercanías y media distancia, así como a los de mercancías.

Esta falta de previsión se mantuvo hasta el último momento, ya que ninguno de los trenes adjudicados en febrero y marzo de 2004 (y fueron 151) respondía a la necesidad de acometer la necesaria renovación de los parques de trenes de cercanías y media distancia, que prestan un servicio público fundamental para garantizar la movilidad de millones de personas.

En este sentido les puedo decir que la inversión anual media en cercanías durante el período 1996-2003 fue de 50,6 millones de euros, y en los ejercicios 2004, 2005 y 2006 este negocio contará con unas inversiones de 314,2 millones de euros, que supone una media anual de 100,7 millones de euros, es decir, 2,1 veces más cada año que los años anteriores.

Para el caso de los servicios regionales esta relación es de 2,7 veces más cada año, pasando de una media anual de 30,6 millones de euros en el período 1996-2003, a 81,6 en el período 2004-2006.

Para terminar con estas citas, con estos ejemplos, en el caso del transporte de mercancías las inversiones pasarán de tener una media de 26,7 millones de euros en el período 1996-2003 a 38,8 millones en el período 2004-2006, esto es, 1,5 veces más.

En segundo lugar, continuando con los condicionantes que encontramos a la hora de abordar el proceso de planificación, quiero destacar la situación financiera de la compañía.

Tal y como se establece en el punto 12 de la disposición adicional tercera de la Ley 39 del Sector Ferroviario, la entidad pública empresarial Renfe Operadora asumirá la deuda que la entidad Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles hubiera contraído con ocasión de la adquisición, el mantenimiento y el funcionamiento de material rodante y de cualquier otro servicio relacionado con este. Es decir, Renfe Operadora nació el 1 de enero de 2005 con una cifra de endeudamiento financiero a largo plazo del orden de 1.370 millones de euros asociados a los conceptos anteriores.

Además, dada la definición del sujeto reflejado en el citado punto segundo de la disposición adicional tercera de la citada Ley 39, y que consiste en la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de mercancías como viajeros, y que incluirá el mantenimiento de material rodante, se entiende que el núcleo central de sus inversiones a partir de este momento de su creación será el material rodante. Este hecho conduce a que cualquier decisión que se tome en dicho terreno se convierta en estratégica, ya que no sólo debe ser tomada teniendo en cuenta los objetivos estratégicos de cada negocio, sino el impacto en la situación financiera global de la compañía.

La práctica coincidencia temporal de la primera fase del PEIT, a la que aludí anteriormente, con el horizonte del plan estratégico de Renfe Operadora, hace que los objetivos de aquel sean plenamente asumidos por la empresa. Para establecer las bases del cambio que permitan que el ferrocarril se convierta en elemento central del sistema de transporte, el PEIT orienta la actividad de Renfe Operadora a atender la demanda de movilidad de personas y mercancías como elemento vertebrador de la cadena intermodal del servicio de transporte público, distinguiendo, en el caso de viajeros, dos demandas claramente diferenciadas: los servicios comerciales y los servicios de interés público.

Asimismo el PEIT contempla como prioridad para la operadora la renovación de su parque, sobre todo en lo que se refiere a servicio de interés público. También muestra un claro apoyo al desarrollo de la intermodalidad como complemento fundamental para tejer una red de transporte que garantice la movilidad de las personas y favorezca el desarrollo equilibrado del territorio con criterios de sostenibilidad.

En cuanto al transporte de mercancías, el PEIT preserva para el operador público un papel de referencia en el desarrollo de estos servicios en el nuevo entorno liberalizado, debiendo diseñar junto a su oferta de transporte otra de tracción que permita la ampliación de oferta a nuevas demandas por parte de terceros, impulsando la actividad internacional y los servicios de transporte intermodal.

De este modo, las inversiones previstas en el plan estratégico de Renfe ascienden a 5.534 millones de euros, de los cuales, 4.050 millones corresponden a la adquisición de material rodante, 746 a la modernización y mejora del ya existente, 322 a actuaciones en talleres, 214 a equipamientos en estaciones de cercanías, y los 202 restantes a mejoras en los medios de gestión.

Las inversiones para adquisición de material rodante, los 4.050 millones que acabo de mencionar, obedecen a tres ejes fundamentales: el primero se centra en la reposición de parte del material actual para hacer frente a la obsolescencia del mismo, con una inversión de 1.568 millones, para hacer posible la necesaria renovación del

parque de material móvil; el segundo eje es el acompasamiento de la adquisición de material a la puesta en servicio de las nuevas infraestructuras en el país.

La progresiva entrada en servicio de nuevas infraestructuras, que, recuerdo, prevé un volumen de inversión en el ferrocarril en el horizonte de 2020 próximo a los 120.000 millones de euros, requerirá el acompasamiento a dicho ritmo de la existencia de material rodante para atender a la demanda que se genere. Así, la necesidad de inversión en trenes para prestar servicios en las nuevas infraestructuras ascienden en el período a 2.151 millones de euros.

Por último, el incremento de demanda en algunos segmentos de actividad como consecuencia del desarrollo de una estrategia comercial orientada al cliente y especializada por segmentos de mercado hace necesaria una inversión de 331 millones de euros en material rodante.

Estas inversiones se consideran imprescindibles en el período abarcado por este plan estratégico, cuya finalización debe situar al operador público en una posición que le permita afrontar con garantía de éxito la liberalización completa del transporte ferroviario.

A continuación voy a entrar de lleno a pormenorizar este plan de inversiones del período 2005-2009:

Para el área de negocio de cercanías su plan de inversiones prevé 1.634 millones de euros, de los cuales 1.038 se destinarán a la adquisición de 230 trenes nuevos, y 331 a la mejora de los ya existentes. De los 265 restantes, 214 se dedicarán a la mejora y equipamiento de las estaciones de los núcleos de cercanías, y 51 a actuaciones en talleres.

Con este volumen de inversión se dará solución a la situación actual de obsolescencia del parque, ya que de los 551 trenes que lo componen en la actualidad, 127 superan los 20 años de vida y otros 304 los 10 años. Al mismo tiempo se incrementará el total del parque en 160 trenes.

En cuanto a los servicios de media distancia se tiene previsto invertir un total de 789 millones de euros, de los cuales 768 corresponden a la adquisición de 136 trenes nuevos y el resto a mejora de los ya existentes. También en este caso nos encontramos con un parque de 235 vehículos, de los cuales 180 tienen más de 20 años, superando algunos los 30 años de servicio.

Como muestra palpable de la voluntad de recuperación de los servicios de interés público a lo largo de este año, se comenzarán a recibir 80 de los nuevos trenes de cercanías y se han adjudicado otros 80 como parte de los 280 citados. Y tenemos el compromiso de completar la adjudicación ya realizada de 29 trenes de ancho variable para tráfico de media distancia con otros 107 que se adjudicarán a lo largo del primer semestre de este año, con lo que se completará la adquisición de 136 nuevos trenes para este tipo de servicio, mejorando por tanto las condiciones del parque de este mercado, haciéndolo más versátil con el fin de poder ofrecer un servicio de más altas prestaciones en los dos tipos de ancho de vía.

En cuanto a los servicios comerciales, que son servicios que se realizan en un mercado abierto con una oferta definida con criterios de mercado, Alta Velocidad invertirá 1.448 millones de euros, de los cuales 1.145 corresponden a la adquisición de nuevos trenes para poner en valor los tres ejes de infraestructura de mayor avance en su ejecución en el momento actual y que unirán a Madrid con Barcelona, con Málaga y con Valladolid. El resto, 303, se destinarán a la construcción de nuevos talleres asociados al mantenimiento de los trenes de altas prestaciones.

El plan de inversiones en la larga distancia prevé un total de 948 millones de euros, de los que 782 se destinarán a la adquisición de nuevos trenes y 136 a la mejora del parque existente.

En lo referente a las mercancías, un negocio que afronta ya la liberalización desde el pasado 1 de enero, el plan estratégico prevé unas inversiones por valor de 473 millones de euros: de ellos, 316 corresponden a la adquisición de nuevo material y 137 a la mejora del actual.

Como muestra del olvido a que ha estado sometida esta actividad en Renfe, sólo indicar que de las 443 locomotoras disponibles actualmente, las eléctricas tienen una antigüedad media de 35 años y las diesel de 25 años. Estas inversiones supondrán la modernización de su parque, así como un redimensionamiento del mismo, pasando de 443 locomotoras actuales a 284 en el año 2009, y reduciendo de 16.054 vagones a 10.118 en el mismo período.

Resumiendo mi exposición hasta este momento, he detallado inversiones por valor de 5.292 millones, que equivalen casi al 96 por ciento del volumen total considerado. El resto, los 242 millones restantes, tienen como principales objetivos, por un lado actuaciones de mejora sobre los sistemas de seguridad de los trenes en servicio para adecuarlos a los requerimientos técnicos y de interoperabilidad fijados por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, a los que se destinarán 81 millones de euros. Otros 45 que corresponden a la mejora de la dotación industrial de los talleres actuales, y el resto recoge un compendio de múltiples actuaciones sobre sistemas de gestión y aplicaciones informáticas con objeto de mejorar la calidad de la información y la fiabilidad de la misma.

Con todos estos datos, creo que he puesto en relación de forma coherente el plan de inversiones de Renfe Operadora contenido en su plan estratégico con lo que establece el Plan de Infraestructuras de Transporte del Ministerio de Fomento.

A continuación quiero explicar a sus señorías otro hito estratégico para esta empresa pública: el nuevo modelo de gestión de Renfe Operadora, que ha sido aprobado por el Consejo de Administración el pasado día 16 y que va a ser fundamental para la consecución de los objetivos en el plan estratégico.

En primer lugar, quiero destacar que durante los últimos quince años Renfe ha evolucionado, se ha transformado y ha mejorado de la mano de la organización en unidades de negocio. Este modelo de organización, que se ha mantenido sin cambios fundamentales desde su implantación, supuso un avance muy importante hacia la especialización por productos, la responsabilización en cuenta de resultados diferenciada y para el desarrollo de una cultura empresarial con fuerte orientación al cliente y a la calidad del servicio.

Como ya conocen sus señorías, las condiciones del entorno en que se mueve Renfe Operadora han experimentado y van a experimentar cambios muy significativos que exigen una nueva etapa de evolución de la compañía para adaptarse y anticiparse al nuevo contexto de negocio, para lo que, además del plan estratégico sobre el que hoy les estoy informando, se requiere un nuevo modelo de gestión.

Como les indico, se trata de un nuevo impulso renovador, y para definir y diseñar este nuevo modelo y asegurar su eficacia, en Renfe Operadora hemos identificado y diferenciado los cambios atendiendo a su naturaleza y alcance en cuatro ejes principales: por un lado, en el marco normativo, determinado por la Ley del Sector Ferroviario y las directivas europeas, que implican la separación de actividades y la progresiva apertura a la competencia intermodal. Asimismo el marco normativo europeo prevé el establecimiento de los mecanismos de compra de tráfico a las administraciones públicas sobre servicios y negocios considerados de interés público y la eliminación de la financiación pública cuando no lo son; cambios en la estructura del mercado, como consecuencia de la fuerte apuesta del actual Gobierno por el ferrocarril para atender las necesidades de vertebración territorial que se concretan en el potente plan de desarrollo de infraestructuras ferroviarias y que supondrá con total seguridad un fuerte crecimiento del tráfico de viajeros, con nuevos segmentos de clientes y nuevas demandas de movilidad; cambios como consecuencia del desarrollo tecnológico, que ofrece nuevas oportunidades y desafíos que Renfe Operadora debe aprovechar, la nueva tecnología de Alta Velocidad, la aplicación de nuevas tecnologías de comunicación a la explotación de las flotas de trenes, la relación con los clientes o para realizar una profunda transformación tecnológica en el área de mercancías. También se van a producir cambios por el aumento de la presión competitiva intra e intermodal, evidenciado, pongo por ejemplo, en el caso del transporte de viajeros de larga distancia con la entrada de aerolíneas de bajo coste o el incremento de capacidades de los aeropuertos, o en el caso del transporte de mercancías por la entrada de nuevos operadores ferroviarios y la mayor demanda de productos logísticos integrados.

Todos estos cambios hacen necesario un progresivo ajuste de las condiciones diferenciadas de cada uno de los negocios y profundizar en la especialización de mercados ya iniciada con las unidades de negocio, con el objetivo de promover un avance claro hacia la orientación al cliente, la mejora de la competitividad y la consecución de resultados.

La articulación del nuevo modelo supone una evolución y perfeccionamiento de las actuales unidades de negocio, dando un paso adelante en su transformación que permite a Renfe Operadora prepararse para el futuro fortaleciendo sus capacidades y adaptándose a los nuevos retos empresariales.

De este modo, el nuevo modelo de gestión de Renfe Operadora se ha desarrollado en torno a cuatro áreas de actividad que agrupan internamente negocios que compiten en mercados similares, se enfrentan a los mismos cambios y requieren capacidades semejantes.

Estas cuatro áreas de actividad las constituyen, por un lado, el área de actividad de alta velocidad y larga distancia. Su principal objetivo es desarrollar un operador altamente competitivo. El contexto de negocio de este área viene marcado por el desarrollo de las infraestructuras de altas prestaciones, las oportunidades de crecimiento y el previsible aumento de la intensidad competitiva. Una especialización por corredores ferroviarios es la mejor respuesta a estos retos, pasando de la anterior organización con dos unidades de negocio y con dos cuentas de resultados a un área de actividad de mayor escala relativa con cinco áreas de negocio por corredores ferroviarios con cuentas de resultados propios (una relativa al nordeste, al sur, norte, este, mediterráneo y transversales), de modo que cada corredor pueda seleccionar y configurar el mix de productos y ofertas más adecuado a la demanda.

Otra área de actividad la constituirán las cercanías y media distancia. Aquí nos encontramos con un entorno en creciente transición, para lo que es necesario transformar el actual servicio de regionales mediante el esfuerzo inversor en material rodante, en el desarrollo de las infraestructuras y la incorporación de los servicios de alta velocidad media distancia.

Los principales objetivos son alcanzar una mayor especialización, la modernización de los servicios de media distancia y el fortalecimiento de la cercanías. Para avanzar en la adaptación a los cambios en el entorno en este área de actividad se configura en torno a las actuales gerencias territoriales de las unidades de negocio de cercanías y regionales. Así se refuerzan orgánicamente los núcleos de Madrid y Barcelona para potenciar su especialización como oferta de referencia en las demandas metropolitanas intensivas y que representan aproximadamente el 79 por ciento de los ingresos y el 81 por ciento de los viajeros totales en cercanías.

Además se establece un área específica de nueva creación para la especialización de la alta velocidad de media distancia como negocio emergente a coordinar con la modernización de la media distancia convencional.

Todas ellas conforman doce áreas de negocio con cuenta de resultados propia ahondando así la cultura de

responsabilidad empresarial y la reorientación a resultados.

Por otra parte, el área de actividad de mercancía y logística viene determinada por la liberalización del mercado y la eminente entrada de competidores intramodales, así como por la evolución de las necesidades de los clientes, que demandan crecientemente servicios logísticos integrales.

Por ello este área de actividad se reorganiza en profundidad al pasar de estar configurada con una unidad de negocio con cuenta de resultados única y con un centro de costes de actuación desarrollados en ámbitos territoriales a convertirse en un área de actividad con cinco áreas de negocio, especializadas por sectores industriales (el intermodal, automóvil, siderúrgico, graneles y multiproducto), cada una con su cuenta de resultados. Adicionalmente se crea una unidad de servicios productivos con cuenta de resultados propia, centrada en la relación cliente-proveedor y que va a potenciar la visión del conjunto del negocio.

Y por último, el área de actividad de fabricación y mantenimiento. Su nuevo contexto viene determinado por la necesidad de aumentar significativamente los niveles de calidad de servicio y se enfrenta a un profundo cambio tecnológico derivado de la incorporación masiva de nuevos trenes, motivo por el que debe reforzar su relación con los operadores de transporte internos y con la industria privada, en un contexto fuertemente marcado por la competitividad de calidad, servicio y costes. En este sentido su organización evoluciona desde lo que era la anterior unidad de negocio de mantenimiento integral de trenes a un esquema basado en acuerdos con la industria privada y en la contractualización con los operadores internos, y conserva las tres áreas de negocio anteriores (mantenimiento de material, reparaciones, y fabricación y remodelaciones).

Por último el centro corporativo, que aspira a impulsar decididamente su efectividad y eficiencia y centra su ámbito de actuación en cuatro áreas fundamentales o ejes de aportación de valor: seguridad, organización y recursos humanos, un área de economía financiera de planificación, una dirección de comunicación, marca y publicidad y, por último, la Secretaría General y del Consejo de Administración.

En definitiva, el nuevo modelo de gestión de Renfe Operadora, dividido en cuatro áreas de actividad, evoluciona y perfecciona el modelo de las unidades de negocio y construye la organización sobre los pilares básicos de especialización, responsabilidad empresarial, desarrollo de la cultura empresarial de calidad y orientación al cliente que han favorecido la evolución de Renfe hasta la fecha. Pero trata de superar las limitaciones del modelo anterior, dotando a cada área de una dimensión empresarial suficiente y de una lógica de negocio más consciente profundizando en la especialización por mercados.

En resumen, nos hemos dotado de un nuevo modelo para ser más competitivos en un entorno en proceso de liberalización, profundizando en la especialización y el acercamiento a los mercados, pasando de las anteriores seis unidades de negocio por producto a cuatro nuevas áreas de actividad de mayor escala y estructuradas en veintiséis áreas de negocio, cada una con un mercado claramente definido.

También pretendemos incrementar la responsabilidad empresarial y la orientación a los resultados, para lo cual evolucionamos desde seis cuentas de resultados de las anteriores unidades de negocio a las veintiséis del nuevo modelo, una para cada área de negocio. El nuevo modelo nos facilitará la consecución de los ambiciosos objetivos marcados por el plan estratégico, que se concretan en un crecimiento sin precedentes, puesto que si la tasa de incremento promedio de los ingresos de tráfico en el período 1990-2005 fue del 4 por ciento como tasa anual, en la proyección del plan estratégico esta tasa asciende al 14 por ciento, es decir, más de tres veces superior a la considerada en el período anterior.

Renfe Operadora, como empresa pública de transporte ferroviario, aspira a liderar el proceso de transformación del sector y a consolidarse como la compañía ferroviaria de referencia en el contexto europeo, en un mercado abierto, competitivo y cada vez más internacionalizado. Y este nuevo modelo de gestión asegura la flexibilidad estratégica necesaria para facilitar el progreso de la compañía hacia las estructuras empresariales más adecuadas a cada negocio, cuando sus condiciones específicas lo requieran y el Estado como accionista lo considere oportuno.

La reflexión estratégica expuesta hasta el momento supone el marco de actuación de la compañía y, por consiguiente, de sus respectivas áreas de actividad. De esta manera, todas las iniciativas y actuaciones propuestas en los planes de cada área de negocio se encuentran orientadas a la consecución de los objetivos generales de la empresa. Permítanme que detalle algunas de ellas.

Comenzaré por los servicios considerados de interés público, servicios en general rentables con la compra de tráfico por las administraciones públicas, ahora gestionados por el área de actividad de cercanías y media distancia.

Las prioridades de gestión en este área de actividad son la redefinición y clasificación de los servicios de cercanías y media distancia semiintensivos, el fortalecimiento de los servicios de cercanías más metropolitanos, la incorporación de los servicios de alta velocidad y media distancia, la modernización de los servicios convencionales de media distancia, la definición en la gestión del modelo de relaciones con las comunidades autónomas y administraciones locales, en sintonía con la evolución del marco competencial.

Cercanías tiene como retos específicos en el período 2005-2009 el incremento de la calidad, la eficiencia y la innovación en su ámbito de servicio, sabiendo aprovechar al mismo tiempo la capacidad de crecimiento derivada del incremento de la demanda que

generará la construcción de nuevas infraestructuras destinadas a cercanías, con el claro objetivo de convertirse en la mejor opción de transporte en áreas de movilidad recurrente. El objetivo es convertirnos en el mejor operador de transporte metropolitano, capaz de adaptarse a la realidad cambiante de la ordenación política del transporte en España y de adoptar soluciones óptimas para los accesos a las grandes ciudades.

Renfe prevé en cercanías pasar de los 7.995 millones de viajeros-kilómetro que se realizaron en el ejercicio 2004 a los 9.267 millones en el año 2009, con un incremento del 15,9 por ciento, un crecimiento que debe pasar por la presencia en zonas de desarrollo urbanístico reciente y por la ampliación de la oferta en trayectos críticos actualmente congestionados.

Media distancia tiene como principal objetivo convertirse en una alternativa real de transporte público eficiente, atractiva para la resolución de la movilidad en media distancia, mediante el diseño de productos socialmente útiles y adaptados a las necesidades de los clientes. Para ello, será imprescindible profundizar en la especialización por segmentos de mercado, utilizando siempre la calidad como referente.

También será vital el establecimiento de un nuevo marco de relaciones con las comunidades autónomas, basado en la concertación de los servicios y el desarrollo de acuerdos en los que, en todo caso e independientemente del modelo por el que se opte, apostamos por que Renfe sea el operador ferroviario de referencia.

Este posicionamiento requiere aprovechar nuestra experiencia y vocación como empresa operadora en cualquier ámbito territorial y hacerlo desde nuestra capacidad para garantizar la seguridad y la calidad de los servicios de interés público ofrecidos a los ciudadanos, salvaguardando el equilibrio y la cohesión territorial entre las diferentes comunidades autónomas. Para ello será absolutamente imprescindible que promovamos un marco solvente, transparente y estable con las diferentes administraciones territoriales, mediante un contrato de servicios de interés público para la prestación de unos servicios que estas administraciones consideran imprescindible para la cohesión territorial.

Pasemos ahora a hablar de los servicios comerciales, que en general son servicios que se realizan en un mercado abierto, cuya oferta debe estar definida con criterios de mercado, son servicios que actualmente operan en competencia intermodal y pronto lo harán en competencia intramodal, en los que nuestro objetivo es ser el mejor operador, capaz de responder a las expectativas creadas en los ciudadanos mediante la implantación de un sistema de transporte excelente y a disposición de todo el país.

Las prioridades de gestión en este área de actividad son asegurar el éxito de los nuevos corredores de alta velocidad, mejorar la eficiencia y la productividad, impulsar los aspectos comerciales para maximizar la oportunidad de crecimiento, transformación operativa y tecnificación, así como la gestión de la transición a un mercado abierto.

Este área de servicios de alta velocidad a larga distancia tiene marcado como principal objetivo compatibilizar una elevada tasa de crecimiento con el mantenimiento de los altos índices de calidad que le permitan ser percibido como la mejor opción de transporte en un entorno liberalizado. Su buen posicionamiento actual deberá permitir el desarrollo de nuevas estrategias comerciales para dar respuesta a nuevos mercados y segmentos, aprovechando las oportunidades que brindará la puesta en servicio de las nuevas infraestructuras previstas por el Ministerio de Fomento. Este área de actividad deberá definir y desarrollar una nueva gama de productos que le permitan posicionarse en segmentos de mercado más rentables y utilizar nuevos canales de comercialización que potencien su acercamiento selectivo a los mercados y a los clientes, poniendo en marcha una gestión especializada de los distintos productos de manera que cada corredor pueda configurar el mix adecuado de productos que mejor se ajuste a la demanda concreta de cada corredor.

Una responsabilidad específica será la explotación de corredores de ancho mixto con la utilización de una amplia gama de flotas de trenes de rodadura desplazables.

En el área de actividad de mercancía y logística, que ya se encuentra en un mercado muy competitivo con la carretera y que afronta la liberalización sectorial desde el pasado primero de enero, este año será clave, ya que la liberalización se materializará con la entrada de nuevos operadores de mercado. En este entorno Renfe desarrollará un nuevo modelo en el que su base será la especialización por mercados. La clave de este modelo será la orientación de la organización al cliente, al crear organizaciones especializadas en las diferentes logísticas. Este área tiene como principales objetivos la especialización de su gestión por mercados sectoriales y el desarrollo de una oferta integral de nuevos servicios logísticos a través de alianzas con otras empresas. En definitiva, el desarrollo de una operación rentable en un mercado abierto.

Las prioridades de gestión de este área son la mejora de la calidad y la flexibilización y la adaptación de la oferta, el saneamiento económico del negocio y el aumento de la productividad, la aceleración de la innovación con nuevas tecnologías de productos y servicios, y la flexibilización de la organización con la implantación de una cultura centrada en resultados.

Otra de las claves de actuación es la mejora de los procesos productivos y la mejora de la productividad, para lo que está prevista la incorporación de nuevas tecnologías de la información y comunicaciones para mejorar los procesos de planificación, programación y seguimiento de la producción y del mantenimiento del material.

Asimismo, y para incrementar la participación en la cadena logística, están previstas alianzas con empresas

privadas. Por ello se pretende la coparticipación de activos y conocimientos que posibiliten operaciones que integran actividades adaptadas a la demanda del mercado, como servicios integrales de mantenimiento, operaciones auxiliares o transporte. Al mismo tiempo, en el mismo entorno, se trabajará con empresas europeas para incrementar cuotas en el transporte internacional.

También tendremos que replantear la estrategia del ferrocarril respecto a los puertos, ya que estos, y por tanto el intercambio modal, se conforma con uno de los grandes ejes del desarrollo futuro del transporte de mercancía por ferrocarril. Por otro lado, y puesto que el comercio internacional adquiere cada vez mayor volumen, la entrada de mercancías por vía marítima será creciente, dada la especial orografía de España. Conscientes de estas condiciones, el PEIT señala como actuaciones importantes y urgentes las destinadas a mejorar la interconexión entre el ferrocarril y los puertos.

En resumen, convertirnos en un operador de transporte estratégico de mercancías que protagonice el crecimiento de la cuota de mercado del ferrocarril y contribuya a la redistribución del reparto modal y al crecimiento de la eficiencia del sector productivo de la economía, es uno de los objetivos más importantes de Renfe Operadora.

Para ilustrar la apuesta clara que Renfe va a realizar en las mercancías se prevé pasar de los 11.900 millones de toneladas-kilómetro realizado en 2004, a los 13.255 en 2009. Es decir, un crecimiento del 11,1 por ciento.

Las prioridades de gestión en el área de fabricación y mantenimiento son la mejora de la eficacia y la calidad del servicio, impulsando a la especialización, el desarrollo de ingeniería de procesos y tecnología gracias a los acuerdos con la industria privada, y la captación del mercado externo con el desarrollo eficaz de la actividad de fabricación.

La actividad industrial de la compañía, a la que hemos decidido dotar de nueva denominación de marca con el nombre de Integria, desarrollará su actividad en un entorno liberalizado con exigencias crecientes de calidad y eficiencia de las áreas de actividad de servicios ferroviarios, sus clientes internos, y con las oportunidades derivadas de la profunda modernización del material móvil durante los próximos años.

Estas condiciones hacen necesaria la contractualización de las relaciones con los clientes internos como herramienta fundamental para la mejora de la calidad y la reducción de costes. Para la incorporación del conocimiento sobre estas nuevas tecnologías, relacionadas con la incorporación del nuevo material móvil, tal y como contemplan los contratos de adquisición con los fabricantes, se establecerán alianzas que hagan compatible la incorporación al nuevo mantenimiento de Renfe, así como la obtención de estándares de calidad óptima.

Para el desarrollo interno de sus capacidades se desarrollará un plan de incorporación de nuevas tecnologías y recursos, centrado fundamentalmente en la captación de capacidades profesionales relacionadas con la evolución del material móvil, básicamente especialidades eléctricas y electrónicas, y la potenciación de departamentos clave como Ingeniería de Procesos y Gestión de Provisiones y Logística.

Asimismo, el establecimiento de alianzas con los fabricantes nos va a permitir el acceso a las nuevas tecnologías del nuevo material, al participar en el proceso industrial de montaje y fabricación, además del de mantenimiento.

Para adaptarse a las necesidades estratégicas del nuevo entorno, determinado fundamentalmente por las operaciones mixtas con empresas privadas para el mantenimiento, así como para la incorporación masiva de nuevas tecnologías derivadas del nuevo material, será necesario adoptar una nueva organización interna y un nuevo modelo de negocio.

Como se desprende de mi exposición, la apuesta que hace Renfe como una compañía se basa en la apuesta de futuro de todas y cada una de sus áreas de actividad.

Vamos a tratar, pues, de profundizar en la especialización con una oferta mucho más ajustada, con una cartera de productos más adaptada al mercado y que consiga que los ciudadanos y las administraciones públicas se decidan por Renfe Operadora cuando puedan elegir en un futuro no muy lejano.

Todos sabemos que a lo largo de estos años, y desde hoy hasta final del año 2009, ocurrirán muchos acontecimientos externos e internos que afecten al servicio público ferroviario, y a todos ellos tendremos que ir dando la respuesta apropiada.

Ahora bien, una organización responde mejor y es más útil cuando sabe a dónde va, cuando sabe qué quiere hacer y cuando sabe cómo lograrlo. Este es el objetivo de nuestro plan estratégico: clarificar nuestra aportación y nuestra estrategia en un entorno que ha cambiado radicalmente y que lo seguirá haciendo.

Muchas preguntas flotan en el aire, y lo que nos corresponde es aportar nuestras propuestas y, en todo caso, apostar por todas nuestras respuestas como agente activo y como operador ferroviario líder que quiere seguir siéndolo en cualquier escenario futuro.

Probablemente tendremos competidores en el transporte de viajeros, inmediatamente que lo permita la ley. Y seguro que elegirán para competir aquellos productos que mejores expectativas comerciales planteen, no aquellos en los que la rentabilidad sea dudosa. Por ello, hemos decidido acercarnos aún más a los clientes y especializar nuestra gestión todavía más, acostumbrándonos a pensar en el producto y en el valor añadido al producto más que en mercados genéricos, porque si tenemos criterio profesional para distinguir entre los escenarios lógicos y los ilógicos, entre los posibles y los arriesgados, nuestra obligación y nuestra estrategia es acercarnos al máximo a los clientes y a las administraciones públicas, mostrándoles cada día la calidad de nuestro servicio en términos de seguridad, frecuencia, puntualidad, calidad percibida y minimización del coste de producción. Asimismo tendremos que incrementar significativamente nuestra cuota de transporte de mer-

cancías, consiguiendo equilibrar su cuenta de resultados, y lograr que la actividad industrial de la compañía, el mantenimiento y la participación en la fabricación de trenes afronte con éxito, tanto en operatividad como en eficiencia, la gran transformación tecnológica y de reglas de juego a las que se enfrenta.

Estoy seguro que sabemos qué estrategia hay que seguir y, tanto o más importante, tenemos la decisión y el compromiso de intentarlo con toda nuestra energía.

En definitiva, el plan estratégico no domina el entorno ni cierra los interrogantes; el plan estratégico analiza escenarios, elige estrategias, define recursos, focaliza los esfuerzos y permite cohesionar a todos los profesionales de la empresa sobre actuaciones concretas que hagan posible que ganemos el futuro.

El transporte ferroviario es el modo de transporte prioritario para las autoridades tanto europeas como españolas. En este caso, el carácter prioritario se concreta en las importantes inversiones comprometidas en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte.

Como empresa tenemos el apoyo decidido del Gobierno para conseguir que este período transitorio sirva para colocar a Renfe en una excelente posición competitiva. Tenemos que ser capaces de estar a la altura de lo que la sociedad nos demanda y ser conscientes de que el cambio del modelo ferroviario que nos ha tocado vivir es una gran oportunidad para Renfe, para hacer una Renfe para el siglo XXI.

El señor **PRESIDENTE:** Corresponde ahora, en primer lugar, intervenir a los portavoces que han solicitado la comparecencia. El señor Herrera creo que le ha pedido al señor Merino que le ceda intervenir en primer lugar, porque tiene que desplazarse a otra comisión. Así que, señor Herrera, tiene su señoría la palabra.

El señor **HERRERA TORRES:** En primer lugar, quiero agradecer al señor Merino, portavoz del Partido Popular, que me haya cedido el turno, y agradecerle también al presidente de Renfe su comparecencia.

El motivo de nuestra petición era muy circunscrito a elementos concretos y, sin lugar a dudas, su exposición ha aclarado algunos aspectos. Pero también le tengo que decir que no todos.

Quisiéramos empezar preguntándole sobre cuestiones muy concretas: ¿cuáles son las previsiones —le podré pasar después, si acaso, también las preguntas, por si alguna no la puede responder ahora, que nos pase la respuesta por escrito, entendemos que no pueda disponer de toda la información—, cuáles son las previsiones acerca de la ampliación de los destinos de las grandes líneas? Ya ha planteado usted alguno. Las previsiones acerca de ampliar destinos de las grandes líneas, las de los servicios nocturnos, ya que precisamente algunos de los servicios nocturnos de largo recorrido han desaparecido, afectando mucho, por ejemplo, a la inmigración, le pongo un ejemplo, que va de Barcelona a Galicia o de Barcelona a Andalucía, no pudiendo acceder a esos servicios a que antes podía acceder; y las previsiones sobre el transporte de vehículos en ferrocarril, ya que eso también ha desaparecido. Si recogemos su discurso, precisamente, eso debería ser un elemento a potenciar y no a hacer desaparecer y, en cambio, son servicios que en el último año han desaparecido.

Segundo elemento: billetes y abonos. ¿Cuál es la causa del aumento del coste del billete del AVE Madrid-Lleida?, porque usted sabe que antes del año bajaron 3 euros ese precio del billete, y ahora ha subido 2 euros, con lo cual en las comarcas de Lleida, también en Aragón, así me consta, pues ha causado un cierto revuelo.

Las previsiones sobre la expedición de abonos de viaje para largo recorrido que sean más económicos, y la posibilidad de implementar una política tarifaria flexible que fomente la ocupación de trenes, tal y como se hace precisamente en países europeos, en regionales y de largo recorrido. Existen políticas en estos países que, cuando la ocupación es baja, precisamente la tarifa es flexible. ¿Cuál es la estrategia?, y si han pensado sobre implementar lo que pasa en otros países de Europa, con una buena gestión de la movilidad.

Incidencias concretas —yo se lo planteo, si tiene información, bien, si no, no—: ¿cuál es su propuesta para conseguir que la línea C-1, la que llega al Aeropuerto de El Prat, sea una realidad ya en estos momentos? Usted sabe que esto no es posible precisamente por el paso de trenes de largo recorrido por esa misma línea, concretamente por la estación de El Prat, y nosotros le planteamos que esos trenes de largo recorrido pasen por Vilafranca y no por El Prat, permitiendo precisamente que se restablezca un buen servicio al aeropuerto de El Prat, que usted sabe que, mientras se realicen las obras del AVE, esto no es posible.

¿Cuáles son las previsiones sobre la demanda de una mejora de la señalización para conseguir incrementos sustanciales? Sé que esto no depende de ustedes, pero a la vez entendemos que desde Renfe pueden plantear esta demanda de mejora de la señalización a ADIF.

Y, ¿cuáles son las previsiones acerca de la demanda de creación de servicios de cercanías en nuevas aglomeraciones metropolitanas donde esto no se ha creado? Le pongo ejemplos: Galicia, en la zona costera de Galicia, en Zaragoza, en Alicante o en el Camp de Tarragona, por hablarle de nuevas realidades metropolitanas.

Y ahora sí entro en una cuestión que a nosotros nos preocupa, y era el motivo central de la petición de la comparecencia: el material móvil.

Usted ha planteado la renovación de material móvil, concretamente en varias líneas, también en materia de cercanías, pero quisiera saber exactamente si la renovación de material móvil va a suponer simplemente la sustitución de material antiguo o va a suponer que haya más material móvil, especialmente en cercanías. Es más, sabiendo que este material móvil, y usted lo sabe mejor que yo, tarda entre dos, tres, cuatro años, por tanto desde que se decide hasta que se recibe pasa mucho tiempo,

¿cuál es la estrategia que van a adoptar en algo que nosotros venimos planteando desde hace mucho tiempo en torno a los trenes 4-40?; porque nosotros hemos dicho siempre que, sabiendo que existe una demanda de mayor material móvil, especialmente para cercanías y regionales, los trenes 4-40 deberían precisamente poder continuar su función hasta que este material móvil se incorpore, permitiendo que haya una ampliación del material móvil, con los ajustes que sean necesarios. Y por tanto que no sean, en este caso, quitados y llevados a países, en este caso, del sur, países latinoamericanos mayoritariamente, sino que realmente permitan, mientras este material móvil no llega, una ampliación. ¿Cuáles son las previsiones acerca de la adquisición de material móvil diesel? ¿Y por qué se lo decimos? Porque el material móvil diesel en algunas zonas que no están electrificadas y que aún van a tardar muchos años en electrificarse, pues precisamente es necesario, por ejemplo, para implementar servicios de cercanías, le pongo un ejemplo, en la zona entre Murcia y Alicante, que usted sabe que hay mucha demanda, o en zonas también existentes en Cataluña, quedan pocas, pero que aún no están electrificadas.

Y aquí voy al meollo de la cuestión, ¿cuál es el estado actual y el contenido del acuerdo entre Renfe y Siemens para construir una sociedad mercantil? ¿Por qué se lo digo? Porque usted sabe que Renfe Operadora ha establecido acuerdos estratégicos con diversas empresas privadas para fabricar íntegramente trenes de alta velocidad en talleres de Renfe. Y eso..., bueno, ha aparecido la noticia de la fabricación de 26 nuevos trenes, la ministra de Fomento ha dicho que por primera vez en España se iban a construir. En España llevamos muchos años construyendo, porque tenemos una buena industria ferroviaria (Alstom, Siemens, CAF..., bueno, le podría poner varias operadoras). Pero nos inquieta precisamente que esta nueva estrategia de Renfe, de creación de sociedades mixtas de gestión compartida con empresas privadas del sector, un sector que en España ocupa a más de 8.500 personas, que es un sector puntero, nos preocupa porque entendemos que esto podría llegar a ser un factor, depende de cómo se gestionase, de una cierta inestabilidad laboral. Es más, podría llegar a preocupar a aquellas empresas que trabajan en España, porque podría ser un factor de deslocalización para que determinadas empresas finalmente lo que decidiesen es situar sus centros de producción fuera del territorio español. No lo decimos nosotros, esta preocupación, digamos, la han manifestado los agentes sindicales, que trabajan. De hecho, han manifestado que esta estrategia podía ser sin duda un elemento de invitación para que estas multinacionales trasladen el núcleo de fabricación al exterior. Y, digamos que esta preocupación existe en el sector y existe entre los trabajadores del sector.

Además, esta nueva estrategia de Renfe podría hacer que Renfe Operadora pudiese actuar de juez y de parte, al decidir crear sociedades mixtas con uno de sus suministradores, como fuese el caso de Talgo-Bombardier, y a la vez decidiendo cuáles son sus pedidos. Con lo cual, depende de cómo se hiciese, precisamente, esta nueva estrategia de Renfe Operadora, podríamos llegar a una situación algo atípica, algo anómala que, ya le digo, preocupa mucho al sector. Y el mismo sector dice que podría provocar precisamente ciertos elementos de inestabilidad laboral, porque podría generar procesos de transferencia ilegal de trabajadores de unas empresas con convenios y condiciones de trabajo diferentes, transferencia de trabajadores de una empresa a otra que están con condiciones de trabajo distintas.

Además apuntamos al peligro de que esa forma de operar puede tener un efecto no deseable de degradación en la calidad de la ejecución, en el abuso de cadenas de subcontratación. ¿Cómo Renfe —y se lo queríamos preguntar— va a evitar precisamente esa posible situación de esos abusos en las cadenas de subcontratación, que en otros ramos sabemos precisamente lo que ha supuesto, es una degradación de la calidad?

Se lo decimos desde la inquietud y desde la preocupación y también a expensas de la respuesta que nos dé, pero lo que nos gustaría es que desde la presidencia de Renfe nos diesen respuestas que nos garantizasen precisamente que estas preocupaciones del sector, que también compartimos nosotros, no se van a producir a partir de medidas que garanticen que, en este caso, Renfe Operadora no va a hacer de juez y parte y que garanticen una cierta estabilidad al sector.

A su vez nos gustaría que el plan lo que hiciese es garantizar a un sector industrial potente (como es el sector de construcción de material ferroviario en España) una cierta perspectiva de producción sin puntas y sin valles, porque usted sabe que, en definitiva, el sector ha tenido muchas puntas y muchos valles en los últimos años, y por lo tanto nos interesa mucho su reflexión y su estrategia para garantizar precisamente que haya una continuidad en esa producción, y es más, que pueda haber una estrategia que lo que haga entre Renfe Operadora y el Ministerio de Industria, precisamente es que ese sea un sector productivo puntero. Y creemos que España tiene la cantidad y la calidad técnica en inversión en I+D+i para que precisamente el sector de material ferroviario sea un sector puntero. Pero queríamos saber las garantías que se dan precisamente para que esto se produzca.

Y por último, nos gustaría —algo que también han pedido las centrales sindicales— poder disponer de los contenidos de los contratos de gestión mixta, precisamente para que nos permita conocer las condiciones económicas y laborales de los mismos, porque esta preocupación existe en el sector, esta preocupación es compartida por nuestro grupo parlamentario, y a la vez entendemos que es un sector que ocupa a mucha gente y que ocupa a mucha gente en zonas donde, digamos que lo que peor que podría pasar es una perspectiva de deslocalización, que creemos que no se va a producir, pero creemos a la vez que el Gobierno, y en este caso Renfe

Operadora, debería dar garantías para que esto no se produjese finalmente.

Por último ya, y agradecer la amabilidad y la permisividad en el uso del tiempo al presidente, nos gustaría saber cuáles son las previsiones de Renfe sobre las posibles —yo me atrevo a decir las más que probables ya— transferencias de los servicios de cercanías y regionales, en este caso a la Generalitat de Catalunya, pero que también se va a producir seguramente con otros estatutos de autonomía que, por mi conocimiento, así lo reclaman. Le pongo el ejemplo también de un caso que usted también conoce, y también lo conoce el presidente, como es el del estatuto andaluz, que seguro que se va a producir en los próximos meses. ¿Cuáles son las previsiones? Porque lo que está claro es que una reivindicación histórica por parte de nuestro grupo parlamentario y también por parte de otros grupos parlamentarios es que lo que no tiene sentido alguno es que la orientación, que la gestión, que la competencia en materia de cercanías en aquellos trenes que acaban y mueren en una misma comunidad autónoma se gestione, en este caso, desde Madrid. Esa transferencia, nosotros creemos, más que creemos, que se va a producir. Quería saber cuál va a ser la actitud de Renfe y cuáles son las previsiones.

Y por último, en materia de mercancías, quería saber cuáles son los datos a día de hoy, porque usted ha hablado de la previsión de 2009, pero nos gustaría saber cuál es ya a día de hoy, precisamente, el incremento o no de las mercancías ferroviarias, en este caso, y si usted cree que tiene que haber una estrategia (que nosotros la hemos planteado desde el principio de la legislatura) de internalización de costes en el transporte de mercancías por carretera. Y se lo digo porque uno de los grandes problemas, y usted lo sabe seguramente mejor que yo, es que la internalización de costes de mercancías por ferrocarril se produce sin lugar a dudas, pero por carretera no. Y por tanto, para nosotros una de las claves del éxito, y nosotros somos uno de los grupos parlamentarios más convencidos de la necesidad del mismo, del éxito del transporte de mercancías por ferrocarril, es que en la carretera se internalicen los costes.

Y a su vez, ¿cuál es la situación concreta de uno de los puertos principales del Mediterráneo, el puerto de Barcelona?, que usted sabe precisamente que la salida de mercancías del puerto de Barcelona es la que es y con una tendencia a empeorar; ¿cuáles son sus conocimientos, sus previsiones?, y si van a diseñar una estrategia concreta allí, y si va a haber una estación intermodal para que el desarrollo de esa estrategia en mercancías en el puerto de Barcelona, asociado al de Barcelona, es posible; y cómo ve la posibilidad de la estación intermodal en tierra, que se han barajado varias posibilidades, pero cuál es su posibilidad. Sé que alguna de las cosas que le planteo no dependen estrictamente de usted, pero sabemos a la vez que algunos de los elementos para su éxito en mercancías, pues dependen también de la información que ustedes tengan y de lo que ustedes puedan plantear.

Yo le trasladaré alguna de las preguntas por escrito. Y entiendo que a muchas de ellas quizá no pueda responder, pero le agradecería que en las próximas semanas nos pudiese responder a las mismas.

Nada más, presidente, y gracias por la amabilidad y gracias también al portavoz del Partido Popular por permitirme ser la mía la primera intervención.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene a continuación la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO:** En primer lugar, quisiera agradecer al presidente de Renfe su comparecencia y su exposición sobre el plan estratégico para los próximos años.

La verdad es que nos hubiera gustado que el plan estratégico hubiese estado en esta Cámara hace ya tiempo, con anterioridad a esta intervención, para haber podido conocer más en profundidad cada uno de los puntos que nos ha resumido. Yo creo que la Cámara merecía tener ese plan, porque yo creo que es un plan muy importante y, por tanto, hubiera sido bueno conocerlo a fondo. Yo la verdad es que, de lo que usted ha manifestado a lo largo de esta mañana, de su intervención, he sacado algunas conclusiones. Y empezaría por decir que si el plan se resume en apoyarse en el PEIT, yo creo que es muy poco imaginativo, porque el PEIT ya en estos dos presupuestos arrastra claramente un grave retraso de ejecución.

Yo creo que el plan en sí no aprovecha su peso como marca de Renfe prestigiada entre los ciudadanos. Y desde luego no he visto que contemplase cómo mejorará su competitividad.

Por otro lado, yo creo que no explica al ciudadano cómo usar sus servicios, cómo captar nuevos clientes, cómo mantener los que ya tiene.

A mí me parece que la organización que se contempla para llevar este plan no es ágil ni competitiva, y hay ejemplos de cargadores en este momento, en lo que se refiere a mercancías, que al final están optando por la carretera precisamente por la gran burocracia que todavía existe hoy.

Respecto al nuevo modelo de gestión, yo creo que el nuevo modelo de gestión tendría que suponer algo más que engordar el organigrama. En este momento, una de las cuestiones que yo le plantearía es por qué un organigrama tan amplio como el que parece ser, según se deduce de algunas informaciones que han venido en prensa, por qué se ha duplicado ese organigrama. Yo creo que el duplicar cargos de libre designación no es suficiente. Tendremos ocasión, no obstante, de hablar de ello más ampliamente en el futuro.

Yo creo que es triste que para lavar el modelo que imponen tengan que descalificar el anterior modelo, cuando en gran parte se basaba en el mismo, que ustedes mismos tenían a lo largo de catorce años de gobierno socialista. A mí me parece que no es bueno descalificar

la labor de los años anteriores en una compañía como Renfe para tratar de alabar el plan propio. Y usted lo ha hecho.

Después de dos presupuestos no han sido capaces, y usted lo ha reconocido, de atajar el déficit en mercancías. No contempla una política de recursos humanos este plan estratégico, o por lo menos no lo dice, diferenciada del anterior. Por cierto, nos gustaría saber cuántos liberados sigue habiendo en Renfe. La vedad es que ya lo he preguntado en alguna ocasión, todavía no he tenido respuesta.

Y yo creo que este plan, tal y como lo ha expuesto, es un documento que cualquier consultora puede hacerles para cualquier empresa. No hay nada nuevo que no figure en anteriores planes. He leído el informe anual de 2002, de 2003 y de 2004, y en los informes anuales de la compañía dice más o menos lo mismo, en gran parte, que lo que usted nos ha dicho: especialización, competitividad, racionalización, calidad en el servicio, planificación, puesta en valor, excelencia operativa, viabilidad económica, innovación, aumento de productividad, fiabilidad, cartera de productos. Lo mismo que dicen las memorias de los años anteriores en la compañía. Es decir, este plan estratégico sirve lo mismo para Renfe que para Iberia, que para cualquier compañía de automóviles. Es un plan estratégico que se lo ha hecho o se lo puede hacer Price Waterhouse, Andersen Consulting, cualquier compañía consultora, y serviría de modelo lo mismo para esta compañía que para cualquier otra. Yo no he visto, por lo menos en lo que le he escuchado a usted, nada especializado, nada nuevo, nada comparativamente novedoso para afrontar un reto que yo creo que ya en este momento está de alguna manera retrasando, que es la liberalización de los servicios ferroviarios, tanto en viajeros como en mercancías.

Y si empezamos a hablar del tema de viajeros, usted ha hablado de mayor confort en los trenes. Pues la verdad es que hay ejemplos en España, podría ponerles uno, no voy a hablar de los de Galicia, uno, por ejemplo, uno de norte-sur, el Madrid-San Sebastián, por ejemplo, el Talgo, Madrid-Aranda-Burgos-San Sebastián. Bueno, pues este tren desde 1968 ha reducido sus tiempos una hora, hora y media, el Talgo. Los coches, el confort, pues usted sabe cuál es, no voy a entrar en el detalle. Pero, por ejemplo, le puedo decir que desde 1968 las inversiones, y ahí incluyo el Gobierno socialista (14 años), Gobierno del Partido Popular (8) y esta nueva etapa tan novedosa y tan milagrera, bueno, pues no se ha invertido prácticamente un euro en esa línea, cuando ustedes saben que es una línea que podría ser muy bien utilizada, que para mercancías es muy competitiva, que quitaría la saturación que tiene la Madrid-Valladolid-Vitoria. Bueno, pues ustedes siguen con el mismo Talgo, yo creo que desde los años setenta ese mismo Talgo es el que sigue funcionando en esa línea. ¿Esa es la competitividad que se pretende? Podía haber sido un ejemplo, como otros muchos que puedo poner, de trenes que dicen «vamos a cambiar ahora este modelo y lo vamos a cambiar para dar mayor confort a los viajeros en estas líneas». Bueno, pues no se ha hecho nada. Y ese es un ejemplo, el Madrid-San Sebastián tiene una media de 70 por hora, 71 por hora. Y yo voy a San Sebastián o voy a Zumárraga, o voy a Alsasua, y tengo unos tiempos que es justo el doble de si voy en coche, y casi el doble de si voy en autobús. Por tanto, algo falla en este plan estratégico que usted lleva todo este tiempo, dos años, diseñando y preparando, cuando ni siquiera en los ejemplos más inmediatos, en los que se pueden afrontar, en los ejemplos de choque, ya no se está haciendo. Por tanto, yo creo que ese..., ni el confort, ni ganar tiempos, que usted ha dicho como dos de las características (confort y ganar tiempo), yo creo que no existe en este plan estratégico en la práctica. Otra cosa es, como le he dicho, la terminología del plan.

Desde luego hay unas graves contradicciones también entre lo que nos ha dicho y las cifras que nos da con lo que viene en el presupuesto 2005. Las cifras que ayer mismo daban en prensa tampoco coinciden con las que nos ha dicho, respecto al material móvil. Porque ayer mismo en las noticias de prensa nos estaban dando unas cifras de ejecución de compra del material móvil que para el año 2005 son ochocientos y pico millones, 860 y tantos, en el presupuesto figuran 900 y a día de hoy —es otra de las cuestiones que me gustaría que usted nos aclarase— no sabemos cuánto se ha ejecutado en ese presupuesto 2005 respecto a esa cifra tan importante.

Es decir, ¿qué porcentaje de esos 900 millones de euros que preveía el presupuesto que usted nos trajo aquí el año pasado, y se aprobó así, se ha ejecutado? Para el año 2004 se adquirieron 94 trenes Civia y 80 en 2003, según la memoria de 2004. ¿Qué previsión de ejecución ha tenido el 2005? Pues esa es otra de las cuestiones que me gustaría que usted nos dijera.

Las memorias de los últimos años dan incrementos y mejoras en su calidad, en sus resultados y, sin embargo, de sus palabras se deduce que a partir de ahora todo va a ir mucho mejor, porque hasta ahora todo era un desastre, e iba bastante mal la compañía, lo cual es bastante curioso. Y yo le preguntaría, como preguntas también, además de las que ya le he realizado, algunas más importantes: ¿cuántas líneas están ya liberalizadas y en gestión por empresas privadas en mercancías? ¿Cuáles son las empresas privadas que en este momento están trabajando ya gestionando las líneas de mercancías? ¿Cuándo se iniciará la gestión privada en viajeros? ¿Por qué no coinciden las cifras de inversión en material rodante que usted da con los presupuestos 2005 y 2006? Y, por supuesto: ¿cuál ha sido la ejecución del presupuesto 2005 en la adquisición de ese material móvil?

La verdad es que son preguntas que así, a bote pronto, después de no conocer el plan estratégico, sino por lo que usted nos acaba de decir y que, obviamente, entre las memorias, que se contradicen claramente con lo que usted nos ha dicho en muchas cosas y la terminología genérica, vaga que este plan estratégico nos aporta, pues

yo tengo que decirle que en algunas cuestiones que son muy importantes volveremos a pedir su comparecencia para que nos explique algunos apartados que yo creo que son de una importancia muy notable para los próximos años. Yo comprendo que lo fácil es decir que en todo el período anterior ha habido improvisación, incumplimientos, etcétera, pero lo que está claro es que usted en este plan no nos ha hablado de capítulos tan importantes como la gestión de los recursos humanos, las nuevas políticas de recursos humanos. No nos ha hablado de decisiones y medidas concretas, de cómo va a poner en valor la compañía, de cómo va a ser esa excelencia operativa de la que usted habla, de cómo va a hacerse la viabilidad económica, porque está claro que la compañía va a continuar, va a seguir haciendo cosas, va a seguir ejecutando sus presupuestos cada año, pero lo que está claro es que medidas concretas tampoco se dicen. No se dice nada de medidas concretas respecto al aumento de productividad, por ejemplo, que es un tema que ahora mismo está sobre la mesa y que, si quiere ser una empresa competitiva y adaptarse a los nuevos tiempos, va a tener que afrontar quiera o no quiera. La especialización está muy bien, pero no nos dice cómo. La racionalización, pues, por supuesto, ya le he hablado también en relación con la calidad del servicio.

Es decir, son una serie de aspectos muy importantes que usted se ha limitado a citar de una manera genérica, sin entrar en detalle, y que yo creo que merece, este plan estratégico merece en algunos de sus aspectos que usted vuelva a comparecer y nos vuelva a dar explicaciones de cómo va a llevar a cabo esas medidas concretamente. Porque hasta ahora lo que ha dicho es que va a desarrollar todas esas medidas a lo largo de los próximos años hasta el 2009. pero lo que está claro es que esto es tanto como el PEIT, un número indeterminado de vaguedades que al final en muchos casos, ya se está viendo en estos dos presupuestos, no se está cumpliendo. Y sin embargo, ¿tendremos que esperar al 2009 para ver algunos resultados? Bueno, pues yo creo que en estas políticas estratégicas que se marcan empresas tan importantes como Renfe merece la pena que se entre más en detalle, merece la pena que se afronte más seriamente una política de empresa, sobre todo cuando al parecer esta es la nueva Renfe y la anterior era un desastre.

Bueno, pues para evitar eso, y para que usted siga diciendo aquí que todo lo anterior no servía y que lo de ahora es un modelo a seguir en todos los países de Europa, yo creo que lo lógico sería que usted entrase mucho más en el detalle de en qué consiste un plan estratégico que al fin y al cabo va a implicar en los próximos seis años a una compañía tan importante, cuando además queremos que sea modélica en Europa, cuando además en estos tiempos estamos viendo lo que es la política del ferrocarril, cuando además las inversiones del PEIT han ido dirigidas sobre todo a seguir la política de fomentar el transporte por carretera en detrimento del ferrocarril, pues no vemos —y ahí está el ejemplo concreto que le he puesto, pero que podría traerles algunos más—, no vemos en la práctica que el ciudadano se beneficie de este plan en confort, en calidad, en agilidad de tiempos, etcétera.

Yo le pediría que en el poco tiempo que tenemos a lo largo del día de hoy, usted nos pueda aclarar esas cuestiones que yo le he puesto sobre la mesa, sin perjuicio de ulteriores comparecencias que podamos pedir para que continuemos profundizando en este plan tan novedoso, tan importante y tan amplio que usted nos ha planteado.

El señor **PRESIDENTE:** Ahora van a intervenir los distintos grupos parlamentarios, de menor a mayor. Tengo que decirles que, tanto el señor Rodríguez como el señor Grau han manifestado a la Presidencia que desean intervenir, pero el trasiego de comisiones de esta mañana no les permite estar aquí, pero mantendremos la cortesía propia de esta Comisión y, aunque empecemos el turno de menor a mayor, cuando se incorporen, si llegan a tiempo, podrán intervenir.

Señor Beloki, en consecuencia, le corresponde a usted intervenir en este momento.

El señor **BELOKI GUERRA:** Quiero agradecer al presidente de Renfe las explicaciones que nos ha dado.

No me toca a mí, evidentemente, responderle al portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra, por parte del Grupo Popular, pero sí le puedo decir que hoy en la prensa de Guipúzcoa se dice que ese tren que ahora dura 7 minutos, dice que ahora va a durar 5,18 minutos. Eso es por lo visto lo que Renfe ha dicho, que ir de San Sebastián a Madrid o venir de San Sebastián a Madrid, dice que va a durar a partir de ahora de... ¡hombre!, lo tienen ustedes fácil mejorar, lo tienen francamente fácil, por lo que ha dicho el representante del Grupo Popular, es que casi es imposible empeorar. Lo digo porque también hoy en una serie de reportajes que vienen dicen que ahora mismo ir de Madrid a San Sebastián o venir de San Sebastián a Madrid por un usuario habitual, él lo dice, «ahora es como ir a Vladivostok». Esa es la realidad.

Pero, mire, el interés que yo tenía en esta comparecencia no era para preguntarle por los detalles, justo todo lo contrario. Usted ha servido muchos datos, y yo también me sumo a la petición del representante del Grupo Popular, yo creo que sería bueno que tuviéramos el documento. Supongo que esto constituye un objeto de un documento, que no sé si lo habrá escrito una asesoría o quien fuere, pero sería bueno disponerlo, porque yo sinceramente le digo..., he empezado a apuntar unos cuantos datos, pero a mitad de camino he dicho «no me sirven para nada». He dicho no me sirven para nada, no soy capaz de coger todos los datos que usted ha dado y supongo que los muchos que no ha dado usted también. Pero tampoco era este el enfoque en el que yo quería entrar.

Mire, mi grupo tiene un montón de interrogantes en el tema ferroviario en el próximo futuro en el Estado

español. Un montón de interrogantes. Y anda con el candil por si alguien es capaz de decirle por dónde van a ir las cosas.

En el tema de las infraestructuras, y en concreto las infraestructuras de alta velocidad, pues usted sabe que hemos hecho un esfuerzo de negociación con el partido en el Gobierno, pues para ver si se aclaraba en esto de las altas velocidades y en el tren de alta velocidad respecto a esta línea que llega a Irún, pero que sigue para adelante al norte, para que efectivamente el eje norte-sur, o lado este de los Pirineos europeo se aclarara. Y bueno, hemos dicho «parece como que eso lo hubiéramos aclarado», estamos a la espera de la firma formal. Pero parece como que eso lo habríamos aclarado, como que, efectivamente, el Gobierno Vasco, de acuerdo con el Gobierno central, podría empezar a construir, y eso nos aclara una cierta perspectiva en el capítulo de las infraestructuras.

Y claro, luego tenemos, como todos, las dudas de cómo irán mejorando los servicios gradualmente, y tenemos una gran preocupación también: si este gran esfuerzo que al parecer todos vamos a hacer en el capítulo ferroviario va a redundar también en el capítulo empresarial. Es decir, si vamos a salir de este período con un tejido empresarial que sea capaz de afrontar un negocio auténticamente de futuro, como es el de los trenes de alta velocidad, o de velocidad alta, o como se quiera decir. Esa es una gran preocupación, porque si no aprovecháramos esta oportunidad, pues sería absolutamente lamentable. Otros lo aprovecharían, y nosotros creemos tener condiciones, tener una historia que bueno sería que fuera una historia que no parara mirando hacia atrás, sino que fuera capaz de desarrollarse en el futuro.

Claro, insisto, con el candil, ¿a quién le preguntamos para ver cuáles son sus planes sobre todo esto? Y yo tenía una cierta esperanza de que, cuando Renfe Operadora nos iba a hablar del plan estratégico de Renfe Operadora, que va a ser un agente de enorme importancia en este próximo futuro, entendemos nosotros, pues nos iluminara un poco. Es decir, ¿con qué nos vamos a encontrar en los próximos años?, porque sabemos de dónde venimos. Venimos de Renfe, punto. Y ahora, como usted ha dicho al comienzo de su comparecencia, hay dos hechos de enorme trascendencia, que podrían tener una enorme trascendencia, que son: que por un lado ha entrado en vigor la Ley Ferroviaria; y en segundo lugar, que el Estado ha asumido una enorme deuda que tenía Renfe. Bien. Pero, y a partir de ahora, ¿qué?

Mire, mi grupo es de los que cree que hay que dejar a los organismos y en general a las sociedades públicas que se crean que se organicen de la mejor manera que entiendan ellos. Nosotros no entendemos muchas veces por qué hay que estar permanentemente diciendo «¿y por qué usted no mejora esta línea y aquella otra línea?». No, no, yo lo que quiero es que me explique usted su cuenta de resultado al final de la historia. Y lógicamente, como en esa cuenta de resultados, si tiene usted una obligación de mejora del servicio público, y ese servicio público le va a ser pagado, ya hablaremos de eso con quien haya que hablar, porque usted ahí va a cobrar, va a prestar un servicio, pero va a cobrar. Negocio fácil, que cualquiera puede hacerlo.

Pero, lo que sí nos preguntamos es: esta novedad de una nueva ley ferroviaria, una operadora de Renfe que es RG, ¿qué recorrido va a tener en los próximos años? Es decir, ¿cómo se va a seguir eligiendo el Consejo de Administración? Luego el Consejo de Administración se organizará de la mejor forma posible, muy bien, pero, ¿cómo se va a organizar el Consejo de Administración?, porque ahí sí tenemos algo que decir, desde la política, mientras Renfe sea pública al cien por cien. Y es de la Administración central al cien por cien. Y nosotros queremos saber..., y, mire, le voy a poner una comparación, es que es algo así como con Televisión Española, que también Radiotelevisión Española, hace bastantes años, abrió el mercado (en este caso audiovisual) a nuevos operadores privados. ¿Sabe dónde hemos acabado? Pues que al cabo de muchos años, esta televisión pública que entró, entre comillas, a competir con otros operadores, pues tenía una enorme deuda que ha vuelto a asumir la Administración central.

Ustedes, ¿qué? ¿Esta es una hipótesis que puede volver a pasar con Renfe, que al cabo de equis tiempo estemos otra vez con una deuda que la Administración central, o quien corresponda, diga «pues, mire, volvamos entonces a hablar de qué estatuto tenemos que darle», como ahora estamos hablando del estatuto jurídico de Radiotelevisión Española, pues tenemos que hablar del nuevo estatuto jurídico de Renfe Operadora y de cómo se elige su Consejo de Administración, y cómo se crea realmente un organismo independiente o autónomo de la política, que no esté a expensas de los políticos de turno, que no hagan siempre lo que los ministros quieran o lo que los políticos entiendan que se debe hacer de esa empresa que se entiende pública, pero que no tendría por qué hacer lo que los ministros, u otros que no son ministros, manden, porque ellos estarían en su negocio.

Esto nos preocupa mucho. Si realmente se camina hacia una Renfe Operadora, simplificando, va a ser una estructura empresarial que tenga las cuentas claras y tenga los resultados claros y cuáles son estos resultados.

Y a este respecto, Renfe Operadora también tendrá —supongo yo— en este plan estratégico una cierta previsión de qué porcentajes de mercado, que hoy es 100 por cien suyo, va a ir perdiendo con los años, cuáles son sus previsiones. Es decir, o todo va a seguir siendo de Renfe Operadora, porque aquí no van a entrar, o tienen ya ustedes, porque esas son las cuentas que tienen que hacer los del Consejo de Administración. «No, mire, yo preveo que en el año 2009 este negocio que ahora es 100 por cien mío va a ser no sé en qué porcentaje mío». A mí me gustaría saber si esta previsión del reparto del conjunto del negocio entre Renfe Operadora y otros posibles operadores es una consideración que ustedes

tienen en su plan estratégico, si eso lo contemplan como hipótesis con la que tienen ustedes que trabajar.

Y en definitiva, esto era lo que yo quería preguntarle: ¿hasta qué punto su cuenta de resultados..., cómo prevén ustedes que va a ir esta cuenta de resultados en los próximos años? Y en segundo lugar, en esa cuenta de resultados, aparte de la suya, ¿cómo ven el negocio ferroviario en su conjunto?, si van a ir entrando nuevos operadores, si ustedes mismos en el Consejo de Administración tienen alguna mínima previsión de que pueden entrar otros, no sólo administraciones, incluso empresas privadas. Un poco ese horizonte, nos gustaría si usted nos pudiera aclarar, más que los detalles, que por otra parte no renuncio a preguntar sobre los mismos en su momento, pero creo que sería bueno para eso, desde luego, disponer del documento base del que usted nos ha hecho un amplio resumen.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO:** Presidente de Renfe, gracias por su comparecencia. Ya que el portavoz que me ha antecedido ha hecho una reflexión global, yo le preguntaré sólo unas cosas muy concretas que me gustaría si nos pudiera responder con la misma concreción que yo intentaré. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

Mire, la primera cuestión que le quería preguntar viene porque en diversas proposiciones no de ley de esta misma Comisión hemos ido discutiendo últimamente, y ha causado una cierta polémica. La inauguración de alta velocidad, lanzadera de Toledo, creó en Zaragoza, en Lleida una cierta polémica que creo que no se ha saldado correctamente. Sí es cierto que hubo un descuento de los billetes, pero este descuento ha quedado prácticamente amortizado por el aumento de 32 días después.

Nos dicen que tenemos que diferenciar entre AVE largo recorrido y alta velocidad lanzadera, y que no se podrán aplicar los descuentos Global Plus y Plus para tener unas tarifas en consonancia con las que tienen Ciudad Real o Toledo o Puertollano en la línea Madrid-Zaragoza-Lleida, y que en este momento no se dispone de trenes lanzadera para hacer este servicio.

¿Nos pueden decir, en el plan de Renfe Operadora cuándo tendremos trenes lanzadera para hacer estos servicios entre Lleida-Zaragoza, Huesca-Zaragoza, Guadalajara-Madrid y, en su caso ya, que según nos dijo el presidente del Gobierno en 2006 llega a Tarragona, en 2007 a Barcelona?.

¿Para cuándo Renfe Operadora prevé lanzaderas para hacer medios recorridos?; y si en el momento en que se pongan en marcha se aplicarán los mecanismos de Global Plus y Plus con los descuentos que hay en la línea Madrid-Sevilla.

Me gustaría que concretara, porque en este tema ha habido una polémica, ya le digo, en estos meses anteriores en la Comisión de Fomento, y una polémica que también se ha trasladado a la sociedad civil, donde se han hecho diversas plataformas tanto en la ciudad de Zaragoza como en la de Lleida.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el portavoz de Convergència i Unió, señor Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ:** Gracias, señor presidente, señor Salgueiro, por su intervención, y ante todo le pido disculpas porque se me solapan en estos momentos tres comisiones y lógicamente tendré que leer sus explicaciones en el Diario de Sesiones, cosa que haré con mucho gusto, y por ello, en todo caso, le pediría anticipadamente disculpas, por si mi intervención de alguna forma se solapa con alguna de las declaraciones que usted ha hecho. Pero ruego que lo entienda en virtud de esta situación. Se han generado problemas en otra comisión que me han impedido estar aquí escuchando, como hubiera deseado. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Sí que en el tema de alta velocidad, que empezaría por él, nuestro grupo presentó una interpelación recientemente, hace un par de semanas, que fue objeto de una moción, en la cual, tomando un poco la palabra del interviniente de Esquerra Republicana, sí que estaba basada en el enfado o en el enojo que produjo en Lleida y en Zaragoza la existencia del AVE de Toledo, en el cual se definieron una serie de tarifas (las tarifas Global, la Global Plus), una serie de frecuencias y en competencia con los servicios que se están dando entre Zaragoza, Lleida, etcétera, como AVE de largo recorrido.

Nuestro grupo en aquel momento basó su interpelación en dos motivos básicos: el primero era en definir si posiblemente dentro como Renfe Operadora había ya al menos planificado en su plan estratégico la situación, o cómo configuraba una serie de nodos o puntos base de alta velocidad regional, por ejemplo, como es Madrid con Puertollano, Ciudad Real, posiblemente lo sea con Guadalajara, que por ahora parece ser que está demasiado alejado de la ciudad, y se resuelve con cercanías de forma satisfactoria, pero que en el futuro si se produce una acumulación vecinal o de habitantes en la zona de la estación de Yebenes pueda ser interesante, y posiblemente Segovia pues pueda ser también objetivo de una alta velocidad regional.

Pensamos nosotros que esto se podía trasplantar de momento a Zaragoza, creando unos servicios de alta velocidad regional que hicieran el subservicio o un servicio de segundo nivel sobre la red de alta velocidad, uniendo a 250 kilómetros por hora —después ya hablaremos de esto— Zaragoza con Calatayud y con Huesca. Y eventualmente, porque existe una realidad y que al menos yo ya se la pongo encima de la mesa hoy, la existencia de una serie de funcionarios que están utilizando autobuses diariamente entre Zaragoza y Lleida, lo cual podría configurar como una alta velocidad regional

posible y muy factible entre Zaragoza y Lleida que puede ser que 100, 200, 140 kilómetros pueda ser interesante.

Digo esto porque de alguna forma se está sirviendo en estos momentos en Zaragoza con un material que va a 140 kilómetros por hora que une Zaragoza, Calatayud y Huesca y que luego también se superpone con trenes Altaria, que van hacia Zaragoza a 200 kilómetros por hora.

Todo este cruce me complica un poco entenderlo cuando, en el momento en que los trenes lleguen a 250 kilómetros por hora y se llegue, en dos años, a Barcelona, se aumente muchísimo la frecuencia y tengan que cruzarse dentro de la misma red con trenes que van a 140. Y esto me lleva ya a la primera pregunta, o sea, mirando el plan estratégico, y usted nos ha hablado de unas cifras muy importantes, yo no estaba en su exposición, pero sí que me he leído el plan estratégico, no me aclara y no sé si lo ha aclarado hoy, cuándo es posible que Renfe Operadora tenga material suficiente como para atender con este material el nodo de Zaragoza, si le podemos llamar de alguna manera, y cómo en 2008, una vez llegue el AVE a Barcelona, se pueda vislumbrar, si Renfe lo tiene planificado así, y en este caso la instancia que hicimos al Gobierno mediante la moción que aprobaron todos los grupos era de tener un estudio a tiempo de este nuevo de Barcelona para atender inmediatamente, ya sería Barcelona y Tarragona en un primer momento, porque luego sería, creo, extensible a Girona y Figueras. Esto sería, digamos, la primera provisión de decir este material que ustedes tienen previsto, qué plazo de entrega tiene y cómo se coordina con las puestas en marcha que en principio ya tiene previsto el Ministerio de Fomento de la llegada a Barcelona del tren de alta velocidad.

En segundo lugar, creo que hay una pregunta del millón, que usted algo tiene que saber o al menos, y me permito preguntarle, son los famosos 250 kilómetros por hora que no acaban de obtenerse desde Madrid hasta Lleida en estos momentos y que no sé si será en realidad cuando llegue a Secuita en Tarragona, en este año, o sea, la ministra dijo recientemente que esto sería antes del verano y me gustaría si usted lo pudiera confirmar.

Entonces, de alguna forma esta coordinación creo que conlleva que nos explique un poco más, a poder ser, el material y también la configuración de nodos o centralidades de alta velocidad.

También me gustaría —y es también de agradecer el acuerdo que ha tenido con la Generalitat de Catalunya— si pudiera precisar un poco más las condiciones de servicio de préstamo que se han hecho para las unidades móviles que van a prestar dentro de poco los servicios de cercanías entre Lleida y Balaguer, en la línea de Lleida y La Popla.

Y finalmente, unas concreciones, si pudiera ser, porque realmente se ha avanzado algunos estudios o cuándo piensa Renfe tener más operativa la..., y supongo que ya usted ha tenido conocimiento en profundidad, que es la línea de Lleida a Barcelona, en Manresa, que es objeto de inveteradas reclamaciones, y que lógicamente ha tenido unos baches importantes en su gestión. Parece ser que ahora estamos en una buena vía de solución, y cómo Renfe piensa, ya que usted está aquí, continuar este servicio, y si también lo piensa como posible alternativa en el futuro, porque se ha demostrado que en averías que ha habido en la zona de Barcelona a Tarragona para la línea de Madrid no ha sido alternativa Barcelona-Lleida porque la vía no está en condiciones de admitir determinadas velocidades ni determinadas seguridades. Sé que se está en ello, y por ello también me gustaría obtener más informaciones sobre este tema.

También usted ha hablado de mercaderías, que están intentando conseguir el equilibrio de rentabilidad o el umbral de rentabilidad en este servicio. La liberalización tenía que haberse producido, parece ser que han demorado una etapa más. ¿Vislumbran en su plan estratégico al menos tener, aunque la directiva de la Unión Europea marque el año 2009 como liberalización, el umbral también de que si ya hemos tenido problemas con mercancías, tengamos un problema con la liberalización de los servicios en 2009, cuando se vislumbre esta liberalización?.

Y finalmente, creo que uno de los acuerdos que se están intentando llevar a cabo es la transferencia a determinadas autonomías de los servicios de cercanías. ¿Han preparado, o al menos dentro de su plan estratégico vislumbran una competencia, o vislumbran la cesión o el abandono como operadoras donde haya trasferencia de los cercanías y sea alternativamente solamente servicio de larga distancia en estas zonas?

Nada más y, reiterándole mis disculpas y esperando leer con profundidad sus explicaciones, doy por terminada mi intervención. Y muchísimas gracias por su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE:** Se ha incorporado ya el señor Rodríguez, y vamos a proceder a darle la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** También quiero pedir disculpas por este tránsito continuo debido a la presencia en otras comisiones.

En primer lugar, quiero celebrar la presencia del señor presidente de Renfe. Y comenzaré por algo de carácter general. En su intervención el señor presidente de Renfe quiso hacer una compatibilidad entre lo que sería la adaptación al nuevo contexto de competitividad y liberalización de los servicios con el mantenimiento del interés público. O en otro aspecto, entre lo que él considera que son las demandas del mercado y lo que deben ser, sin embargo, el equilibrio territorial y la cohesión de carácter social.

Efectivamente compartimos con él que estos años de 2005 a 2009 van a ser años cruciales precisamente para la adaptación al nuevo contexto. Un nuevo contexto que, además de estar caracterizado precisamente por la liberalización del servicio, está caracterizado también

por un avance sustancial en nuevas infraestructuras de carácter ferroviario. Nuevas estructuras de carácter ferroviario que de todas maneras van a colocar a la empresa Renfe también ante retos de no tan fácil solución. En concreto, como sabe el señor presidente de Renfe, las nuevas infraestructuras, por lo menos en lo que afecta a Galicia, se van a caracterizar por mezclar el ancho ibérico con el ancho internacional, con todos los condicionamientos que esto tiene, no solamente para los servicios interiores, sino también para el exterior. Con lo cual, el mapa de las infraestructuras del Estado español, especialmente en todo lo que tiene que ver con el norte, pero especialmente y más en particular con el noroeste, va a tener sin duda una gran complejidad.

Se sabe que el eje atlántico se está haciendo con ancho ibérico; el tramo, sin embargo, entre Santiago y Ourense, para el itinerario de alta velocidad a Madrid, se hace con ancho internacional y no compatible para mercancías, y que, en fin, esto provoca ya problemas internos bastante graves.

La complejidad va a afectar, por lo tanto, no solamente a los trayectos de corta y media distancia, sino también a los de largo recorrido. Y en alguna manera complicará también el mapa del transporte de mercancías.

Usted hizo la observación de que una gran parte de las deficiencias de la empresa pública de hoy se deben al abandono del parque móvil de cercanías, de regionales y de largo recorrido, porque hubo una obsesión por el AVE, o por lo menos se hizo una gran inversión en ese aspecto.

Sin embargo, pensamos que este peligro sigue existiendo, a pesar de las buenas intenciones, porque está claro que si la presión del mercado y la competitividad se toma como prioritario, los trayectos de AVE van a seguir siendo los más favorecidos por las inversiones y sobre todo serán los de más calidad en todos los aspectos, no solamente en cuanto a la duración de los viajes.

Y me voy a explicar poniéndole ya casos concretos, en particular de Galicia. En Galicia el servicio público de regionales de media distancia tiene una gran importancia. Desgraciadamente no contamos con el servicio de cercanías, a pesar de que muchos de los trayectos del eje atlántico tienen esas características desde todos los puntos de vista, desde el punto vista de la distancia y desde el punto de vista incluso de la afluencia de viajeros si hubiera el número de servicios adecuados.

Aun así, es cierto que el servicio de regionales en Galicia, que se mueve por el eje atlántico entre A Coruña y Vigo, gracias a la presión del mercado y a la presión política fue modernizado desde el punto de vista de la infraestructura, y Renfe no tuvo más remedio que progresivamente atenderlo con un mejor parque móvil. Pero esto es indicativo de que en el conjunto de Galicia se está empezando a dar un desequilibrio brutal entre ese eje y el resto. Con lo cual estamos indicando que aquí la presión del mercado, tal y como se acoge inicialmente, está un poco en contradicción con lo que sería el equilibrio territorial.

Si para que haya equilibrio territorial hay que recurrir a las comunidades autónomas, y en este caso en particular a Galicia, esperemos que no sea por la vía de firmar convenios con las mismas, que son claramente abusivos y leoninos desde el punto de vista del erario público.

Usted sabe que el convenio de Galicia para mantener prácticamente tres servicios de viajeros de ida y vuelta a Ferrol, dos servicios a Monforte y uno a Puebla de Sanabria, pues francamente la cantidad que hay que entregar de dinero daría en cinco años para formar por lo menos una empresa de servicios de viajeros autonómica, cuando menos en el itinerario Coruña-Ferrol, que tiene una gran potencialidad desde el punto de vista ya actualmente de poder contar con un servicio y con ocupación adecuada si los servicios fueran también adecuados.

Por lo tanto le hago la demanda de que se piense, primero, en que la línea del eje atlántico no puede ser solamente de media distancia, sino que debe tener también contemplado las cercanías en el plan estratégico, ya que es la única comunidad autónoma de todas las periféricas que no cuenta con estas cercanías. Hay tres tramos en concreto, que reúnen estas características: Vigo-Pontevedra, Vilagarcía-Santiago y, cuando menos, o bien A Coruña y el área metropolitana, o bien, si se quiere, el conjunto de Ferrol-A Coruña.

Específicamente en el área metropolitana de A Coruña no se puede entender cómo, estando hoy introducido un medio urbano, la línea de ferrocarril, en concreto en las estaciones de San Cristobo y en la estación de San Diego, incluso la continuidad o ayuntamientos como Culleredo, en relación con el propio de la capital, no se utiliza ese ferrocarril precisamente para el servicio de cercanías, que tendría una gran utilidad para trabajadores y para estudiantes, ya que la línea pasa por el medio del campus universitario de Elviña a Zapateira. Con lo cual la intermodalidad ahí podría ser perfecta, con todos los autobuses de carácter municipal que se mueven por el conjunto de la ciudad o del espacio universitario.

En relación con los trenes del interior de Galicia, creo que sería muy importante que Renfe hiciese lo posible por mejorar los servicios que hay entre Ourense y Santiago, Vigo-Ourense-Ponferrada, que no están sometidos a convenio de la Xunta de Galicia.

Y en lo que respecta a los largos recorridos, que van a estar condicionados en parte por la mejora de las infraestructuras, aunque sin convertirse ni siquiera en 2009 en trenes de alta velocidad, creemos que sería muy importante cambiar el material diurno y nocturno entre A Coruña-Vigo y Barcelona, cambiar las frecuencias, acortar los tiempos de viaje (que hoy son prácticamente 17 horas) y dotar a esos trenes de todas las comodidades.

Creo que el criterio que se siguió hasta ahora de dar los mejores trenes precisamente a las líneas donde la duración del viaje es más corta, las de la alta velocidad, o bien a aquellas en las que se podía circular con 120 ó 130 kilómetros por hora, creo que es profundizar en

las discriminaciones y no compensar precisamente a los territorios que tienen peores infraestructuras en este sentido.

Igual que sería bueno que en el caso de Ferrol y Lugo, en el horizonte de 2009, se cambiase el expreso nocturno por un Talgo hotel con las debidas prestaciones. Hoy se monta uno en un tren nocturno para ir a Lugo o Ferrol y no puede tomar ni siquiera un vaso de agua porque no hay ni servicio de bar.

Como tampoco se justifica que el Talgo diurno a A Coruña y a Vigo funcione de una forma que es elocuente de la discriminación con lo que se hace en todos los itinerarios del sur y de Levante. Me explico: uno puede pagar un billete de preferente en el Talgo diurno A Coruña y Vigo (8 horas y media de recorrido) y se encuentran con que no le dan ni la comida. Los Alaris que van a Valencia les dan la comida, y les dan la cena incluso, pero, vamos, con el despropósito de que un señor se monta en Valencia y le dan la cena aunque se baje en Albacete. Uno se monta aquí a las dos de la tarde, llega a las diez y media a A Coruña y no le dan ni un bocadillo, lo tiene que comprar en un bar, ni siquiera en el bar, en la cafetería del Talgo.

Yo creo que estos talgos con una ocupación entre el 60 y el 70 por ciento, y con estas condiciones, no merecen que los usuarios sean tratados de esta manera. Creo que cualquiera que viaje hoy nota un desequilibrio territorial más brutal, no en la duración del viaje, que eso es normal en función de la infraestructura, en el trato que se le da en el servicio. Y creo que esta es la única manera que habría de paliar hasta el año 2009, pues que la gente por lo menos viera que, si es cierto que los tiempos de viaje siguen siendo muy desequilibrados, en función de los kilómetros que se andan, por lo menos no en el trato que se recibe.

Me gustaría que aclarase del organigrama complejo al que aludió las áreas de negocio, porque creo que van a estar ahora interferidas por una especie de división, no sé si entendí bien, territorial. O sea, habló usted del norte, del centro, de Levante... Bien, esto ¿por qué se hace y qué consecuencias va a tener? ¿Eso es solamente para los trenes de largo recorrido, es la división...? No entendí muy bien eso porque no pude seguirlo, debido a la rapidez con que usted habló.

Y por último el problema de las mercancías. Efectivamente el tema de las mercancías de Renfe y el acceso a los puertos es una asignatura pendiente. En el mercado liberalizado usted ya dijo que efectivamente iban a contar con competencia, pero no se les debe ocultar que esa competencia va a ser en corredores de interés para las grandes empresas. Creo que en este aspecto se puede agudizar el desequilibrio actual si Renfe no hace lo posible por introducirse en el mercado de mercancías con más fuerza, en lugares en que hoy está prácticamente desechada o expulsada por el transporte de carretera. En concreto, en el caso de Galicia, no es que el número de mercancías sea tan sustancioso que la liberalización pueda llevar a la competencia entre compañías ferroviarias, pero lo que sí es cierto es que Renfe hoy está prácticamente excluida porque hay un transporte por carretera, por ejemplo, alarmante, brutal. En el caso del puerto de Ferrol todo se hace por carretera, desde el transporte del carbón hasta todo lo que tiene que ver con la ferralla, hasta todo lo que tiene que ver con el transporte de madera y así sucesivamente. Creo que aquí hay un mercado que posiblemente las grandes empresas privadas no van a acceder a él, y sería bueno que Renfe se fijase también en esos nichos.

Y por último, y acabo ya, señor presidente, el modelo que usted acaba de presentar no nos acaba de satisfacer en relación con que no se va a superar el desequilibrio territorial y la cohesión social. Y creo que para que, por lo menos se paliase, la compañía debe mostrar una disposición de servicio público muy importante y en un diálogo con las comunidades autónomas que no fuese de prepotencia, sino un diálogo de necesidad, de igualdad, y sobre todo de saber que, si no se va a un modelo de estas características, al final cualquier Gobierno autonómico responsable, por lo menos de comunidades como las de Galicia, optará por establecer una compañía de servicios ferroviarios propia.

Y lo último que me gustaría plantearle es el servicio internacional, que en el caso de Galicia es con Portugal exclusivamente. Yo creo que usted tiene que entender que no se puede decir que hay pocos viajeros entre Vigo y Oporto, o Coruña y Oporto y que, por lo tanto, no hay nada que hacer. Bueno, hay pocos viajeros porque, claro, dos servicios diarios o tres que le lleva la friolera de casi cuatro horas, comprenderá que para montarse en ese tren hay que ir con espíritu aventurero, paisajístico y folclórico. Y claro, no vale con que los trenes son portugueses, y que entonces a mí me da igual. Creo que esta no es una manera de actuar, porque indica, primero, una cierta displicencia con Portugal. Yo creo que sería bueno que las dos compañías de transportes públicas (Comboios de Portugal y Renfe) se sentasen también con otra actitud. Yo ya sé que no es problema español solamente, que los portugueses también ante la pérfida España pues tienen una cierta predisposición a pasar, y saltar por España y ver Francia, Alemania o Inglaterra. Pero creo que eso se vence si hay un actitud de respeto mutuo y de saber que se pueden hacer cosas mucho mejor hechas. En el caso de Portugal, entre Vigo y Oporto, no se puede esperar a que haya las infraestructuras de alta velocidad, porque todo esto se va a colocar en el año 2012. Nosotros somos de los que pensamos que hay que empezar a crear el hábito de coger el ferrocarril para presionar para que se hagan las infraestructuras y para que al final el uso de esas infraestructuras vaya a ser precisamente un uso socialmente rentable. Si no se actúa así, creo que en el caso del corredor Vigo-Oporto vamos a esperar a las calendas griegas y francamente se está perjudicando el intercambio social, cultural y económico entre dos áreas metropolitanas de una importancia que superan hoy en día pues ya más de los dos millones de habitantes, y entre las dos comunidades por supuesto pasan de los seis

millones de habitantes. Creo que ahí hay un potencial que hay que contemplar con otra actitud.

El señor **PRESIDENTE:** Voy a dar la palabra al presidente de Renfe, que cerrará la comparecencia, lo digo ya... Ah, perdón, queda el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Muy buenos días, señor Salgueiro, le damos la bienvenida. Y en primer lugar quiero trasladarle en nombre del Grupo Parlamentario Socialista nuestras felicitaciones a usted, como presidente, y a todo el equipo humano redactor del plan estratégico de Renfe Operadora 2005-2009, un nuevo entorno, una nueva estrategia, una nueva Renfe para el siglo XXI.

Algunos ya se han apresurado a descalificarlo, me atrevo a decir que incluso con una atrevida ignorancia, pareciera como si algunos tuviéramos un plan estratégico y otros hubieran visto otro, quizá del pasado. De ahí el que me extraña que digan que no ha dicho nada nuevo, que hasta ahora todo era un desastre, palabra que usted, por cierto, no ha pronunciado.

Por tanto, a nosotros nos parece que hay que felicitarles porque han hecho un trabajo serio, riguroso y realista. El tiempo dirá si se cumple o no se cumple, pero lo que no le podemos dar ya, de entrada, es el aspecto negativo, como acaba de hacer el portavoz del Partido Popular, sin ni siquiera llevar unos meses de ejecución. Por tanto, nuestras felicitaciones a todo el equipo que ha redactado el plan y a usted como presidente.

En segundo lugar, también va de felicitaciones, al Ministerio de Fomento, por el intenso trabajo que ha realizado para llevar a cabo la transformación de Renfe tras la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario el pasado 1 de enero de 2005 y que, sin lugar a dudas —y esto hay que resaltarlo cada vez que se pueda— supone un gran éxito para la sociedad en general y para todo el personal de Renfe. Algunos no valoran suficientemente esto que digo, pero nosotros, como fuimos, cuando estuvimos en la oposición, tan reiterativos en trasladar al anterior Gobierno que no se podía aprobar una ley del sector ferroviario de la manera que se hizo, pero además sin contemplar el saneamiento financiero de la misma, de Renfe, pues nos parece que es un gesto de suficiente alcance y valor como para felicitar de nuevo, y cada vez que podamos así lo haremos, al Ministerio de Fomento y al Estado por esta cuestión. Y por supuesto, también nuestra felicitación al Gobierno por haber asumido, y en este caso fundamentalmente al ministro de Economía, la deuda de 5.459 millones que se había acumulado en la Red Nacional de Ferrocarriles y que, efectivamente, comprometía, como digo, esa viabilidad de todo el sistema ferroviario.

Estos dos aspectos que acabo de señalar nos parece que son muy importantes y que usted, obviamente, ha recogido en el comienzo de su intervención también y que, como grupo que apoya al Gobierno, obviamente teníamos que reiterar.

Entrando ya en lo que es el contenido de su intervención y, por supuesto, después de una lectura del plan estratégico de Renfe Operadora, concluimos que nos encontramos en un período transitorio (hasta 2009) que va a estar fundamentalmente dirigido a la adopción de lo que la nueva entidad pública empresarial tiene por delante, y fundamentalmente al reto de la plena apertura a la competencia del transporte de viajeros y mercancías.

A mí me parece también muy importante que recuerde unas palabras textuales que usted ha dicho y yo he tomado nota: todos —y por tanto, invito a todos los grupos de la oposición a que reflexionen— tenemos que ser conscientes de que el cambio del sistema ferroviario español no sólo es una cuestión jurídica, societaria o financiera; usted ha dicho: «el cambio al que nos enfrentamos supone una transformación radical de las reglas del juego». Y en este sentido yo creo que la liberalización del mercado ferroviario y el PEIT 2005-2020 pues obligaban a esa oportunidad de diseñar este plan estratégico que usted nos ha presentado, que volvemos a calificar de responsable y comprometido con el futuro a partir del presente.

Nosotros los socialistas queremos que se lleve un mensaje de optimismo, claramente de optimismo, porque nos consta que este período transitorio está en perfecta sintonía con la primera parte del PEIT, otro plan que pusimos sobre la mesa después de un año y medio de diálogo con toda la sociedad, con todos los sectores económicos. Y nos alegra ver que está en plena sintonía el plan estratégico de Renfe Operadora con nuestro PEIT, que establece las bases del cambio y completa el desarrollo del sistema de transporte y sobre todo la vertebración del territorio nacional.

No cabe duda de que este plan estratégico que usted nos ha presentado, y que algunos tuvimos la oportunidad ya de conocer a través de imágenes en la presentación pública que hicieron, y que quizá eso nos ha dado una perspectiva todavía si cabe mayor, porque aquí en el Congreso, lo hablaba con Joan Herrera, como usted ve estamos permanentemente en comisiones, con muchos temas, y cuando hay una exposición como la que usted ha hecho, seria, rigurosa, clara, pero en el caso de la que hizo, que fue acompañada de esta proyección, nos llega aún más, nos enriquece más en nuestra formación que necesitamos, porque no somos especialistas. Quizá alguno de los que no estuvieron echen en falta ese aspecto. Pero realmente se ha hecho por parte del Gobierno, además en un acto importante con toda la sociedad.

Pues, como decía, no cabe duda de que ese plan estratégico consolida la posición de Renfe Operadora como un conjunto de negocios que aporta valor a la sociedad. Y en este sentido yo quiero reiterar, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, la apuesta clara del Gobierno

de España por el ferrocarril público, como base para la sostenibilidad de España.

Nosotros observamos que este plan estratégico que usted ha presentado contiene objetivos, líneas y actuaciones que permitirán hacer frente a los retos y a las oportunidades que España tiene planteados para el futuro.

Fíjese, señor Merino, decía usted que no planteaba nada nuevo. Mire, ¿le parece poco? Plantea una nueva definición de Renfe operador, clarifica los principales aspectos de los ejes estratégicos, despliega todos los resultados esperados en cada uno de los aspectos del plan, contempla importantísimas inversiones según PEIT, a las que luego me referiré, y sobre todo algo que me sorprende que usted diga que no contempla el plan, un plan de recursos humanos que da soporte a todo lo anterior. Pero fíjese, si lo dice... es que, de verdad, sinceramente, me da la sensación de que ha visto quizá un plan de la época de ustedes, donde a lo mejor no se contenía. Usted dice «es que no se contiene ni un plan de recursos humanos». ¿Cómo que no? Léase desde la página 28 hasta la página 35. **(El señor Merino Delgado: Es que no lo tengo.)** Ah, pero si no lo tiene, oiga, es que usted, perdone que le diga, no se ha molestado ni en acudir...

El señor **PRESIDENTE:** No entre en diálogo.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** No estoy entrando en diálogo, estoy dando una contestación, señor presidente.

Usted fue invitado y su grupo también a la presentación del plan. Por cierto, acudió su portavoz. Usted dispone, porque lo tenemos todos los diputados en el acceso a Internet, del plan. Claro, lo que no puede es venir aquí sin leer el plan y atreverse a decir en nombre, ni más ni menos, del Grupo Parlamentario Popular, que es un grupo muy serio, que lidera la oposición, que es que el plan que ha presentado el señor presidente de Renfe Operadora no contiene ni siquiera un plan de recursos humanos, cuando tiene usted toda una parte dedicada a aspectos de recursos humanos. Es que usted, de verdad, sinceramente en esta situación me obliga a decir lo que estoy diciendo. No tengo más remedio.

Por tanto, señorías, quiero decirles algo que me parece que sí es muy serio: el Partido Socialista se presentó a las elecciones generales ofreciendo un programa de actuaciones en infraestructura ferroviaria que diera respuesta a las necesidades de movilidad de todos los ciudadanos, y a la disponibilidad de una oferta eficiente y competitiva para el transporte de mercancías. Y a diferencia de lo que ocurrió precisamente en los ocho años de Gobierno del Partido Popular, nuestro plan estratégico (que usted ha presentado) y el PEIT se han basado en algo que usted también decía no era nada nuevo. Pues fíjese: se ha basado en el consenso de todos los implicados. Y todo esto con el objetivo de ofrecer para el ferrocarril un medio de calidad, seguro, respetuoso con el medio ambiente y que posibilite también de un modo racional un reequilibrio modal que, sin lugar a dudas, mejorará la calidad de vida de todos los ciudadanos y una mejor competitividad para las empresas españolas.

Le voy a decir también, señoría, que a diferencia de la utilización con fines propagandísticos, partidistas de las actuaciones en infraestructura ferroviaria que sistemáticamente se hicieron en el pasado, nosotros desde el Gobierno socialista estamos abordando el sector ferroviario de manera que todos los ciudadanos de este país puedan sentir el ferrocarril como algo suyo, y no solamente como un instrumento para satisfacer las necesidades de las empresas constructoras, como con tanta frecuencia ocurrió también en un período no muy lejano.

Consideramos acertado, señor Salgueiro, los criterios generales del plan que usted ha presentado, porque se basan en actuaciones relativas a la intermodalidad, a la concertación territorial, a la accesibilidad para todo, ferrocarril, contempla usted también en su exposición y en el plan aspectos importantes de puertos y desarrollos racional de nuevas líneas de alta velocidad y, por supuesto, se asegura la titularidad pública de las infraestructuras y de los servicios esenciales, estimulando la participación privada desde un espíritu de cooperación.

Pero además, señorías, tampoco nos caben dudas de que existen importantes retos a los que nos enfrentamos, que ya no sólo son los derivados del propio cambio de modelo sectorial y empresarial con el horizonte de 2009, sino con el horizonte más lejano del fin del período transitorio, la apertura total a la competencia, con las implicaciones jurídicas, empresariales y de mercado derivado.

Sabemos que para ello, señor Salgueiro, cuenta usted con algo muy importante: con un Gobierno que apuesta claramente por el ferrocarril, el ferrocarril como medio de transporte y como elemento de servicio público y que va a continuar con una fuerte inversión pública en la red ferroviaria que va a situar a Renfe Operadora en el futuro mercado liberalizado en condiciones de competitividad. Estamos plenamente convencidos de ello. Y la mejor prueba de ello y de este mensaje de esperanza, que es lo que le quiero trasladar en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, es que efectivamente la mitad de las inversiones previstas en el PEIT, que le recuerdo que ascienden a 249.000 millones de euros, se dedican al ferrocarril. Este es un tema que no podemos olvidar, porque es que no se ha hecho en los ocho años anteriores. La mitad de esos 249.000 millones están dedicados al ferrocarril y, por tanto, esto va a ser un punto de inflexión con respecto al pasado, y va a permitir un crecimiento espectacular en los próximos años de la mejora ferroviaria en España, que es lo que usted ha venido aquí a plantear: un reto de futuro. Sé que hay otras cuestiones que preocupan a todos nuestros compañeros, pero me parece que son más de incidencias de otro carácter que se podían sustanciar en otro momento.

Termino diciéndole, señor Salgueiro, como dicen las propias conclusiones del plan estratégico, y que compartimos desde el Grupo Parlamentario Socialista, que estamos convencidos del éxito de este proyecto y de las grandes oportunidades que para el sector se abren en España y en el que la nueva Renfe Operadora jugará un papel fundamental.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, como les decía, voy a dar la palabra al presidente de Renfe. He sido generoso en los turnos de palabra anteriores, con lo cual no va a haber segundo turno, porque si no sería imposible sustanciar el resto de las comparecencias. Así que, señor presidente de Renfe Operadora, tiene la palabra para contestar a las preguntas que le han sido formuladas.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE OPERADORA** (Salgueiro Carmona): Quiero agradecer el tono de la intervención, creo que de alguna forma se valora positivamente que haya un plan estratégico, que de alguna forma, como yo he dicho en mi intervención, ilumine y determine cuál debe ser el camino que debe adoptar Renfe Operadora para hacer frente al nuevo entorno que presenta el sector ferroviario, se podrá o no compartir las decisiones, pero yo creo que la importancia era que hubiera un plan que determinara, como digo, la actividad de la empresa.

Si le parece al señor presidente, contestaré por el mismo orden de intervención de los señores parlamentarios.

Empezaría por el señor Herrera, que me facilita, como tengo aquí el texto de las preguntas, intentaré seguir este orden, aunque es un orden distinto al que usted ha planteado.

En primer lugar, aborda el problema del autoexpreso. Sí tengo que decirle que efectivamente por el incremento de precio, que se ha venido subiendo el transporte de ferrocarril de autoexpreso, ahora mismo era incapaz el negocio de mercancías de interiorizar todos estos costes, con lo cual sí ha habido una transferencia de ese transporte desde el ferrocarril a la carretera. No obstante, en nuestra programación habrá tenido la oportunidad de escuchar que justamente la unidad de negocio de mercancías, que hoy se llama área de negocio de Mercancías y Logística, se ha dividido en sectores industriales y uno es justamente el del automóvil. Entonces nuestra apuesta es por conquistar ese mercado, conquistar en general el mercado del transporte de mercancías para conseguir los objetivos que plantea el PEIT, que es incrementar la cuota de transporte de mercancías traspasando sobre todo a la carretera al ferrocarril. Y por lo tanto es uno de los sectores industriales en los que la compañía que va a aportar para conseguir incrementar su cuota de mercado.

Por lo tanto, es evidente que ahora mismo sí se ha producido ese traslado, pero no por desidia, sino porque eran las circunstancias que había, y creo que en la nueva reforma, en el nuevo replanteamiento que estamos haciendo de toda esta área de actividad conseguiremos el objetivo de incrementar la cuota de mercado con carácter general. Y digo, por eso es uno de los sectores, una de las áreas de negocio concretas que hemos creado ha sido el área de Industrial de Automóvil.

Luego hace algunas cuestiones sobre cuál es la situación sobre la contratación del material móvil de mercancías. Yo he tenido oportunidad de explicar en mi intervención que la previsión en el conjunto 2009, incluso en 2014, porque no habría capacidad de producción, pero sí hay una ampliación de material rodante de 280 nuevas unidades de material para cercanías. Igualmente en mi intervención he dicho que eso no sería simplemente con el carácter de renovación, sino que al final habría una flota, un parque de trenes completamente distinto. Tengo el dato concreto y se lo puedo dar.

En el período 2006-2009 pasaremos de una situación de 551 unidades a tener 642. Es decir, hay una parte que, efectivamente, es renovación, aquel material que está ya más antiguo, como les he dicho, la antigüedad a veces supera los 25 años, por tanto es antieconómico seguir produciendo con este tipo de material, puesto que no cumple ni siquiera los distintos ratios de eficacia y de eficiencia. Por tanto, digo, en el período 2006-2009 pasaremos de 551 unidades a 642. Y en el horizonte de 2014 pasaremos de los 551 a 713. Luego el plan contempla las dos vertientes, por un lado lo que es la renovación y, por otro lado, lo que es la ampliación, lo cual nos permitirá, como hace más adelante la pregunta de la posibilidad de incrementar número de trenes, frecuencia, esto será posible cuando efectivamente tengamos mayores unidades de trenes, porque tengo datos ahora mismo de la capacidad o del grado de utilización del parque actual en Cataluña, por ejemplo, en Barcelona: el grado de utilización está por encima del 96 por ciento. Eso significa que todo el material disponible está en uso, difícilmente se puede duplicar porque además el problema es global. Luego es la falta de material la que provoca el que no se puedan atender esas puntas de movilidad que en algún momento, según los números, no quedan desatendidas, pero que me consta que hay aglomeraciones. Pero que difícilmente podremos resolver en tanto no tengamos mayor material que nos permita o mayores frecuencias o duplicar la oferta en un momento determinado mediante dobles composiciones. Hoy por hoy, como le digo, es prácticamente inviable. Habrá que esperar a que se vaya produciendo la entrada de trenes.

En concreto, la entrada de trenes de cercanías, hay contratos de 80 trenes que están empezando a recibirse. Las primeras unidades se recibirán al final del primer semestre de 2006, a lo largo de 2006, 2007 podrán entran en circulación. En este mes de enero o principios de febrero hemos firmado un contrato para la fabricación de otro lote de otros 80 trenes, y al final de este año pretendemos licitar otro lote en torno a los 70-80 trenes, ya veremos las necesidades cómo las vamos..., porque hay que compaginar con la capacidad de reacción del

propio sector de fabricación. Por lo tanto, de los 280, 80 están en proceso de entrega, 80 están en proceso de fabricación con adjudicaciones de contrato, y el resto lo pondremos en marcha a final de este año. Por lo tanto, no es una apuesta puramente numérica o retórica que contemple unos números en un plan, sino que es una realidad la toma de decisiones y la puesta en valor de lo que realmente contempla el plan estratégico.

Por otra parte me hacía una pregunta sobre la continuidad o cómo está el desarrollo de Renfe y Siemens. He tratado de explicar en mi intervención que la estrategia por la que el área de actividad de fabricación y mantenimiento de trenes pasa es por aprovechar y poner en valor los recursos de que dispone la compañía. Para ello, dada la innovación tecnológica que implican los nuevos trenes, las líneas de trabajo he dicho que serían tres: por un lado estaría el mantenimiento; por otro lado estaría la fabricación y recomposición; y por otro, el mantenimiento integral. Y todo ello en base a una estrategia de colaboración y de alianza con la empresa privada. La forma, yo creo, de poner en valor el conjunto de los recursos, sobre todo los recursos humanos de que dispone la compañía, porque la idea, y así se contempla en el plan, es que el mantenimiento al final constituye un valor que nos haga más competitiva en el futuro respecto del sector privado en los operadores del transporte.

Creo que contando con un buen servicio de mantenimiento, aparte de ser casi una obligación que tiene ahora mismo la compañía, les recuerdo que ahora mismo, dependiendo del área de fabricación, existen unas 4.200 personas trabajando, es decir, 4.200 familias, que por lo tanto necesitábamos adoptar medidas para poner en valor y que tuvieran adquisición de conocimiento que nos pudieran permitir de alguna forma, como digo, reactivar esa actividad que estaba plenamente en decadencia. Por lo tanto, creo que eso con las alianzas con la empresa privada estaremos en disposición, como digo, de renovar toda esa acción.

A la pregunta concreta: ¿estamos en negociaciones con todos los fabricantes? Todos los fabricantes han sido objeto de adjudicaciones, por lo tanto, lo que es la ampliación... en el caso de Siemens además se concreta con que hay una experiencia muy concreta y muy positiva de colaboración a través de una sociedad, Nertus, donde los resultados han sido bastante satisfactorios, no solo desde el punto de visto económico, puesto que no es la rentabilidad sobre todo para Renfe Operadora el elemento primordial, sino la mejora, la eficiencia y la calidad del servicio de mantenimiento, que es un elemento básico y esencial para que los operadores de transporte consigan su objetivo de eficiencia y de rentabilidad.

Por lo tanto, tranquilizar en el sentido de que iremos avanzando, que se consolidará el contrato con la sociedad de Nertus, y que a su vez ampliaremos la actividad de fabricación y de mantenimiento con las distintas empresas de fabricación, tanto con Talgo como con Bombardier, con CAF, y con Alstom. La idea es que en el tema de mantenimiento la participación, ya los propios contratos de adquisición de nuevo material implican la obligación de compartir el mantenimiento al 50 por ciento, y además el 20 por ciento de fabricación.

Por lo tanto, está clara cuál es la línea de actuación en este área de actividad, que es, como digo, la participación en la fabricación, en el mantenimiento y además como objetivo estratégico, para conseguir que la fabricación y mantenimiento se constituya en un elemento diferenciador y un activo de la compañía Renfe frente a otras operadoras de transporte.

Me hace una pregunta sobre la transferencia de los servicios de cercanías regionales de la Generalitat de Catalunya. Yo le puedo hablar como presidente de una compañía de transporte. Me consta que ya incluso en los estatutos vigentes, tanto de Cataluña como de Andalucía, lo que es la ordenación del servicio estaba previsto. Yo como compañía, lo he dicho en mi intervención, tal como veo el panorama actual, yo apuesto claramente por que habrá una participación mucho más activa de las comunidades autónomas en todo lo que es la ordenación del servicio y la participación en la gestión hasta allí donde se determine, pero sí entiendo que la ejecución del servicio, la prestación del servicio de Renfe Operadora, el objetivo de Renfe Operadora y tal como lo tenemos planteado es la de ser el operador de referencia de todas las comunidades.

Creo que además, si se lee la propuesta de reglamento que la Unión Europea está estableciendo para los servicios públicos, se puede observar claramente cómo en el transporte, en todo lo que es el sector ferroviario, cómo actualmente se está planteando esta forma de prestar el servicio. Por un lado, claramente apuesta por la liberalización, es decir, no habrá posibilidad de recibir subvenciones por parte de los Estados, de las administraciones a la prestación de servicio público, solamente en aquellos supuestos donde la autoridad competente determine el servicio público.

Por lo tanto, eso es importante, porque desde el punto de vista de operadores de transporte todos los servicios que en el futuro vaya a prestar Renfe, digo en el futuro más cercano, son rentables. Lo que pasa es que actuará en mercados distintos, en mercados puramente comerciales, donde la propia actividad del mercado nos tendrá que hacer rentables.

Y luego hay otra parte del mercado donde nuestros clientes no solamente van a ser los ciudadanos, sino que nuestros clientes van a ser las administraciones públicas; por eso se apuesta, y la nueva organización, el nuevo modelo de gestión, que he tenido también oportunidad de explicar, va en esa línea: en la línea de considerar que todos los servicios que preste Renfe tienen que ser rentables. Eso no significa un abandono al carácter público, quiero decir, lo que pasa es que no será la empresa la que determine la necesidad o no de prestar un servicio, sino que serán las administraciones. Y a lo que Renfe aspirará es a ser el operador de ese servicio público que demandan

las administraciones. De tal forma que, en este proyecto de reglamento se prevé la posibilidad incluso de que exista un mercado libre para esos servicios públicos, mediante los oportunos concursos. Nosotros como empresa aspiramos a ser licitadores de esos concursos y ganadores de los concursos. Ése es nuestro objetivo y nuestro esfuerzo en gestión para conseguir ser una compañía que sea capaz de dar respuesta a todos esos planteamientos.

Hay una pregunta más de frecuencia, que como es extensa, bueno yo creo que ya le he dado un poco respuesta, en el sentido de que efectivamente todo podrá mejorarse a partir de la llegada del nuevo material y de la puesta en servicio, lógicamente, de las nuevas infraestructuras, eso nos va a permitir ganar también en velocidad y, por lo tanto, en reducir tiempos de viaje. Creo que en ese sentido, a medida que vayan avanzando las infraestructuras podremos tener la ocasión de comprobar cómo la mejora de las infraestructuras permite a su vez la reducción de tiempo, incluso con el material existente. Pongo el caso de, si a lo largo de este año, como está previsto en la línea de Madrid-Lleida, llegara a Tarragona, tendremos la oportunidad de ver cómo se acortarán los tiempos de llegada a Barcelona, no solamente por la puesta en servicio, sino además por la entrada del nuevo material.

En cuanto a los billetes y abonos, después del debate surgido como consecuencia de la puesta en servicio del Madrid-Toledo y toda esta situación que se creó en la línea Madrid-Zaragoza, tuvimos ocasión de reconsiderar en la medida en que había algunas disfunciones en la línea Madrid-Lleida-Zaragoza, tuvimos la oportunidad de recomponer las tarifas.

Ahora, como regla general, debemos de acostumbrarnos a que estamos en un mercado libre, que cada producto que ofrece Renfe es un producto distinto y tiene, por lo tanto, unas consideraciones de servicio distintas. Por lo tanto, sus precios tienen que ser distintos. Es decir, no vale comparar el Madrid-Toledo con el Madrid-Zaragoza-Lleida, porque son dos mercados distintos, atendemos a dos demandas distintas, ofrecemos dos productos distintos y, por lo tanto, sus precios y sus tarifas tienen que ser distintos.

Es semejante el Madrid-Sevilla con el Madrid-Zaragoza-Lleida. En esa similitud nos hemos basado para adecuar los precios en la línea de Madrid-Zaragoza. Usted me dice «se bajaron 3 y se subieron 2». Bueno, efectivamente nosotros en el mes de diciembre, creo que fue, o finales de diciembre, acomodamos los precios del Madrid-Zaragoza atendiendo a la similitud del Madrid-Sevilla, y luego en febrero lo que hemos hecho es una actualización general del servicio, como hacemos todos los años, que en el caso concreto de la alta velocidad ha sido en una media de en torno al 4,2 por ciento.

Luego todos los servicios, no solamente el de Madrid-Lleida, sino el de Madrid-Sevilla también, han sufrido el incremento tarifario originado por la subida de precios fundamental por la adecuación del IPC, aunque este año ha estado un poco por encima del IPC, pero la subida media general de todos los servicios de Renfe en la alta velocidad ha sido del 4,2. Es verdad que en el caso de Lleida se ha producido casi de una forma simultánea, pero sí recordarle que ahora mismo en la línea Madrid-Zaragoza-Lleida, por aquello de la similitud de la línea de Madrid-Sevilla, sí tenemos en cuenta que la velocidad en la que se circula en esa línea, al ser inferior a la de Madrid-Sevilla, pues las tarifas están acomodadas a esa menor velocidad. Por tanto, ahora mismo la similitud será en toda su extensión, ya no es solamente que se apliquen los mismos precios, sino que se tiene en cuenta que ahora mismo en esa línea el servicio se presta a una menor velocidad.

Luego me ha comentado algo también del incremento o de las perturbaciones con el tema de la línea del aeropuerto. En este sentido tengo que decirle que, efectivamente, las obras de la entrada de alta velocidad en Barcelona, pues de alguna forma está afectando a los servicios. Las obras tienen de bueno cuando se reciben, pero durante la ejecución de las obras, pues hay que padecerlas. Y en este caso, efectivamente, hay una relación concreta, que es la de Sans hacia el aeropuerto, donde efectivamente se ha visto afectada. Se han tomado decisiones, se ha puesto un servicio de lanzadera específico que conecta con la línea C-2, se ha puesto un servicio de autobuses. Y lo que no es posible, como he tenido ocasión de comentarle, es incrementar ni el número de frecuencia, ni hacer mayor la oferta en cada una de las frecuencias, por la falta de disponibilidad de medios. No obstante, yo entiendo que a medida que se vayan recibiendo los trenes, los nuevos Civia que van a empezar a recibirse en 2006, estaremos en condiciones de incrementar el parque de trenes y, a partir de ahí, empezar a mejorar la oferta en todo lo que es las cercanías de Barcelona. Pero evidentemente es que es imposible con los medios de que dispone ahora mismo la compañía poder mejorar esa relación. Por lo tanto, habrá que esperar a la llegada de esos nuevos trenes, que calculo que a final de este trimestre podrán estar en circulación las primeras unidades.

Y con esto a grandes rasgos le he comentado la mayoría de las cuestiones que me había planteado. No obstante, como tengo su relación por escrito, si entiende que hay algo que no ha quedado contestado, con mucho gusto le daré respuesta.

Y siguiendo con el turno de intervenciones, señor Merino.

La tardanza en llegar: bueno, si lo dice en términos de comparecencia, cuando he sido requerido. Si me hubieran requerido antes, con mucho gusto hubiera venido.

También ha criticado el apoyo al PEIT. No sé por qué le sorprende, el PEIT es el documento estratégico del Gobierno, aprobado en Consejo de Ministros, y es donde se marcan las líneas del trabajo de todos los instrumentos de que dispone el Gobierno para poner en práctica lo que haya planteado como estrategia en infraestructuras de

transporte. Por lo tanto, evidentemente que el PEIT es nuestra guía general. Es más, en este caso concreto he hecho mucha intención en el PEIT puesto que una de las razones de mi comparecencia es que el señor Joan Herrera me pedía que le explicara las inversiones en relación con el PEIT, por eso he hecho una especial incidencia en explicar cómo se conexiona nuestro plan estratégico con el PEIT.

Verá usted, a uno le puede gustar más o menos el contenido del plan estratégico; criticarlo por la literatura, pues la verdad es que el idioma español es el que es y, bueno, pues la terminología es la que es, y a veces a uno le pueden parecer cosas banales, pero creo que el plan estratégico de Renfe Operadora no es un conjunto de literatura ni de palabras, puesto que tiene un anexo con múltiples objetivos de todo calibre, de oferta, de producción, de demanda, de resultados y, por lo tanto, creo que es algo más que una apuesta. Lógicamente es un ejercicio de previsión, pero que tiene la bondad de determinar acciones concretas en cada una de las áreas en las que se va a desarrollar la actividad de la empresa.

Cree usted que no están suficientemente explicitados. Me da la impresión además de que tiene poco conocimiento del plan. Yo con mucho gusto, si no dispone de él, yo le haré llegar un plan. Pero sí puedo decirle que hay compromiso.

Y que yo en mi intervención inicial lo único que he dicho respecto de la etapa anterior es que es una etapa, sobre todo en la última legislatura, donde efectivamente se ha calificado por sí sola, en el sentido de la falta de previsión y de la apuesta clara por el ferrocarril. Eso es lo único que he dicho, yo no he dicho ni que haya sido una actuación desastrosa, ni ninguna de esas palabras han sido utilizadas en mi intervención. Lo que sí es verdad es que no había planificación y había un abandono claro de los servicios públicos. Eso lo he dicho antes y lo vuelvo a repetir: un abandono claro del servicio de transporte en el área de los servicios públicos. De hecho, solamente baste repasar las cifras, ya no solamente de la legislatura del trienio 1996-2000, y del 2000-2004, donde el abandono ha sido claro y flagrante, no ha habido inversiones. Ahora estamos padeciendo las consecuencias. Se nos piden trenes, mayores frecuencias... Bueno, los tendremos.

Y otra cosa, el plan no es un plan literario, con números que puedan quedar más o menos adornados, aunque a usted no le guste. De todas formas, el plan lo ha hecho el personal de Renfe, es verdad que hemos tenido algún apoyo externo, pero el plan estratégico ha sido elaborado internamente en Renfe. No ha sido elaborado con el apoyo, sino que todo el conjunto del plan, yo diría que el 90 por ciento del plan se ha elaborado en Renfe.

Y como digo, no es solamente una apuesta y una serie de objetivos, sino que el día a día, es decir, las decisiones que hemos tomado durante el año 2005 vienen a manifestar que el plan no es simplemente una apuesta ficticia y una apuesta literaria, sino que es una apuesta real, puesto que hemos puesto en marcha, yo diría que casi el 90 por ciento del conjunto de inversiones que suponen el plan estratégico. Hemos puesto en marcha toda la alta velocidad, por cierto, reacondicionando las ubicaciones que nos encontramos realizadas en los consejos de administración de febrero y marzo de 2004. Ha habido que renegociar con todos y cada uno de los fabricantes, en todos los contratos ha habido que hacer modificaciones; hemos puesto en marcha la nueva compra de los trenes de cercanías, con un nuevo lote de 80 nuevos trenes de cercanías para el tema de Civia; y hemos puesto en marcha la circulación de la compra de los servicios regionales. En total son 136 trenes nuevos, 29 de un modelo y 107 de otro modelo, tanto de diesel como eléctrico como de rodadura desplazable, porque uno de los problemas que se le plantea a Renfe en este período transitorio es compadecer la mejora de la calidad en la prestación del servicio de transporte con el avance en la construcción de las infraestructuras. A veces nos encontramos con líneas donde hay que circular por ancho ibérico y por ancho UIC. Bueno, pues esa previsión que el horizonte de 2020, cuando se termine el plan estratégico, será una situación mucho más clarificante, hoy para dar calidad y para seguir inventando nuestra mejora en los servicios, sí tenemos que compadecer el que hay situaciones donde hoy se circula por un ancho y mañana se puede circular por ancho distinto.

También ha descalificado que he engordado el organigrama; no hemos engordado el organigrama. Al contrario, lo hemos hecho más eficiente en el sentido de que nos hemos acercado más al mercado. Y la división que hemos hecho ha sido por atender a cada una de estas condiciones de mercado. No hemos engordado nada. Un dato, simplemente: en materia de personas que reportan directamente a la dirección, por cierto, aquí no han puesto de libre designación, esto es en las administraciones públicas, nosotros no tenemos un sistema de provisión de vacante como en la administración pública, no hay puestos de libre designación. Pero bien, del número de personas que reportan directamente a la dirección de la compañía hemos pasado, con esta nueva organización, de 106 personas a un colectivo de entre 80 y 85. Por lo tanto, de engordar, no. Hemos aligerado, sin que, si hubiera sido necesario engordar, hubiéramos hecho ascos. Porque creo que el problema no es si hay más o menos recursos humanos, sino si el diseño que estamos haciendo de nueva organización va a responder a los retos que nos plantea el futuro. Y yo creo que el tiempo dirá si hemos acertado o no. Hemos cambiado una forma de organizar que estaba muy consolidada en Renfe y que ha tenido unas grandes frutos para Renfe, no solamente del año 1990 a 1996, sino de 1996 a 2004. Quiero decir, de todo el período, desde el año 1990, cuando se toma la decisión de organizar a Renfe en unidades de negocio, creo que fue una decisión clave, fue una decisión que hizo cambiar a la Renfe como

empresa pública y convertirla en una empresa eficiente y orientada al cliente y orientada a la cuenta de resultados.

No obstante, como he tenido ocasión de explicar a lo largo de mi intervención, el entorno ha cambiado. Y entonces, basado en esos propios principios de las unidades de negocio, creo que es bueno el que adaptáramos la organización para dar respuesta, porque, como usted comprenderá, no es lo mismo prestar servicio en un régimen monopolístico a tenerlo que prestar en un régimen de competencia abierta. Y he dicho con dos tipos de competencia en el mercado de viajeros, tanto lo que es en puro mercado, la actividad puramente comercial, con lo que van a ser los servicios públicos, donde seremos demandados para prestar servicios a través de las administraciones públicas. Por tanto creo que era necesario acomodar la organización de la empresa a ese nuevo entorno. Y la división que hemos hecho ha sido agrupando servicios comerciales, que son puramente o intrínsecamente rentables, y a servicios públicos que serán rentables, pero por la compra de tráfico de las administraciones públicas. Luego, el otro gran área de actividad, la de la Mercancía y Logística, y el área del actividad de Fabricación y Mantenimiento de trenes.

Creo que la división —y con esto contesto, me parece que al señor Rodríguez—, que se planteaba si había una división territorial: bueno, en los servicios comerciales de larga distancia no es que haya una división territorial, es que hemos creado divisiones atendiendo a corredores ferroviarios, porque creemos que la competencia, el sector privado cuando aparezca en el mercado liberalizado, por cierto, señor Merino, en el año 2010, que es el horizonte máximo, el que se está barajando en Europa, no es algo que lo esté imponiendo o que sea una decisión de Renfe Operadora. El 2010 es el horizonte que se baraja para la liberalización en Europa del sector ferroviario en el ámbito de viajeros. Como decía, en la nueva organización no es que tenga una organización territorial —porque parece que eso le haya creado una cierta inquietud—, en el caso de servicios comerciales, de viajeros, lo que hacemos es organizar la prestación del servicio por corredores ferroviarios. Y he hablado de corredores ferroviarios y hay los que atenderán al corredor norte, del nordeste, del este, de Levante, el corredor sur y los transversales, pero por corredores ferroviarios.

Por lo tanto, no es que haya una división territorial, sino que lo que atenderemos serán este tipo de mercados, porque —insisto— entiendo que cuando venga el competidor privado, cuando venga el sector privado no va a montar una empresa que dé servicio de transporte a todo el país, sino que pretenderá captar capacidad de tráfico en aquellas líneas donde puedan obtener mayor rentabilidad; por lo tanto, nosotros deberíamos estar preparados para dar respuesta y ser competitivos con esta competitividad que se va a generar a través del sector privado, y ésa ha sido la decisión por la que entendíamos que deberíamos organizarnos teniendo corredores individualizados, áreas de negocio por corredores, con idea de, primero, dignificar nuestra oferta y, analizada la demanda, poder ofrecer los servicios adecuados a esa demanda.

Echa usted en falta algo que el plan estratégico no contiene un plan de recursos humanos. Nada más lejos de la realidad, existe un plan de recursos humanos y de acción social. De hecho, se ha avanzado, hay un acuerdo sindical, se ha aprobado un expediente de regulación de empleo, autorizado por el Ministerio de Trabajo con la aquiescencia y con el acuerdo de todos los sindicatos que componen el comité de empresa de la empresa y, por lo tanto, decirle que el plan contempla un apartado de recursos humanos y un plan de acción social, porque no es solamente el plan de adecuación del volumen de empleados de la entidad, sino que aborda un tema de formación para la mejora y la cualificación de nuestros propios empleados. Me he cansado de repetir y no me cuesta ningún trabajo reconocer cada vez que hay alguna intervención pública, o en esta Cámara, de reconocer que si de algo puede presumir Renfe es de tener un conjunto y un elenco de profesionales inmejorables. Por lo tanto los recursos humanos es una cosa que importa y preocupa a la dirección de la compañía y que lo tiene siempre en su cabeza. Por lo tanto, señor Merino, decirle que sí, que existe un plan de recursos humanos y de acción social.

Retraso en la liberalización: le digo que no es una cosa que dependa de Renfe Operadora, la liberalización; pues se ha liberalizado el sector de mercancías el 1 de enero de 2005, lo que era el tráfico internacional. A partir de enero de 2006 el tráfico nacional, todo el tráfico de mercancías, y se está barajando la cifra de 2010, pero no es consecuencia de que la entidad Renfe Operadora ni el Gobierno determine si se liberaliza o no, sino que ahora mismo en Europa se baraja la cifra de 2010.

Y esto unido a aquello de la queja del período anterior: pues permítame que le diga que efectivamente esa falta que hubo de planificación y de toma de conciencia de dónde iba el sector ferroviario se puso de manifiesto justamente con el único sector que se pensaba liberalizar el 1 de enero de 2005. Le he comentado que cuando llegamos a la entidad, cuando me hice cargo de la entidad, la ley entraba en vigor, pues no sé si entraba trece días después de tomar yo posesión o tres días antes de tomar yo posesión, si no hay aplazamiento... Pero cuando yo llegué a la empresa, allí no había ninguna decisión tomada respecto a la posible segregación, que entraba el 18 de mayo. ¿Y había alguna toma de decisión estratégica para la entrada en vigor o es que da igual que el sector esté en libre competencia o que sea un régimen monopolístico? En la empresa no se había tomado ninguna decisión respecto de cómo operar en el futuro, una vez liberalizado. ¿Cree usted que eso es criticable, o sencillamente es cuestión de omitirlo y no decirlo? Esta es la realidad con la que nos encontramos. Y con esa realidad estamos operando.

Y ahora, la razón por la que hemos optado por un nuevo modelo de gestión es justamente para no incurrir otra vez en el mismo error, es decir, estamos planificando, preparando a la empresa para que cuando se produzca la liberalización esté en primera línea de salida, sea el referente y sea capaz de dar respuesta a la demanda de los ciudadanos en el área de servicios comerciales, de las administraciones públicas, que cuenten con Renfe Operadora como operador de transporte, y en el sector de mercancías para cumplir los objetivos, no solamente ya del PEIT, que ya es razón suficiente, sino para los objetivos que se plantea Europa de transferir transporte de la carretera al ferrocarril.

Por lo tanto, señor Merino, aunque le moleste, pero es que esa es la realidad, y las críticas, cuando son razonables, están soportadas con realidades, pues hay que asumirlas.

Manifiesta que —y por apoyar la tesis de que el plan es pura retórica— y ha sacado un tema curioso que es la relación Madrid-San Sebastián. Yo ya tuve ayer oportunidad de transmitirle al señor Odón, al alcalde, que la puesta en servicio de los nuevos trenes 120 nos va a permitir utilizar material que hoy presta servicio en otra relación, concretamente el Madrid-Barcelona, concretamente los Altaria, los Talgo 7, la última generación, nos va a permitir reordenar todo esa utilización de material y poner un servicio nuevo, es material de ancho variable que permite la llegada de Madrid a San Sebastián por Pamplona, con un ahorro de tiempo de viaje de hora y media. Y eso lo vamos a hacer en breve. En breve, le puedo decir que seguramente en marzo o abril, desde luego antes del verano, seguro. Y dependerá, como depende de la entrada en servicio del modelo 120, un tren de ancho variable que va a prestar la relación Madrid-Lleida y Barcelona, pues en la medida en que está en proceso de homologación, un proceso de homologación muy avanzado, por lo tanto, en un horizonte relativamente corto, dos o tres meses, yo calculo que un par de meses, pondremos en servicio no solamente el Madrid-San Sebastián, muchas más modificaciones en la medida en que contamos con material nuevo que nos permite reordenar todo el parque de material.

Por lo tanto, insisto, señor Merino, no es literatura, son realidades. Yo creo que lo que tenemos es que alegrarnos todos de que podamos ir mejorando. Yo no se lo digo para que usted sienta enojo porque vayamos mejorando, sencillamente es que no es verdad que diga que solamente es retórica, es que son realidades.

Me hablaba y me pedía la ejecución del presupuesto. Mire usted, yo con mucho gusto le doy la ejecución del presupuesto 2005. En 2005 efectivamente había una previsión que en el presupuesto de la empresa era de 905 millones de euros. Nosotros hemos ejecutado al 31 de diciembre el 81,7 por ciento. Pero hay dos conjuntos: la vida de la empresa se diferencia de las administraciones, a veces desde el punto de vista empresarial el firmar una cosa el 30 de diciembre o el 15 de enero no tiene mayor importancia, pero yo le puedo decir que al día 15 de enero se firmaron 2 contratos: uno con la empresa CAF-Siemens, otro con la empresa Alstom y otro conjuntamente con ellos, que era justamente un contrato de 13 trenes de la serie 104, las lanzaderas, para que sepan de qué tren estoy hablando, de la misma tipología de la que presta el servicio de Madrid-Toledo. Ese contrato que estaba adjudicado en el Consejo de Administración en diciembre, por razones operativas de la propia actividad de las empresas no se pudo firmar a 31 de diciembre, se ha firmado en enero, y el concurso de los 80 trenes Civia, que digo que ha tenido dos lotes, uno de 40 que se adjudicó a CAF-Siemens y otro de 40 a Alstom, también adjudicado en el mes de diciembre, pero firmado el contrato en el mes de enero.

Por lo tanto, incluyendo esas dos adjudicaciones, que prácticamente consumen la anualidad del año 2005, el volumen de inversión que ha ejecutado la empresa es de 863.740.000 euros. Es decir el 95,4 por ciento es el nivel de ejecución del año 2005. En el año 2006, efectivamente, el presupuesto que aprobó esta Cámara asciende a 1.036 millones de euros y nuestras previsiones son de que se cumpla. Por eso insisto en que no hay literatura, hay realidades machaconas, pero esa es la verdad, es la propuesta que ha hecho la compañía.

En cuanto a deficiencias en la ejecución..., bueno, una comparecencia, yo con mucho gusto, en cuanto que sea demandada, aquí estoy de nuevo explicando lo que me soliciten.

Pero ha hablado de la viabilidad económica. Efectivamente el plan hace un escenario de proyección de todo el horizonte 2005-2009. Es cierto que hay negocios que tienen más tiempo en maduración, pero el plan contempla claramente que los servicios a partir de 2009 entraremos en posición de equilibrio en las cuentas.

Pero es más, le voy a dar un dato que es novedoso, porque lo estamos ultimando como consecuencia de la negociación del contrato del programa. Le puedo decir que el equilibrio en las cuentas de la compañía se va a producir a partir de 2009. A partir de 2009 la proyección que tenemos hecha de nuestra cuenta de resultados va, desde obtener un resultado positivo, es decir, unos beneficios netos por encima de los 8 millones de euros. Pero la senda de crecimiento va en el año 2011 como en torno a los 60 millones de euros, en 2012 en torno a los 130 millones de euros; en 2013, 218 millones de euros, para llegar al horizonte de 2014 con un superávit de 318 millones de euros. Luego sí está estudiado, sí está analizado y estas son las proyecciones que tenemos de nuestra cuenta de resultados.

Por lo tanto, en ese sentido debo decirle que, desde el punto de vista de compromiso, porque esto no significa más que compromiso para la compañía, hoy con esta dirección y mañana con la que sea, compromiso, pero que está sustentado en análisis serios y rigurosos de cuál es el comportamiento de los ingresos y cuál es el comportamiento de los gastos.

Y con esto creo que he podido contestar a todas sus cuestiones. Si queda algo, con mucho gusto se las contestaría con la misma fórmula que al señor Herrera.

Señor Beloki, he tenido la oportunidad de comentarle que la relación de Madrid-San Sebastián, que fue por donde empezó su intervención, va a tener respuesta en corto plazo, en el mes de marzo, mes de abril tendremos nuevo servicio de relación de Madrid-San Sebastián.

Me ha preguntado, he creído entender, sobre el futuro empresarial. Nosotros aspiramos a seguir siendo públicos y a constituirnos en empresa eficiente desde lo público, porque esto tiene una garantía, una garantía de no abandono de lo que es el servicio de transporte en su carácter general. Yo a lo largo de toda la mañana vengo incidiendo en que el servicio de transporte en el área de viajeros va a tener dos grandes componentes: uno, los servicios puramente rentables; y aquellos servicios que realmente van a necesitar de la ayuda pública. Y Europa no va en contra de ese camino, puesto que el proyecto de reglamento en el que está trabajando lo que hace es regular esas posibles ayudas.

Entonces, nosotros aspiramos a ser una compañía que dé servicio a este conjunto de demanda de los servicios públicos en general. Y además creemos que es bueno en general la apertura de la competencia para obligarnos a ser más eficaces y más competitivos. Por lo tanto, el panorama que yo observo a futuro no es un panorama donde simplemente siguiera apareciendo Renfe Operadora como tal entidad pública, sino que aparecerán los operadores privados, que nos obligarán a ser eficientes y con idea de poder dar respuesta a todo ese nuevo entorno y demanda que se van planteando y cumplir los objetivos que se plantea el plan estratégico, que no es más que lo de potenciar el ferrocarril como medio de transporte que hace conseguir mejor el desarrollo económico de una forma mucho más sostenible.

Por lo tanto, el panorama que yo observo y a corto plazo, he hablado de 2010, de aquí a 2010 se producirá la apertura del mercado que dará la entrada a operadores privados, que lógicamente elegirán allí donde quieran competir, obteniendo determinadas capacidades de transporte, me refiero, incluso posiblemente en algunos casos compitiendo para hacerse con los servicios públicos. Digo que este proyecto de reglamento que contempla Europa prevé el que pueda haber adjudicaciones directas, pero el horizonte es que la adjudicación, la adscripción de estos servicios de interés público sean por concurso. Por lo tanto, el mercado se abrirá para todo el mundo. Todos los servicios deben ser rentables. Otra cosa es —insisto— en quién compra ese servicio. Unas veces serán exclusivamente los ciudadanos, los que se suban, los clientes, y otras veces pues serán las administraciones públicas quienes compren nuestros servicios.

El señor Andreu ha planteado el tema de la polémica de las tarifas de Zaragoza-Lleida. Yo he tenido oportunidad, no sé si ha quedado aclarado con mi respuesta al señor Herrera, pero he tenido la oportunidad de decir que hay productos distintos, por lo tanto, difícilmente podemos comparar cuando estemos hablando de productos distintos. Por lo tanto, nosotros en las tarifas de Zaragoza-Lleida lo que hemos hecho ha sido aplicar tarifas similares a la de la línea Madrid-Sevilla, por aquello de la similitud en cuanto a la prestación de servicio. Nunca serán comparables los servicios de la alta velocidad de media distancia, ni el de Madrid-Toledo, ni el de Córdoba-Sevilla, ni el de Madrid-Ciudad Real, que son las tres líneas donde hoy se actúa con la alta velocidad de media distancia.

En cuanto a la disposición de material móvil, cuándo tendremos trenes, ya he tenido la oportunidad de decirle que prácticamente todo nuestro plan de inversiones, que se lo he detallado pormenorizadamente a lo largo de la mañana, pues se han producido casi el 90 por ciento de las adjudicaciones y que, por lo tanto, el tiempo de producción de este material está entre los dos años y medio y tres años, más un proceso de homologación. Yo calculo que en el horizonte de 2008 y 2009 pues toda esta flota de trenes que hemos puesto en marcha con las ubicaciones pertinentes estará en disposición de ponerse en servicio.

El señor Grau también insiste en el tema de las tarifas de Toledo. Insisto en la misma explicación.

En cuanto al nuevo material, lo que acabo de decir, no antes de 2008-2009 podremos tener el nuevo material, que es lo que nos va a permitir hacer una oferta mucho más real y de mucha más calidad que la que podemos en estos momentos asistir.

La velocidad de 250 kilómetros por hora, en principio será antes del verano. Es verdad que, bueno, por parte del Gobierno actual, de la compañía, de la empresa del Administrador de Infraestructura Ferroviaria y de la propia Renfe Operadora estamos haciendo un gran esfuerzo porque la situación de partida de esta línea y de estos trenes, pues, bueno, aunque al señor Merino le moleste, yo diría, por calificarlo benévolamente, que era lamentable, tanto lo que era la infraestructura como el propio material móvil, como la propia disponibilidad de que aquello funcionara. Y digo esto porque usted me dirá si es razonable que dos compañías públicas adscritas y dependientes del mismo ministerio, pues cuando llegamos los dos nuevos presidentes nos encontrábamos con un problema que no llegamos a comprender: ¿Cómo es posible que una compañía que tenía trenes y otra compañía que tenía vías...?, pues no había manera de que los trenes pudieran probarse porque no había manera de que los trenes pasaran por la vía. Una cosa absolutamente extraña. Bueno, cosas de ese tipo, señor Merino, es que esa es la pura realidad. Cada uno tira por su cuenta.

Estamos trabajando intensamente para conseguir que el sistema por el que se optó de señalización, un sistema que yo creo que esa decisión —mire usted, señor Merino, yo no la critico— creo que fue una decisión acertada, el apostar por RTMS como proyecto que apuesta por la interoperabilidad desde Europa. Lo que sí fue equivocado fue separarse de lo que ya funcionaba. Entonces,

se podía haber apostado por el RTMS y se podía haber acondicionado las líneas de Madrid-Barcelona con un sistema de señalización que estaba más que utilizado, probado, y con un grado de respuesta eficiente, que es el mismo que está en la línea de Madrid-Sevilla. Y en lugar de optar por dos sistemas, como tienen todas esas líneas, por un sistema que solamente permite circular a 200, que es con el que actualmente circulan los trenes, el sistema ASFA, y por el sistema RTMS, que insisto, no es mala decisión, creo que eso es un sistema interoperable en Europa y creo que es una buena decisión. El error está en decir el trenecillo que va para Sevilla es que es una cosa de otro grupo político y esto nosotros lo vamos a superar y optamos por un sistema donde..., bueno, ahí estás las consecuencias: todavía no somos capaces de que el tren pase de 200. Estamos haciendo esfuerzos para conseguir que antes de verano se pueda circular a más de 200 kilómetros por hora. **(Rumores.)** Y si no tenemos la suerte, pues tendré que reconocer mi error, pero estamos apostando tanto desde el lado de la infraestructura como desde el lado de los trenes para que el sistema en su conjunto sea operativo.

Me ha preguntado también el señor Grau por la liberalización; ya he tenido la oportunidad de decir que no es en 2009, el 2010 es la fecha que se baraja.

En cuanto a las transferencias de cercanías, ya he tenido la oportunidad de decirle; bueno, yo como presidente de la empresa operadora a lo que aspiro es a ser el operador de todas las administraciones públicas. Creo además que la eficiencia ahora mismo para el país pasa por tener una compañía fuerte que sea capaz de dar respuesta a toda la problemática que se plantea en el sector de transporte. Y entiendo que desde las comunidades se quiera participar en la ordenación, no solamente participar, sino yo diría que hasta ordenar, ordenar la prestación del servicio, determinar frecuencias, eso Renfe Operadora entiende que entra dentro de lo razonable. Mi corta vida política ha sido siempre en el Estado de las autonomías, concretamente en Andalucía. Creo en el Estado de las autonomías, creo en la descentralización, creo en la mejora de la prestación del servicio cuando se acercan a las comunidades y, por lo tanto, creo que sería bueno la ordenación de los servicios por parte de las comunidades. Yo no le hago ningún asco a eso, lo que sí entiendo es que Renfe Operadora debe de ser unidad de producción en su conjunto y tener capacidades para dar respuesta a las demandas, que hoy es régimen monopolístico y mañana, cuando el sector esté liberalizado, en régimen abierto, sea capaz de prestar esos servicios. Esa es mi posición como presidente de la compañía que presido.

Señor Rodríguez, creo que de alguna forma he contestado a la mayoría de sus preguntas. Ha hecho una cosa muy sucinta incluso de relaciones, que no he tenido ni siquiera oportunidad de tomar nota, pero con mucho gusto, si me la facilitase, se la contestaría por escrito.

En general, siempre me reitera la necesidad de los servicios de cercanías y siempre le contesto de la misma forma. No obstante, en el nuevo modelo organizativo hemos abundado y hemos dado un giro, una vuelta de tuerca a la organización en estas áreas, porque el tipo de cercanías que entendemos, que conocemos, responde a un tipo de movilidad, es una movilidad recurrente, con grandes flujos de viajeros en horas determinadas, con un tipo de viajeros muy clarificado con respecto a ese tipo de movilidad que se exige, mientras que en los servicios de media distancia el tipo de demanda, el tipo de movilidad es distinta. Es una movilidad que los técnicos le llaman cadenciada. Es decir, son de más largo recorrido, con más paradas, puede tener una demanda importante, pero no importa el tiempo de viaje, pero el número de viajes que utiliza el individuo no es quizás ni siquiera de dos viajes diarios... Por lo tanto, es una demanda distinta. De tal forma que una de la problemática que trata de resolver justamente la nueva organización de la que nos hemos dotado es justamente la de que se analicen en su conjunto los servicios de cercanías, pero entendiéndolos como servicios de respuesta metropolitana, y los servicios de media distancia, en línea convencional o en alta velocidad. De tal forma que, si se analiza lo que hoy bajo el paraguas de cercanías se presta con tal denominación, uno se plantea que existe confusión entre servicios que están en cercanías, pero que podían ser regionales. Creo que la forma más eficiente de tratar este tema es viéndolo en su conjunto para distinguir claramente lo que son servicios metropolitanos de cercanías con lo que son servicios de media distancia que, como digo, atiende a movilidades distintas.

Y yo en general creo que a lo largo de mi respuesta he podido contestar a todas sus cuestiones que me han planteado.

Perdón, es que quisiera agradecer, no puedo pecar de descortés; antes el presidente ha tratado de dejarlo fuera, y yo no iba a responder. Y ahora al final...

Como a todos los intervinientes, le agradezco el tono de su intervención y, efectivamente, yo creo que estamos en una apuesta clara del Gobierno para potenciar el sector del ferrocarril, que nuestro plan estratégico lo único que hace es desarrollar y poner en valor parte de ese plan estratégico en lo que hace referencia al transporte ferroviario y que, efectivamente, nosotros, como no podía ser de otra forma, lo que creemos es que la puesta en acción de este plan nos va a permitir conseguir los objetivos que plantea el plan estratégico y, por lo tanto, la política del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, damos un receso de cinco minutos.

[Pausa]

— EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LA PROVINCIA DE PALENCIA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000638.)

— LOS TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LA LÍNEA FERROVIARIA DE FERROCARRILES ESPAÑOLES. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000665.)

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a pasar al punto segundo, que es el debate agrupado de dos comparecencias solicitadas por el Grupo Parlamentario Popular, una de carácter más genérico relativa al transporte de mercancías peligrosas en las líneas de ferrocarriles españolas y otra, digamos, más concreta o específica, relativa a la provincia de Palencia.

Yo le pido al presidente de Renfe, dado que estos temas son más concretos, que podamos hacer un debate menos extenso que el anterior, que sin lugar a dudas era muy importante porque se refería al plan estratégico de Renfe Operadora.

Señor presidente de Renfe, tiene la palabra para sustanciar estas comparecencias.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE OPERADORA** (Salgueiro Carmona): Este punto era el cuarto, puesto que hay una petición tercera, pero yo, con el permiso de la Presidencia, trataría el punto cuarto, es decir, lo que son mercancías peligrosas, y a continuación trataría lo de Palencia. Me parece que ilustra el tema de tratar mercancías peligrosas y después pasaríamos al hecho concreto de Palencia, en la propia intervención.

Pues bien, iniciando mi intervención, este tipo de sustancias exige un tratamiento diferencial a la hora de su transporte, tanto si este se desarrolla por carretera, vía marítima, aérea o por ferrocarril. Es también conveniente indicar que cada uno de estos modos de transporte dispone de un acuerdo internacional que regula los principales aspectos del transporte de mercancías peligrosas, además de otro tipo de legislación más específica, en este caso correspondería la española.

Por familiarizarnos con los conceptos básicos y antes de seguir profundizando en esta materia un tanto técnica, y de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 387/1996 de 1 de marzo, por el que se aprueba la directriz básica de planificación de protección civil ante el riesgo de accidente en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, se entiende por materia peligrosa toda sustancia o producto que durante su fabricación, manejo, transporte, almacenamiento o uso pueda generar o desprender vapores, humo, polvo, gases o fibras capaces de producir efectos infecciosos, irritantes, inflamables, explosivos, corrosivos, asfixiantes, tóxicos y de cualquier otra naturaleza peligrosa o que puedan generar radiaciones ionizantes en cantidades o concentraciones que tengan alguna probabilidad de lesionar la salud de las personas que entren en contacto con ellas, o que puedan causar daños materiales en instalaciones o el medio ambiente.

Como ya he comentado, el transporte de mercancías peligrosas plantea ciertas exigencias normativas, tanto en las empresas especializadas como en las autoridades que las regulan; vigilan además los aspectos que rodean a dicho transporte en lo que se refiere a la seguridad del mismo.

El problema básico radica en el riesgo que se genera al tener que trasladar productos peligrosos con garantías de seguridad, siendo por lo tanto de grave importancia las operaciones intermedias que se realicen, así como el almacenamiento, la seguridad de las personas que entren en contacto con ellas y las personas y los bienes materiales que se encuentran en su proximidades, junto con el medio ambiente al que potencialmente pueden afectar.

La gestión de la seguridad en las infraestructuras y la protección del servicio de transporte de viajeros y mercancías ya estaba asegurada en la antigua Red Nacional de Ferrocarriles Españoles durante los últimos diez años, mediante el cumplimiento de la normativa interna correspondiente, cuya filosofía era de responsabilidad única, al ser Renfe al mismo tiempo el gestor de la infraestructura y el operador del servicio de transporte.

Sobre este particular hay que tener en cuenta que los órganos gestores con responsabilidad en materia de seguridad en la circulación y en materia de protección civil, ambas íntimamente relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas, se encontraban dispersos en la organización. Esta circunstancia suponía la imposibilidad de tener una visión global en materia de seguridad y, por tanto, de igual forma con lo relacionado con el transporte de mercancías peligrosas.

Debido a ello y a la importancia que este asunto tiene para Renfe Operadora es por lo que se decidió dar un tratamiento más integral a través de la consolidación de ambas funciones bajo una misma dirección, que no es otra que la Dirección General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos.

En esta dirección general, y por tanto enmarcada en el más alto nivel de dirección, se encuentran la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación y la Dirección Corporativa de Protección Civil que, como ya he comentado anteriormente, están íntimamente relacionadas con el transporte de materias peligrosas.

Este transporte debe tener en cuenta, en todo caso, la seguridad de las circulaciones y la integridad de la propia mercancía, siendo para ello necesario la realización correcta de todo un proceso operativo que incluye, entre otras muchas, desde la adecuación de la mercancía al transporte, la elección del vagón apropiado, el cumplimiento de los límites de carga del vagón, de la línea a recorrer, del gálibo del cargamento hasta finalizar con el acondicionamiento y la sujeción de la mercancía.

Con independencia de este proceso operativo, la normativa aplicable ha obligado a que las empresas de transporte adopten, como ya he señalado antes, medidas organizativas en consonancia con la repercusión de las actividades que desempeñan. En este sentido, el trans-

porte de mercancías peligrosas hace imprescindible que Renfe Operadora haga un gran despliegue a nivel operativo para poder cubrir aspectos tan importantes como son los dedicados a la formación de personal o a la prevención de riesgos laborales.

Con la entrada en vigor de la Ley 39, la Ley del Sector Ferroviario, y la creación de las dos entidades públicas, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Renfe Operadora, se produce la lógica separación de responsabilidades, pero con una finalidad compartida en materia de seguridad en la explotación ferroviaria, entendiendo dicha actividad como la gestión y prevención de los riesgos para las personas y las mercancías.

Del acuerdo entre ambas empresas para establecer mecanismos de coordinación en materia de seguridad como base fundamental para mantener y mejorar los niveles de seguridad ya conseguidos se han creado una serie de órganos en los que participan responsables de ambas empresas, con misiones que abarcan distintos niveles de responsabilidad y actuación en materia de seguridad.

El primero es la Comisión General de Seguridad en la Circulación. En este órgano se definen las líneas básicas de actuación, mediante la coordinación de los planes estratégicos de seguridad y planes anuales de seguridad, tanto del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias como de Renfe Operadora, realizando el seguimiento de los mismos y aprobando las medidas correctoras de carácter urgente, en caso de desviaciones en los índices de accidentalidad.

La Comisión Técnica Mixta, que tiene como misión la aplicación de las líneas básicas de actuación aprobadas en la comisión general, también controla el cumplimiento de los programas de inspecciones y sondeos, así como la evolución de los accidentes e incidentes, adoptando las medidas preventivas necesarias.

Las comisiones territoriales, una por cada una de las seis demarcaciones (Centro, Noroeste, Sur, Levante, Noreste y Norte), que constituyen el tercer órgano de participación. Entre sus misiones destaca la vigilancia de los niveles de seguridad y del cumplimiento de las normas reglamentarias de circulación en su ámbito de actuación, así como la aplicación de las directrices y líneas básicas que emanan de la Comisión Técnica Mixta.

El cuarto nivel de coordinación son las denominadas comisiones específicas, y que son cuatro: Reglamentación e Instalaciones, Condiciones de Circulación del Material y Transporte de Mercancías Peligrosas, Prescripciones de Cargamento y Transportes Excepcionales, Normalización de Inspección, Visitas y Sondeos. El objetivo de estas comisiones es mantener la supervisión y vigencia de la normativa técnica, elaborando y proponiendo los cambios que sean precisos en cada momento.

Tengo que destacar que la realización de los correspondientes planes anuales y el plan estratégico de seguridad requieren la aprobación por parte del Comité de Dirección de Renfe Operadora, como responsable del máximo nivel.

Igualmente Renfe Operadora, desde el mismo momento de su nacimiento como operador ferroviario, ha adquirido de forma independiente responsabilidades muy concretas en materia de seguridad en la circulación, responsabilidades recogidas tanto en el texto de la Ley del Sector Ferroviario como en el reglamento que la desarrolla.

Para poner de manifiesto nuevamente la especial importancia que para la empresa que presido tiene la seguridad y la protección civil, hay que señalar que contamos con un órgano gestor específico en materia de seguridad, órgano de mayor importancia y nivel en la materia, que no es otro que el Comité de Dirección de Seguridad Integral, constituido por el Comité de Dirección, más los directores ejecutivos de las distintas áreas de actividad y los directores corporativos de Seguridad en la Circulación, Protección Civil y Recursos Humanos.

Este órgano es responsable de planificar y supervisar el despliegue de la gestión de seguridad en el seno de la empresa. La Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación, siguiendo los parámetros establecidos en el plan anual de seguridad se programan y realizan una serie de inspecciones a los trenes que transportan mercancías peligrosas.

Para el pasado año 2005 se programaron 101 inspecciones, habiéndose realizando el 100 por cien de las mismas.

En estas inspecciones se comprobaron los siguientes aspectos: documentación, tanto de carta de portes y la designación oficial del transporte como la ficha de seguridad, formación de los agentes implicados, señalización, reconocimiento del material, notificación al maquinista de que transporta mercancías peligrosas, y su correcta realización. Si durante las inspecciones se detectan anomalías, se tomarán las medidas necesarias para su corrección ***in situ***, y de no ser posible se informa al operador para su resolución. Tanto en un caso como en otro se realiza comunicación de anomalías anexa al informe dirigida al responsable inmediato para su subsanación.

Desde el punto de vista de la protección civil, y como he indicado anteriormente, el transporte de mercancías peligrosas está íntimamente relacionado, como digo, con la protección civil. Y es por lo que la protección de bienes, personas, clientes y agentes de Renfe Operadora es una realidad continua, parte de la cultura de la empresa y un valor añadido respecto a otros modos de transporte.

Parece coherente que asociar la autoprotección exclusivamente a la ocurrencia de eventos catastróficos reduciría la protección civil a la eventualidad, comportamiento éste reactivo, cuando el verdadero objetivo es la prevención permanente.

La seguridad ha sido un elemento fundamental del transporte y en especial del ferrocarril, máxime si

tenemos en cuenta la gran evolución tecnológica que se ha producido en este medio en los últimos años.

Los riesgos son inherentes al transporte, por lo que todo proceso de gestión debe tratar de prever las posibles causas de accidentes, sean previsibles o no. En este sentido es necesaria la homologación de instalaciones, vías y material de transporte, pero también la normalización de instalaciones de protección civil (salida de emergencias, sistemas de control de trenes y otras), y sistemas de planificación que faciliten respuestas rápidas frente a riesgos más o menos previsibles. Solamente desde la perspectiva de prevención y seguridad integral es comprensible el actual sistema de protección civil en Renfe Operadora, asumiendo el doble papel preventivo y reactivo, ejerciendo labores de asesoramiento e inspección, diseño y programación de la actividad formativa, obras específicas sobre instalaciones de autoprotección, simulacro y activación de medios a través de los entes de protección y seguridad desplegados territorialmente.

El Centro de Emergencia y Seguridad, este lugar del que parte y en el que confluye todo el sistema operativo de protección civil y seguridad frente a cualquier tipo de anomalía o emergencia susceptible de producirse en el conjunto de la red ferroviaria.

Las relaciones institucionales estructuradas en acuerdos, convenios y participación en los más importantes foros existentes al respecto garantiza una adecuada y eficaz política de coordinación con las administraciones públicas competentes más un continuo intercambio de información y experiencia con otras entidades con problemática similar a la nuestra.

Renfe Operadora dispone además de un plan de autoprotección que tiene por objetivo fundamental la prevención y la planificación de las líneas de actuación en situación de grave riesgo, catástrofe o calamidad pública, así como la de proteger y socorrer la vida de las personas y de sus bienes, en la confianza de ser una organización humana suficientemente entrenada y capaz de afrontar las emergencias para disminuir en gran medida sus consecuencias, desde el punto de vista no sólo económico, sino de lo que es más importante, de la posible pérdida de vidas humanas.

El plan adapta a Renfe Operadora la filosofía de protección civil aplicada en España y en los países avanzados en esta materia.

El plan de autoprotección es un marco general que se desarrolla a través de una serie de normas, procedimientos y planes. En el caso de accidente o incidente se inicia un proceso de gestión en coordinación con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para dar solución de cualquier suceso relacionado con el transporte de mercancías peligrosas.

Tras tener conocimiento de la emergencia, las gerencias territoriales de seguridad de la circulación de Renfe Operadora ponen en marcha el procedimiento operativo de atención a accidentes e incidentes, desplazándose, si el caso lo requiere, la persona encargada de la toma de datos para la investigación del suceso.

Por lo que respecta al aviso a las autoridades y organismos de ayuda tantos externos como internos, se realiza por el puesto de mando del administrador de infraestructura o, en su caso, por nuestro centro de emergencia y seguridad, desencadenando la movilización de los recursos necesarios para la resolución del suceso.

En lo relativo a formación, Renfe Operadora, y enmarcado dentro de su plan de formación anual, realiza diversas acciones para que los trabajadores reciban una formación acorde con los requerimientos que establecen los clientes, y en ello se incluye todo lo relativo al transporte de mercancías peligrosas.

En virtud de la entrada en vigor del reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril se adaptaron los manuales de operaciones de la empresa a las nuevas prescripciones en esta materia y se generó una formación específica diseñada por las direcciones de seguridad de formación y en el área de actividad de Mercancía y Logística, incidiendo de manera destacada en la gestión de incidencias, dotando de pautas de actuación a todas las personas que intervienen en el transporte de mercancías peligrosas, incluido un plan de emergencia en túneles.

En 2005 ha sido impartido este módulo formativo a 1.332 trabajadores que han participado en 346 cursos, arrojando un total de 5.328 horas de formación.

En esta misma línea Renfe Operadora realiza periódicamente campañas de sensibilización a través de las publicaciones internas, incluyendo artículos, informes y estudios acerca de la seguridad en esta tipología de transporte. Así, la revista «Segura», editada conjuntamente con ADIF, es una publicación técnica sobre seguridad de circulación y protección civil que se distribuye de forma gratuita a los domicilios particulares de los empleados de Renfe Operadora.

En cuanto al volumen de transporte de mercancías peligrosas por el ferrocarril, oscila entre los 2,8 millones de toneladas del año 2000, a los 2,2 del año 2004 o a los 3,6 millones, según datos provisionales del cierre del ejercicio 2005.

En lo que se refiere al flujo de transporte, el de tres tipos de mercancías peligrosas (hidrocarburos gaseosos mezcla licuada, combustible para motores diesel o gasóleo, y etanol en solución) suponen el 49 por ciento del total y se sitúan en líneas que une Madrid con A Coruña, Vigo, Gijón, Bilbao, Barcelona y la frontera francesa, además también con el Levante, también con Algeciras y Huelva, así como el corredor mediterráneo.

En segundo lugar, el transporte de otros nueve tipos de mercancías peligrosas, entre ellas el cloruro de vinilo o el estireno, se sitúan en los itinerarios Palencia-Santander, Zaragoza-frontera francesa, Miranda-frontera francesa, Zaragoza-Tarragona y Madrid-Valencia-Alcántara, alcanzando el 26 por ciento del transporte.

Y por último, el 15 por ciento restante hasta alcanzar el 90 por ciento del transporte total de mercancías peligrosas por ferrocarril, lo forman el transporte de otros 27 tipos de mercancías, como diferentes ácidos o las resinas en solución, cuyo transporte se concentran, entre otros, en corredores como Puertollano-Badajoz u Orense-Lugo-Monforte-Ponferrada.

Las ciudades con mayor tráfico de mercancías peligrosas, sean por origen o por destino, son: Tarragona (con 531.000 toneladas), Huelva (con 394.000 toneladas), Madrid (con 207.000), Irún (179.000), Barcelona (159.000) y Torrelavega (con 89.000).

En cuanto a la accidentalidad, primero definir que se entiende por accidente todo aquel suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de este tipo de consecuencias perjudiciales. Y por incidente se entiende cualquier incidencia distinta de un accidente, asociada al funcionamiento de los trenes y que afecta a la seguridad.

Una vez establecida la base de lo que es accidente e incidente, ofreceré algunos datos correspondientes a la accidentalidad del transporte ferroviario de mercancías peligrosas durante 2005. En este período se han producido 60 sucesos, de los que 6 corresponden a la categoría de accidente y 54 a la categoría de incidente. De los 6 accidentes señalados, 2 corresponden a accidentes de trenes y 4 a accidentes de maniobras. Es decir, el 90 por ciento de los sucesos se concentran en incidencias y el 10 por ciento en accidentes.

En cuanto a las consecuencias y su análisis, se realizan en función de lo dispuesto en el Real Decreto 387/1996 y que establece los criterios mínimos que habrán de seguir las distintas administraciones públicas en la confección de los planes especiales de la protección civil frente a los riesgos de accidentes de este tipo de transporte.

Entre los criterios que se anuncian se encuentran la clasificación de los accidentes en los transportes terrestres de mercancías peligrosas, siendo éstos de los tipos siguientes: de acuerdo con nuestro criterio, uno de los accidentes de tren y dos de los de maniobra fueron del tipo 1, que son averías o accidentes en el que el vehículo o convoy de transporte no puede continuar la marcha, pero el continente de las materias peligrosas transportadas está en perfecto estado y no se ha producido vuelco o descarrilamiento. Y otro de los accidentes de tren y dos de los de maniobra fueron del tipo 2, que son aquellos que, como consecuencia de un accidente, el convoy ha sufrido desperfecto o se ha producido vuelco o descarrilamiento, pero no existe fuga o derrame del contenido.

En cuanto a las incidencias, 49 fueron del ya citado tipo 1; 5, del tipo 3. Y este tipo 3 son aquellos que, como consecuencia de un accidente, el continente ha sufrido desperfectos y existe fuga o derrame del contenido.

Por último, tengo que destacar que en los últimos cinco años no ha habido ningún accidente ni incidente con pérdida de vidas humanas, produciéndose una reducción sistemática de los sucesos, pasando de los 101 del año 2000 a 60, que he comentado, del año 2005.

En cuanto a accidentes, de los 6 señalados en este año, nos sitúan en el nivel más bajo de los últimos cinco años.

En cuanto a las estrategias de futuro, sobre la base del plan estratégico, el área de actividad de Mercancía y Logística ha puesto en marcha un plan de acción que potencia el incremento de la cuota de mercado correspondiente al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. A tal fin se está llevando a cabo un estudio por parte de Mercancías Renfe sobre el particular, encontrándose en la actualidad en fase de implementación. El principal objetivo del estudio es optimizar la red de ferrocarriles tanto para tráficos actuales como para los potenciales futuros, realizando un esquema de prestación de estos servicios en condiciones de máxima seguridad y eficiencia.

Otro de los objetivos a conseguir son los de conocer los datos relativos a los flujos de mercancías peligrosas por carretera en España obteniendo una información sistematizada y clasificada; determinar las relaciones de tráfico captables por el ferrocarril de transporte de mercancías peligrosas; concretar los encaminamientos óptimos del transporte ferroviario de mercancías peligrosas diseñando la red idónea de nodos ferroviarios (es decir, centros de convergencia de varias líneas ferroviarias donde es posible el intercambio de mercancías) para facilitar las operaciones intermedias en aras a optimizar el servicio al cliente, maximizando la seguridad tanto en los flujos de transporte actuales como de los potenciales; realizar un prediseño técnico-funcional de un centro modal ferroviario de mercancías peligrosas que combine la máxima seguridad con la mayor funcionalidad; y elaborar un esquema de precomercialización del nuevo servicio de transporte ferroviario de mercancías peligrosas.

Para finalizar, y como síntesis, tendría que señalar que la entrada en vigor a partir del primero de enero de 2005 de la Ley del Sector Ferroviario ha representado la implantación de un nuevo marco jurídico e institucional en el ferrocarril español, coherente con la directiva de la Unión Europea. En este contexto, la seguridad en el transporte se manifiesta como uno de los objetivos esenciales de la explotación ferroviaria, así como una prioridad para el Ministerio de Fomento y Renfe Operadora.

Bajo esta premisa queda patente que día a día trabajamos para la obtención de un objetivo común: el reforzamiento de la seguridad en las circulaciones y la calidad del servicio que se presta a los ciudadanos. A este respecto en Renfe Operadora se han generado una serie de avances en materia de seguridad que corresponden a líneas de actuación correctamente definidas, y entre las que destacan dos hechos fundamentales: la elaboración por primera vez de un plan estratégico de seguridad en la circulación, la cimentación a través de la identificación de los responsables de los primeros niveles de la orga-

nización de la seguridad en la circulación y la de la protección civil, avanzándose paulatinamente en la identificación de responsabilidades en el resto de los niveles de la organización.

En Renfe Operadora confiamos en que nuestra experiencia, así como los valores y conocimientos que poseemos, nos permitan implementar los niveles de seguridad adecuados, y de ello se deriva que circulamos y circularemos por la vía de la seguridad.

Asimismo podemos señalar que el ferrocarril sea el modo más seguro de los que en la actualidad se utilizan en España para el transporte de mercancías peligrosas. Circunstancia importante a la hora de realizar cualquier replanteamiento sobre el futuro papel que el ferrocarril debe jugar en el transporte de este tipo de mercancías y, en especial, como digo, de las peligrosas.

Creo que es destacable el hecho de que en los últimos cinco años, como ya he señalado, no ha habido ningún accidente con resultado de muerte, a pesar de la peligrosidad que supone el tratamiento de este tipo de mercancía. Igualmente se hace necesario poner de manifiesto que no es menos importante el papel que juegan otros actores, como pueden ser los cargadores u otros operadores de transporte, considerando que todos juntos conformamos una comunidad responsable y sensibilizada con un tema de especial relevancia como es la seguridad.

Para finalizar, sus señorías pueden estar seguros de que una de las prioridades de Renfe Operadora es la seguridad y la protección civil, y prueba de ello es que el criterio de seguridad se encuentra recogido en la propia definición de la misión de Renfe Operadora, por lo que día a día trabajamos para mejorarla y para que se convierta en uno de los atributos diferenciales que aportan mayor valor añadido al transporte de mercancías por ferrocarril en España.

Señor presidente, si le parece, abordo el tema de Palencia, muy brevemente.

El señor **PRESIDENTE:** Sí, porque van conjuntas las dos comparecencias.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE OPERADORA** (Salgueiro Carmona): Sí, por terminar con el tema, había una petición del Grupo Parlamentario Popular sobre el tráfico de mercancías en la provincia de Palencia.

En la actualidad, el único punto de destino posible de mercancías peligrosas que se encuentra en la provincia de Palencia es la instalación particular de la compañía Repsol Butano, S.A., que tiene en Soto de Cerrato, Ayuntamiento de Venta de Baños. Este tráfico en la actualidad tiene como origen Aboño y como destino esta instalación particular, conformándose el mismo en 6 trenes semanales (3 vacíos y 3 llenos).

En lo que se refiere a trenes que transiten por la provincia de Palencia, aunque no sea éste su origen o destino, hay que señalar que corresponden a todos aquellos que tienen como destino la provincia de Santander, bien sea el puerto de Torrelavega o la factoría Solvay, y los correspondientes retornos de conexión con la meseta, encaminándose los mismos en la mayoría de los casos directamente desde la factoría de origen al apartadero del cliente, habiéndose eliminado los pequeños períodos de estacionamiento en estaciones intermedias, siempre, por supuesto, sujeto a las limitaciones que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y su infraestructura presenten.

Las materias peligrosas más habituales en este corredor son el butadieno y el estireno, y las relaciones existente en la actualidad son:

— tren de contenedores Madrid-Santander y viceversa; inicia su recorrido con mercancías peligrosas en Torrelavega con materias procedentes de la factoría Solvay, como lejía, sosa o agua oxigenada. En total se hacen 5 trenes semanales;

— tren de contenedores Santander-Barcelona y viceversa, con características similares a la anterior, y se hacen 6 trenes semanales;

— tren de contenedores Torrelavega-Puertollano y viceversa; transporta estireno y butadieno, con 5 circulaciones semanales en total;

— tren de cisterna Muriedas-Miranda; transporta acrilonitrilo, con una producción variable en función de la demanda;

— trenes de cisterna con origen Aboño (Asturias) y destino Venta de Baños, 2 trenes semanales. Y con Granada, 8 trenes a la semana; Salamanca, Féculas de Navarra y Madrid. Transporta acrilonitrilo, ácido sulfúrico y butano.

Excepto los trenes semanales señalados, el resto es variable en función de la demanda.

El señor **PRESIDENTE:** Ambas comparecencias las había solicitado el Grupo Popular; su portavoz, la señora Sánchez, tiene la palabra.

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA:** Muchas gracias, señor Salgueiro, por esa exposición exhaustiva que ha hecho usted de estos temas, pero quería aclarar primero que quizá ha habido un error, porque la comparecencia en cuanto a mercancías peligrosas a su paso por la provincia de Palencia, yo la había hecho como pregunta, lo que pasa es que no sé por qué se ha unido y se han hecho las dos comparencias. Voy a empezar, precisamente con la de Palencia.

Yo sé que usted en un momento determinado, por la explicación somera que me ha dado en cuanto a Palencia, se habrá encontrado extrañado por qué le pido yo comparecer para que me aclare algo en relación con mi provincia. Y es que hace tiempo, como parlamentaria, hice una pregunta al Gobierno con respuesta por escrito sobre el estacionamiento y realización de maniobras por trenes de mercancías peligrosas en las estaciones de Palencia y provincia.

Bueno, ésta es una de las muchas preguntas que como oposición tenemos que hacer al Gobierno de la nación para informarnos de qué es lo que está sucediendo. La contestación a esta pregunta la recibí el 4 de mayo. Y he ahí mi sorpresa, porque, verá, textualmente usted ha dicho lo que acaba de comentar ahora y me dice que en la actualidad... cuando digo usted, me refiero a usted porque está aquí ahora representando a Renfe, pero, vamos, en la actualidad me han contestado que no maniobran ni estacionan trenes de mercancías peligrosas en ninguna estación de la provincia de Palencia, y añade a continuación lo de la compañía Repsol, sito en Soto de Cerrato, tal, tal, tal.

Bien, pues verdad que ante esta contestación a mí solo me cabe una cosa: primero, o está usted omitiendo deliberadamente los datos, cosa que yo no creo en usted, o quizás usted no está totalmente informado de lo que está pasando en esta estación. Y le digo esto porque cuando yo me refiero a Venta de Baños, le voy a dar a conocer unos datos que yo tengo y que supongo que también tendrán ustedes.

Pero es que todos estos informes que yo le voy a dar a conocer se unen a que mi residencia es Venta de Baños, yo resido en Venta de Baños y yo vivo al lado de la estación, con lo cual yo veo todos los días las maniobras y los estacionamientos de esos trenes con mercancías peligrosas. Pero si a esto se une que además soy concejal de ese ayuntamiento, yo tengo un día sí y otro también conocimiento de estas cosas que ahora le voy a leer.

Mire, la fecha de su contestación es 4 de mayo de 2005. Bueno, pues dentro de los partes de accidentes e incidencias tengo aquí el de materias peligrosas con destino Tarragona, que tiene anilina, y que este ese un tren —dicen— con materias peligrosas que sobre todo esto de detener los trenes en esta estación se está incumpliendo todos los fines de semana. Y desde nuestra jefatura se ha advertido que dichas materias no pueden estar aquí estacionadas.

En ácido sulfúrico, también, en junio de 2005: le dicen que ha estado aquí estacionado más horas de las permitidas, que se ha hecho segregación de vagones y que anuncian y vuelven a repetir que se encuentran en una población con ambos lados de la vía que está ahí, que corre un riesgo, que se ha dado cuenta y que se están contraviniendo las directrices de protección civil y seguridad de circulación. Todo esto denunciado constantemente por la estación de Venta de Baños.

Pero, fíjese, da la casualidad de que aquí hay algo que me sorprende. Pone que hay un tren con anilina, que es mercancía peligrosa, que tiene su origen en Valladolid, y se da la circunstancia que la locomotora de dicho tren llegó aislada de Valladolid para sacar aquí el tren con un material que antes de llegar a esta estación ha pasado por la de Valladolid, circunstancia que se repite a pesar de lo denunciado cada siete días.

Aquí vuelve a decir lo mismo. Pero, claro, aquí da que esta mercancía peligrosa ha estado 13 horas estacionada. También lo denuncia. Es ácido sulfúrico, está estacionada 13 horas y que —vuelvo a repetir— son con fechas posteriores a lo que usted me contestó.

¿Por qué le digo todo esto? que yo podría estar leyendo mucho tiempo todas estas incidencias… Pues, mire, porque si a la pregunta que yo hago inicialmente usted me contesta, como contestaba el Gobierno anterior, y yo le digo, de 7 de julio de 2003 se hace una pregunta por un miembro del Grupo Socialista al Gobierno entonces del Partido Popular y se le pregunta que qué trenes circulan mensualmente con mercancías catalogadas como peligrosas por la línea de ferrocarril Cartagena-Murcia-Chinchilla. Y el Gobierno responde cuántos trenes, qué mercancía peligrosa pasa por allí, etcétera. Y a lo mejor, si usted contesta así, pues no pasa nada. No pasa nada y a lo mejor no está usted compareciendo con el tema de Palencia. Pero es que además, ya Gobierno del Partido Socialista, hay una pregunta de otro compañero que no pertenece a ninguno de los grupos mayoritarios de esta Cámara y que es de julio de 2004, y ustedes dicen, con motivo de un incidente que sucedió en Monzón, que para evitar estos estacionamientos Renfe ha dado instrucciones acordes con el Real Decreto de 20 de abril en el sentido de no planificar ni programar circulaciones de trenes con mercancías peligrosas que incluyan estacionamientos en estaciones situadas a menos de 500 metros de la población más próxima. Esto tiene fecha julio de 2004. Su contestación es de 2005. Esto que yo le estoy leyendo de partes de incidencia es de 2005.

Pero verá, le voy a dar a conocer algo del 15 de diciembre. Nosotros tenemos conocimiento de esto y por eso se lo voy a decir. El 15 de diciembre de 2005 se les dice a Renfe que se están segregando vagones con materias peligrosas con bastante frecuencia de trenes por sobrepeso, cuando no deberíamos hacerlo si los vagones van a estar más de tres horas, dado que estamos incluidos en el núcleo urbano. Por tanto le ruego haga usted saber a quien corresponda que no se va a volver a segregar un vagón con estas materias en la estación de Venta de Baños en estas condiciones, porque el vagón se queda aquí varios días, y no las tres horas reglamentarias. Diciembre de 2005.

Pero esto tiene fecha de febrero de 2006, y esto es ya es para nota, señor presidente, porque, fíjese, un tren con destino Venta de Baños se estaciona, está 182 minutos estacionado y tiene ácido butirílico, ácido acrílico, diclorometano y dióxido de azufre, pero con 56 toneladas, 51 toneladas, 54 toneladas y 59 toneladas. Añade, no obstante, a este parte y a otros anteriores, resulta obvio que no tiene ni objeto ni utilidad, porque no se dan por aludidos.

En fin, aquí yo podría seguir leyéndole, y además esto es concretamente ahora, de febrero de este año, que vuelve otra vez a decir que lo están incumpliendo.

¿Qué quiero decir con esto? Sinceramente, yo no sé si usted lo conocía, yo no sé si usted lo ha querido obviar, pero es verdad, señor Salgueiro, que a mí me sorprende algo, y que a través de la solicitud de esta comparecencia

en esta Cámara para que explique esto que le estoy preguntando, hace muy pocas fechas ha empezando a circular un escrito, que luego leeré, por todas las estaciones de España. Y eso sí que me preocupa y eso sí que me parece grave. Luego se lo leo.

Y, claro, a raíz de este escrito, señor presidente, yo le vuelvo a preguntar algo: si no hay maniobras por parte de Renfe en esta estación, ¿por qué se produce este escrito para todas las estaciones de España?

Señor Salgueiro, usted hoy en el tema de Palencia queda en una situación un poco extraña, porque a tenor de lo que ha leído usted, sólo caben dos cosas: o usted no se ha enterado, o usted está omitiendo la realidad de lo que pasa, no sólo en esta estación, sino parece ser que en muchas otras estaciones.

Por tanto, yo le pido que usted nos lo aclare, que se reconozca si ha habido una omisión por parte de quien le tenía que dar esta información, y que se tomen las medidas oportunas para que cuando volvamos a preguntar se conteste adecuadamente con temas que sean veraces y que sean creíbles. Por cierto, hablando de peticiones, y ahora voy a entrar en ese otro tema, yo le rogaría, a propósito de los depósitos de agua que tiene la estación de Venta de Baños, y que según esto la estación de Venta de Baños está en un 1, estación de aptitud alta, pues no es verdad, puesto que la estación no tiene en estos momentos depósitos con agua, están vacíos, no tienen toma para posibles emergencias y además están a punto de caerse puesto que sufren aluminosis. Digo esto porque, dentro de lo que ustedes tienen en la Dirección de Protección Civil como catálogo para tráficos especiales, ustedes tienen catalogadas a las estaciones como 1, 2, 3, como aptitud alta, aptitud media y aptitud baja, en función de estas condiciones, como puede ser tener agua, tener vigilante y estar a más de 500 metros de una población. Bueno, pues Venta de Baños en este caso no lo cumple. Yo no dudo de que esté ahí y que sea verdad según este catálogo, pero habrá que revisar cómo están todas las estaciones, porque igual que Venta de Baños, resulta que van a estar muchas más.

En cuanto a la segunda comparecencia, para que usted nos dé cuenta del transporte de mercancías peligrosas, sabe usted que no cumplen ahora mismo con el plan de la normativa vigente, por lo citado anteriormente. Es vedad que usted ha hecho ahí una referencia, pero una cosa es lo que pone en el papel y otra cosa es la realidad diaria de cada estación. Se hacen detenciones prolongadas en estaciones con núcleos urbanos cercanos y esto se produce por varios motivos, y ustedes lo conocen: por falta de agentes de conducción o por el horario inapropiado, ya que si llegan retrasadas se encuentran la terminal cerrada por falta de personal para su recepción. Con lo cual, se incumplen las exigencias que impone la ley en materia de protección y planes de evacuación. Usted alude a riesgos en dichos transportes. Estamos de acuerdo. Hay riesgos en este transporte, pero vamos a minimizarlos y vamos a tratar de que, no sé si en estos momentos estamos en 517 estaciones o en cuatrocientas y pico estaciones, porque tengo unos datos que a lo mejor no concuerdan, pero, bueno, de esas cuatrocientas y pico estaciones usted me contestará cuántas de ellas están dentro de lo que consideramos aptitud alta para poder hacer frente a esos posibles riesgos en este transporte de mercancías.

Actualmente, usted lo conoce también, son escasas las estaciones que están lejos de núcleos urbanos o con medios de vigilancia y seguridad para hacer frente a cualquier contingencia, por no hablar de la carencia o inexistencia de planes de evacuación. Es más, en alguna estación cercana a mi provincia se denunciaron esas anomalías, y los propios servicios de seguridad de Renfe lo resolvieron al considerar que dicho transporte de mercancías podía dar lugar a cualquier sabotaje o accidente. Y de hecho, a día de hoy, no para ningún tren con mercancías peligrosas, después de haber hecho esta denuncia.

Supongo que usted es conocedor de todo esto y, por tanto, yo le he preguntado ahora: ¿qué mejoras o medidas tiene usted previstas en el sentido de paliar esas deficiencias y las posibles consecuencias que pudiera ocasionar un accidente grave, como usted acaba muy bien de decir, con estas mercancías peligrosas?

Hace meses en Cáceres hubo un escape de un producto tóxico que sembró la alarma entre los vecinos durante dos días y que afortunadamente no hubo que lamentar desgracias personales, pero que podía haber tenido consecuencias graves.

Por tanto, nos gustaría saber qué hay de los planes de emergencia y evacuación, cómo se van a resolver en las estaciones las instalaciones del sistema contra incendios, hay algunas donde no pueden entrar los bomberos, y todos somos conocedores de esto.

El señor **PRESIDENTE:** Señora Sánchez, debe terminar, su señoría.

La señor **SÁNCHEZ GARCÍA:** ¿Cómo se van a hacer las vías de evacuación y escape, así como el estudio de acceso para protección civil?; ¿cuál es la red de hidrantes en todas las estaciones, así como las tomas de agua acordes con las necesidades de cada una?; ¿qué preparación van a dar al personal en relación con este tema?

Usted ha hablado ahora de preparación, de recursos humanos. A mí me gustaría saber exactamente y concretamente qué tipo de vigilancia continua, en previsión de posibles riesgos, tienen previsto. Porque usted debe saber, y lo sabe, lo conoce perfectamente, lo ha aludido usted ahora, que tanto el RID, el reglamento para transporte internacional de mercancías peligrosas, como las normativas vigentes y comunitarias establecen una serie de medidas que las empresas ferroviarias están obligadas a cumplir. Vuelvo a repetir que en la mayoría de las ciudades del territorio español y con núcleos habitados próximos no existen en estos momentos y se están incumpliendo todas estas normativas. Es más, los pro-

pios trabajadores se cansan de denunciar estas irregularidades, ya sea en Sevilla, en Valencia, en Barcelona en La Coruña o en cualquier lugar de España, y exactamente en Venta de Baños, que es mi lugar de residencia. ¿Por qué lo hacen? Porque se están incumpliendo y porque estamos hablando de mercancías que están declaradas como sustancias tóxicas, y se lo están diciendo a sus responsables.

Mire, en el año 2000, el Grupo Popular...

El señor **PRESIDENTE:** Señora Sánchez, tiene que terminar ya, es que lleva usted...

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA:** Yo le pido benevolencia, señor...

El señor **PRESIDENTE:** ¿Benevolencia? Lleva usted ya más del 50 por ciento de la benevolencia, es decir, que es que lleva usted quince minutos.

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA:** Yo termino, señor presidente. Gracias. Esto de acumularlo...

Nosotros, cuando estábamos gobernando, se pasó a un plan del año 2000 que estaba precisamente enfocado a la autoprotección de la red. Es verdad que se ha paralizado y en estos momentos usted nos habla de otro plan, que vamos a tener un seguimiento específico a ver cómo se desarrolla. Ahora bien, nos está preocupando mucho más este tema, ¿sabe usted por qué? Porque antes había dos vías: una para el tren de alta velocidad y otra para mercancías. En estos momentos, con el tema que usted nos ha explicado del plan de infraestructuras, hay una sola vía, un solo tren que va a ser compatible con mercancías y viajeros, y son los trenes de altas prestaciones, con lo cual ahora nos preocupa un poco más este tema.

Por tanto, y para terminar y no abusar y dar las gracias al presidente, nuestra preocupación va a ser tener un seguimiento específico sobre lo que va a hacer ahora la empresa en este tema, porque además nos estamos ocupando de las personas, que es lo que creo más importante para todos nosotros, independientemente del color político.

Pero ya para finalizar, le voy a dar un dato, por favor, y tome nota, porque esto me parece preocupante: los estacionamientos prolongados en Valladolid, desde junio de 2004 a mayo de 2005, fueron 26 con unas paradas, la mínima de una hora y la mayor de 48 horas, que ha sido denunciado multitud de veces y que de verdad son con todas las que se denominan mercancías peligrosas y que no voy a leer, porque en estos momentos no me daría tiempo.

Yo le pido, y si no lo puede decir ahora, me lo mande, que haga el favor de decirnos cuántas estaciones están cumpliendo ahora mismo esto.

Y por favor, no puedo terminar sin dar a conocer esto que circula por toda España. ¿Quiere usted explicarme por qué en estos momentos ADIF ha mandado una circular diciendo que a partir de ahora quedan en suspenso todos los informes de accidentes o de incidencias como los que yo le he leído a usted? ¿Por qué, por qué ahora? Esto tiene fecha 10 de enero de 2006. Yo creo que no es de recibo. No entiendo por qué, y vamos a seguir informándonos a pesar de esto.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir? Señor de la Encina, tiene su señoría la palabra.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Señor presidente de Renfe Operadora, usted es consciente de que en los últimos tiempos la sociedad en general se encuentra muy sensibilizada con los costes externos derivados de los diferentes tipos de transporte. Esta problemática adquiere especial significado si nos referimos al transporte de mercancías peligrosas. Por ello, de cara al futuro, le pregunto: ¿cuáles son las fortalezas que Renfe ha identificado para que se fomente el transporte de mercancías por ferrocarril?

Igualmente le planteo lo siguiente: Renfe dispone a nivel central de un órgano denominado Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación, y además de un comité de dirección de seguridad integral. Le pregunto: a nivel de protección civil, ¿cuentan ustedes con algún órgano específico para dar respuesta ante posibles incidencias?

Y ya en cuanto a seguridad, quería decirle lo siguiente: ¿cómo ha afectado a la seguridad de los trenes la segregación de la antigua Renfe en dos entidades?

Y antes de concluir, en relación precisamente con esta pregunta, permítame que le diga, aunque creo que usted mismo lo contestará ahora inmediatamente, pues a la señora Sánchez García, a la portavoz, en este caso, del Partido Popular, que ha estado usted muy brillante en su exposición, usted misma ha dicho que se asoma al balcón y ve los trenes, porque vive frente a la estación y está muy informada, pero de lo que no está informada es de algo que es fundamental, que es que ha habido una segregación de Renfe en Renfe Operadora y ADIF, y ADIF es la responsable de las estaciones.

Usted ha hecho su intervención fundamentalmente en el ámbito de pedir unas responsabilidades a un presidente de Renfe Operadora que no tiene las competencias, puesto que las estaciones son de ADIF; entiendo, señora María Jesús, que esta petición que usted ha hecho, que no digo que esté cargada de fundamento y razón y que es preocupante, la haga, pero al órgano y representante adecuado, que no es don José Salgueiro, es don Antonio González, presidente de ADIF.

Usted misma acaba de sacar un documento, que me sorprende, en el que dice «aquí tengo esta nota de ADIF...». Claro, si ustedes vienen en la primera comparecencia sin conocer el plan estratégico, no me extraña que digan algunas cosas como las que han dicho. Y usted ahora aquí viene sin conocer que se ha segregado la empresa y que Renfe Operadora tiene unas competencias, que no es en la inmensa mayoría posible dar res-

puesta a las preguntas loables que usted plantea, yo le rogaría que, por favor, se informe adecuadamente, no sólo viendo desde el balcón de su casa los trenes, sino conociendo la segregación que se ha producido y trasladando aquí, en el Parlamento español, esa grave inquietud que usted tiene que, desde luego, el Gobierno le dará respuesta, pero cuando usted la canalice adecuadamente, no fuera de contexto como ha hecho hoy, desgraciadamente.

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA:** Señor presidente, ¿puedo?

El señor **PRESIDENTE:** No, señora Sánchez, vamos a dejar que conteste el señor presidente de Renfe Operadora, vamos muy mal de tiempo, queda un tercer punto y a las cuatro comienza el Pleno, y vamos a intentar sustanciar hoy la Comisión.

Señor Salgueiro, le ruego a su señoría que conteste.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE OPERADORA** (Salgueiro Carmona): Efectivamente, señora Sánchez, yo cuando vi el motivo de la comparecencia, como es lógico, nos preguntamos en Renfe Operadora por qué el motivo de la comparecencia, porque todavía el tema de las mercancías peligrosas, bueno, pues es un tema general, pero el tema de Palencia, bueno, pues la verdad es que no lo llegamos a entender, pero, bueno, nos debemos al Parlamento y, por lo tanto, cualquier convocatoria del tema que sea, aquí estamos y contamos lo que sabemos.

Yo no voy a utilizar su tono. No es que ni que me entere ni sé lo que pasa. Yo lo que pasa es que vengo de presidente de Renfe Operadora. Desde el 1 de enero de 2005 se ha producido la segregación con división de competencias para cada uno de los entes públicos que conforman lo que era la antigua Renfe más las competencias que tenía el antiguo Gestor de Infraestructuras Ferroviarias. Por lo tanto, difícilmente puedo dar respuesta porque el 95 por ciento de los temas que usted ha planteado es un problema de estaciones, de terminales, que, según la Ley del Sector Ferroviario, son competencia del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de hecho la carta o circular que usted me enseña es del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Vamos, que yo me he enterado después que usted, la estoy viendo ahora, de que existe.

Por lo tanto, me disculpa, pero poco más de lo que he hecho en mi intervención soy capaz, a ninguna de las cuestiones que plantea, efectivamente, ni me he enterado, ni sé lo que pasa, pero entre otras cosas porque no es de mi competencia. Tenga la seguridad de que si por el hecho de estar en el grupo yo hubiera sido consciente de que hay alguna problemática y tal, pues hubiera intentado dar respuesta, pero el hecho de que ni me he enterado ni sé lo que pasa es porque efectivamente no es labor de mi competencia.

Así que, señora Sánchez, sin acritud y sin ánimo de debate, entiendo que haya podido haber una confusión, pero que yo no tengo, en ninguna de las cuestiones que usted me ha planteado, información como para poder entrar en un debate ni contestar a solucionarla.

En cuanto al señor de la Encina, efectivamente, creemos que el ferrocarril en cuanto a los costes externos es justamente, yo creo que será un problema que nos va a afectar el tema de competencia. El día en el que se internalicen los costes externos producidos por el transporte, el ferrocarril, que ya los asume, será más competitivo.

En cuanto a la organización, he tenido ocasión de decirle cómo hemos organizado la seguridad dentro de Renfe Operadora: dentro de la Dirección General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos existen dos direcciones corporativas, una Dirección Corporativa de la Protección Civil, otra de Seguridad en la Circulación. Y además existe un comité de seguridad integral, que lo integran el comité de dirección, es decir, la alta dirección de la compañía, el presidente y los directores generales, tanto los directores generales de la actividad, como los directores corporativos, además están los directores ejecutivos de las áreas de negocio y los dos directores corporativos del ámbito de la seguridad.

Es obligatorio la formalización de este comité durante dos años y ahí se analiza el seguimiento del plan anual de seguridad que se establece en la empresa.

¿Que cómo ha afectado la segregación a la seguridad?: yo creo que como en el conjunto de la segregación, no solamente no ha ocurrido nada, sino que nos hemos fortalecido, hemos sido capaces de ver la importancia del tema de la seguridad. Yo creo que ha sido un tema prioritario y así lo ha dicho la ministra reiteradamente, que era uno de los temas prioritarios y de preocupación en toda su acción política del ministerio que tiene al frente. Y por lo tanto, como no podía ser menos, y además por la propia importancia que tiene la seguridad dentro del transporte ferroviario, ha sido un tema que no pasa desapercibido y que además tiene un interés especial dentro de la compañía.

Y por aquello de la brevedad, presidente...

El señor **PRESIDENTE:** Un minuto.

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA:** Un minuto, señor presidente, es solamente... no es para entrar en polémica, ahora bien, en el momento que se me ha dicho por parte del portavoz socialista lo que se ha dicho y por parte de la contestación del presidente de Renfe, yo pregunto: en un momento determinado, cuando se hace la petición de comparecencia, pues a lo mejor quizá habría que haber pensado que no iba dirigido al presidente de Renfe, sino al presidente de ADIF. Pero es que mi pregunta ahora surge, que habrá que hacer, claro, un seguimiento explícito, para ver qué es lo de Renfe, qué es lo de ADIF. Con lo cual, yo, como desconocía, porque la contestación me la dieron y no me ponía si era ADIF o Renfe, ha sido

ésta la solicitud. Con lo cual yo tengo que decir que no tenía conciencia de quién venía a contestar.

El señor **PRESIDENTE:** Vamos, señoría, lo debería saber porque su solicitud es la comparecencia del presidente de Renfe Operadora, es decir, su solicitud. Y por eso decía, yo estaba un poco sorprendido en el debate, porque es solicitud de comparecencia del presidente de Renfe Operadora para que explique el tráfico de mercancías peligrosas en la provincia de Palencia y solicitud de comparecencia del presidente de Renfe Operadora para dar cuenta dar cuenta de los transportes de mercancías peligrosas en las líneas de ferrocarriles.

Y efectivamente, le diré una cosa en lo que yo alcanzo a deducir: es que hay cosas que tendrá que explicar el presidente de Renfe Operadora, como ha explicado aquí, que es la circulación, y hay otro tema de las estaciones que tendrá que explicar el presidente de ADIF, que es el responsable de las estaciones.

— LAS CAUSAS DEL ACCIDENTE DEL TREN GIJÓN-MADRID-ALICANTE OCURRIDO EL 31 DE MARZO DE 2005, SOLICITADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/000297.)

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos al punto quinto, que hace de tercero, que es la comparecencia para explicar las causas del accidente del tren Gijón-Madrid-Alicante ocurrido el día 31 de marzo de 2005, así como las medidas que hayan adoptado al respecto.

Tiene la palabra el señor presidente de Renfe Operadora para sustanciar la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE OPERADORA** (Salgueiro Carmona): Como sus señorías conocen, el pasado 31 de marzo de 2005 el tren Talgo que cubre la ruta Gijón-Alicante, que viajaba con 164 viajeros y 5 miembros de la tripulación, sufrió el descarrilamiento de la locomotora y de los nueve vehículos de su composición en la entrada de la estación de Tornero.

Como resultado del accidente, 56 viajeros precisaron atención médica por contusiones y heridas leves, además del maquinista y un trabajador del servicio de restauración.

Los heridos fueron atendidos en el lugar del accidente y 36 de ellos trasladados para reconocimiento al servicio de urgencias del Hospital Reina Sofía de León, quedando ingresado sólo uno de los trabajadores del tren, que finalmente fue trasladado a Alicante.

La composición del tren estaba formada por la locomotora eléctrica, apta para velocidades de hasta 160 kilómetros hora, un furgón generador para los servicios auxiliares del tren, 2 coches de clase preferente, 1 coche cafetería y 5 coches de clase turista. La valoración de los daños sufridos por este material asciende a 861.000 euros.

La circulación de trenes por este punto de la línea férrea quedó interceptada durante once horas. Para el restablecimiento del servicio se movilizaron un tren taller, dos grúas de carretera y los servicios de infraestructura y material rodante.

La cuantía de los daños de la infraestructura se valoró por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en 690.000 euros.

La estación de Tornero se encuentra en la línea férrea de Gijón cercanías a Venta de Baños. El tramo León-Tornero está dotado de doble vía electrificada, señalización luminosa, sistema de protección ASFA, radiotelefonía, bloqueo automático y telemando de la señalización desde el puesto central ubicado en León.

Como es habitual en estos casos, Renfe Operadora desplazó al lugar del accidente un equipo de investigación que procedió a la recogida de cuanta información se estimó relevante para su análisis posterior.

La locomotora eléctrica está dotada con un equipo de registro de velocidad o caja negra ferroviaria, cuyo examen permitió conocer que el tren circulaba en el trayecto a la velocidad de 156 kilómetros/hora y que disminuyó su velocidad a 141 kilómetros/hora al aproximarse a la estación, siendo esta velocidad de circulación en el momento de iniciarse el descarrilamiento, por lo tanto, en el momento del descarrilamiento iba a 141 kilómetros por hora. Además la locomotora llevaba activos los dispositivos de seguridad habituales, sistema ASFA, radiotelefonía y sistema de vigilancia y protección.

Por su parte, el registro de indicador y órdenes del puesto central de León acredita que la ruta para el paso del tren accidentado por la estación se realizó con la debida antelación y que la indicación y secuencia de las señales ordenaba una velocidad máxima de paso de 30 kilómetros/hora.

Los controles de alcoholemia y de drogadicción practicados al maquinista dieron resultado negativo.

La comprobación de la consistencia del mantenimiento de la locomotora y de los vehículos Talgo confirmó que se encontraban dentro de los plazos establecidos en los respectivos planes de mantenimiento.

A la luz del conjunto de comprobaciones realizada, el equipo investigador formuló las siguientes consideraciones:

El descarrilamiento se inicia a la altura de los cambios de entrada de la estación de Tornero. La señal avanzada presentaba la indicación de anuncio de precaución. La señal de entrada presentada la indicación de vía libre. Las secuencia de las señales mencionadas ordena no exceder la velocidad de 30 kilómetros/hora al paso de los cambios situados a continuación. El tren no redujo la velocidad al pasar por la señal avanzada para asegurar el cumplimiento de las órdenes de dichas señales.

La conclusión sobre las causas del accidente es que el mismo se debió al error humano del maquinista, al incumplir el artículo 211 del Reglamento General de

Circulación y de la Carta Circular de Reglamentación número 4, que ordena no exceder de 30 kilómetros/hora al paso con una secuencia de señales como la indicada.

Señorías, en Renfe Operadora la seguridad es una prioridad y sabemos que el error humano puede aparecer en nuestra actividad diaria como transportista, y que es nuestra obligación como gestores emprender acciones para tratar de evitarlo y prevenir sus posibles consecuencias.

Por esta razón se han impulsado una serie de medidas tendentes a evitar la repetición futura de errores de esta naturaleza.

En estos momento Renfe Operadora tiene en marcha las siguientes actuaciones:

Sustitución del sistema actual ASFA de protección del tren por otro más avanzado, cuyo funcionamiento en un caso similar generará un frenado de emergencia y su detención antes del punto de reducción de velocidad. Para ello el Comité de Dirección de Renfe Operadora aprobó el pasado año una inversión de 80 millones de euros que permitirá equipar a todos los vehículos motores de la entidad con el citado sistema de control de velocidad.

La primera fase de esta inversión, consistente en el desarrollo de un prototipo y la instalación de los primeros 400 equipos, está en fase de ejecución y se estima que concluirá en el segundo semestre de este año. Esta inversión debe complementarse con el equipamiento adecuado en la vía, por lo que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha aprobado ya las inversiones correspondientes y trabaja de forma coordinada con Renfe Operadora.

En segundo lugar, la introducción de los programas formativos anuales de seguridad de un modelo específico de prevención del fallo humano por inobservancia de la indicación de las señales avanzadas.

Y por último, la compra de simuladores y entrenadores de conducción para la prevención y el control del error humano de manera personalizada.

Asimismo, y dentro de las líneas estratégicas de la seguridad en Renfe, disponemos del Plan Estratégico de Seguridad 2005-2008, que se desarrolla de forma operativa en forma de planes anuales de seguridad de Renfe.

El Plan de Seguridad en la Circulación para el año 2006 tiene como objetivo fundamental conseguir la mejora continua de los niveles de seguridad en Renfe y en lo referente en materia de seguridad en la circulación de trenes y maniobra mediante la aplicación de un sistema de gestión basado en una cultura preventiva y proactiva.

El plan de seguridad busca comprometer a toda la organización en la disminución progresiva de la accidentalidad, detectando y corrigiendo las infracciones reglamentarias, actuaciones incorrectas o prácticas viciosas, y mejorando las posibles deficiencias en el estado del material rodante y de su equipamiento.

Para alcanzar estos objetivos se aplican acciones formativas personalizadas enfocadas a la detección de áreas potenciales de riesgo propias de cada maquinista a partir tests de conducta complementados con el uso de simuladores de conducción.

Las acciones de índole técnica contempladas en el plan se centran en la mejora de aquellos equipamientos que permitan evitar el fallo humano o limitar su gravedad, cuando no sea posible su erradicación.

En relación con la disminución de la accidentalidad, los objetivos del plan se concretan en una mejora del 15 por ciento en los indicadores relativos a accidentes para el año 2006.

Como ya les he indicado con anterioridad, la seguridad en Renfe es una prioridad absoluta, por lo que la organización de la seguridad en la empresa cuenta, como he repetido también anteriormente, con la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación, independiente de la producción y adscrita a la Dirección General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos.

El máximo órgano gestor en materia de seguridad lo integra el Comité de Dirección de la Seguridad Integral. Este órgano se reúne cada dos meses para planificar y supervisar el despliegue del sistema de gestión de la seguridad en el seno de la empresa.

Como me he referido en mi anterior intervención, la importancia que Renfe da a la seguridad queda reflejada en la propia definición de nuestra misión con un principio de gestión irrenunciable.

Para terminar mi intervención, permítanme exponerle cuáles son los niveles de seguridad en nuestra empresa: en 2005, el índice de frecuencia de accidentes de la parte que hoy es Renfe Operadora fue de 0,077 de accidentes por cada millón de kilómetros de tren recogidos de nuestros trenes. En el presente año, en 2006, el objetivo es reducir estas cifras hasta quedar por debajo del 0,065 accidentes de tren por cada millón de kilómetro de tren realizados. Y en nuestro plan estratégico, al final del período que comprende el plan de 2005 a 2008, prevé un índice de frecuencia de accidentes inferior a 0,05 accidentes por cada millón de kilómetro recorridos.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que ha solicitado la comparecencia, señor Merino; tiene su señoría la palabra.

El señor **MERINO DELGADO:** Señor presidente, para ser lo más rápido posible, le agradezco su respuesta y le agradezco también su respuesta anterior, aunque no había tenido ocasión de decirlo, su respuesta anterior a mi primera intervención y también su reconocimiento a algunas decisiones importantes adoptadas en el período anterior, como usted ha dicho, por el Gobierno del PP, porque escuchando al portavoz socialista, pues ciertamente ese período parece que fue un

paréntesis oscuro en el desarrollo español donde no hubo nada bueno, el paro subió, los tipos de interés también, Renfe bajó a los infiernos, las infraestructuras viarias y ferroviarias eran lamentables en España en todo ese período …

Y en las decisiones sobre señalización y sobre anchos de vía o sobre materiales que se adoptan con criterios de perdurabilidad a lo largo de los distintos equipos que pasan en el tiempo, pues yo creo que influyen mucho los técnicos y no tanto los políticos.

Hombre, algunas veces sí las decisiones son equivocadas, usted lo ha dicho. Pero yo estoy seguro que cuando ahora se revisan todas las decisiones anteriores, no es que sea porque las hizo el PP, sino porque todas eran erróneas, quiero pensar eso, ¿verdad?

Y en relación con este accidente, pues decirle que el accidente a mí me parece que fue un accidente muy grave. Milagrosamente sólo hubo 27 heridos, pero yo creo que ahí hubo y hay, porque todavía las hay, unas graves deficiencias en la señalización. Hoy todavía la mayor parte de las estaciones de Castilla y León no tienen esa señalización moderna para evitar estos accidentes si se vuelven a producir. Y de hecho, hace unos meses tuvimos ocasión de ver aquí también el accidente del Talgo en Zamora, el Talgo de Galicia. Se nos dijo que se iban a adoptar estas mismas medidas que usted me ha dicho hoy, que había un plan de seguridad, que se iban a adoptar en este sentido. Me ha dicho que se va a implantar un nuevo sistema de seguridad, eso también se nos dijo en aquel momento. Pero el caso es que a día de hoy no están todavía implantadas en Castilla y León, y es el segundo o el tercer accidente en estos dos últimos años de Talgo en esa región. Y ha habido bastantes heridos, afortunadamente no ha habido muertos todavía. Pero lo que está claro es que ha habido bastantes heridos, por tanto los accidentes han sido graves. Y yo creo que la compañía, también como en el caso de Zamora, anunció una investigación. No conocemos los extremos de la investigación del accidente de Zamora, tampoco conocemos los de este, más que lo que usted nos ha dicho ahora, que es posible que sea la totalidad, la integridad de la información investigada.

Después de conocer esa investigación, yo sí le preguntaría qué medidas se han adoptado después de esas investigaciones, tanto después de Zamora como después de este, en cuanto a la aplicación y la implantación de esas medidas de seguridad, que según el Plan Estratégico de Seguridad 2005-2008 parece que deberían de haberse implantado. Y es verdad que yo este plan estratégico de seguridad no lo conozco. El plan estratégico de Renfe, no tengo la suerte de entrar en Intranet como el portavoz socialista y, por tanto, aunque me llame ignorante, tampoco lo conozco en su integridad. Pero no obstante, me lo mandará usted, sin ninguna duda, y lo conoceré pronto, por tanto, en eso no tengo mucho temor.

Pero es verdad que fuentes sindicales de Renfe advirtieron, respecto a este accidente de León, que existen circunstancias que habían podido facilitar el despiste del maquinista, porque efectivamente pues parece que fue un error humano. Y el despiste del maquinista del Talgo venía dado por el hecho de que sólo unas semanas antes del accidente se había incorporado un nuevo sistema de señalización, al parecer (estoy repitiendo lo que dicen las fuentes sindicales, no quiere decir que sean ciertas, sino que a mí me parece que tienen cierta credibilidad) que pudo inducir a la confusión a este conductor; porque hasta ese momento, al parecer después de la señal verde y amarilla de atención se habría encontrado otra con dos luces amarillas que le indicaba que le iban a derivar a otra vía. Pero en vez de eso se encontró una doble verde, señal de vía libre, y se olvidó de la que kilómetros antes había visto.

Por tanto, parece ser que hasta hace tres años la circunstancia que causó este accidente era la excepción, pero ahora es la norma. Y eso significa que los cambios de la señalización que ha habido en los últimos tiempos, al aplicar nuevos sistemas, pues tiene que dar como lugar a veces a que se produzcan estos accidentes, dados los cambios que se han producido.

No quiere decir que los cambios sean malos, ni mucho menos. Yo creo que esos cambios son los que hay que hacer. Lo que pasa es que los maquinistas, en este caso concreto, una de dos, o debe aplicárseles más atención o más formación, no sé, eso es lo que yo quiero que me aclare usted, qué medidas se han adoptado precisamente para que los maquinistas tengan en cuenta estas nuevas señalizaciones y no se produzcan estos accidentes, porque lo que está claro es que estamos hablando de accidentes ciertamente graves. Y ya le digo, es el tercero ya, me parece. Vimos uno en Zamora, ahora hemos visto este, y yo le pediría que se hicieran con rigor esos cambios, esa implantación del nuevo Plan Estratégico de Seguridad 2005-2008, o 2005-2009, me parece que ha dicho usted, para que en todas las provincias de Castilla y León, por supuesto en el resto España, pero desde luego en Castilla y León que, como se sabe, es una región por la que atraviesan grandes líneas de Talgo, pues se puedan aplicar y no nos lleven a situaciones como esta.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir? Señor de la Encina, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene su señoría la palabra.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Muy brevemente, porque ya después de más de cuatro horas y media de comparecencia del presidente de Renfe, y cercana ya la hora en la que debamos estar abajo en la sesión de control, pues tampoco me quiero extender. Solamente por clarificar unas pequeñas cuestiones, porque estoy básicamente de acuerdo con algunos de los aspectos que ha expuesto el hoy portavoz del Grupo

Popular, pero matizar algunas cuestiones. Cuando ha dicho que los políticos en estos casos, pues no tenemos responsabilidades, bueno, depende, ha habido algunos accidentes aquí en España que obviamente se ha intentado trasladar la responsabilidad a los técnicos, y había claras responsabilidades políticas. No hace falta que los nombre, porque todos los tenemos en la memoria. En el antes del accidente y en el después del accidente. Y además parece que políticamente no es muy de valentía, digamos, política querer trasladar las responsabilidades a los técnicos, cuando hay claras responsabilidades políticas. Aquí no estamos hablando de esos accidentes del pasado. Estamos hablando del que ocurrió el 3 de marzo en la línea ferroviaria Gijón-Madrid-Alicante, y en este sentido ha quedado claro que fue un error humano, señor portavoz del Partido Popular. Fue un error humano según el equipo investigador, el que dictaminó que se había excedido de los 30 kilómetros/hora al paso por las agujas con una secuencia de señales como la indicada. Y que eso incumplía el artículo 111 del Reglamento de Circulación y de la Carta Circular del Reglamento número 4, como ha expresado muy bien ya el presidente de Renfe.

Por tanto, pongamos las cosas en su sitio. Se ha investigado a fondo y se ha determinado una responsabilidad que, bueno, de humanos es errar, y en este caso, nunca mejor dicho, que ha habido un fallo humano, y ahora lo importante es mirar para delante y poner esas medidas que se han puesto ya en marcha. Y yo le recuerdo que también el presidente de Renfe ha dado una serie de respuestas a las medidas que ya se han puesto en marcha, entre ellas la de sustitución del actual sistema ASFA de protección del tren por otro más avanzado, con un coste importante de 80 millones de euros, y que la primera fase de esa instalación va a estar concluida en el segundo semestre de este año. Por decir alguna de las medidas. Por tanto, creo que Renfe Operadora, en este caso, ha dado respuesta importante, inmediata, lo que pasa es que estas cosas no se hacen de la noche a la mañana. Yo también me pregunto que por qué no existían hasta ahora. Y bueno, cada uno tenemos que asumir las responsabilidades desde cuando las asumimos. Y este Gobierno las asume desde el mes de mayo de 2004. Y sin lugar a dudas que en esta legislatura mejorará mucho la seguridad, porque si algo dejó claro la ministra de Fomento en su primera comparecencia aquí en las Cortes españolas, fue la apuesta absoluta y total por el tema de seguridad en todo el ámbito del Ministerio de Fomento, no sólo en el ferroviario, pero sobre todo en el ferroviario, porque había habido, y no quiero hablar del pasado de nuevo, una gran cantidad de accidentes durante los últimos ocho años del Gobierno del Partido Popular.

Y yo no hablo de los males que usted ha dicho, señor portavoz del Partido Popular, me extraña que ponga palabras en mi boca que yo no he..., he sido muy respetuoso esta mañana. Simplemente le he dicho, no «ignorante», porque no es mi calificativo ni lo puedo pensar, ni decir siquiera de un representante de la soberanía popular, como es usted, lo que he dicho es que ha venido desinformado, que es distinto, porque usted no ha accedido a Intranet para traer el plan que nos ha presentado hoy el presidente de Renfe. Y la misma pregunta tuve yo, y simplemente consulté, y a través de mi secretaria, como le he dicho, pude acceder. Por lo tanto, por favor, no ponga palabras en mi boca para que queden en el Diario de Sesiones, en cuanto a calificación, porque de eso desgraciadamente estamos muy cansados, de oír descalificaciones de su presidente el señor Rajoy a nuestro presidente, el de todos los españoles, señor Zapatero, que en todas las sesiones de control le dedica un decálogo de epítetos muy fuerte. Por lo tanto, tomen nota, no nos pongan en boca nuestra lo que ustedes dicen.

Pero, bueno, para terminar, señor presidente, simplemente agradecer a don José Salgueiro la explicación exhaustiva que nos ha dado hoy, y esperar que no se produzcan accidentes como éste, con las medidas que se han puesto en marcha.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Salgueiro, tiene su señoría la palabra para finalizar la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE OPERADORA** (Salgueiro Carmona): Con mucha brevedad; simplemente recordarle al señor Merino que en mi exposición ya le he dicho las medidas que en este caso concreto se habían tomado para dar respuesta al accidente. Le he hablado del cambio del sistema ASFA, que supone un sistema novedoso. Es posible que contestara sobre ese accidente anterior y le dijera..., pero evidentemente consiste en la elaboración de un prototipo y la implantación. Le he dicho también en mi intervención que al final de este año esperemos que esté desarrollado y la instalación de los primeros 400 equipos.

Otra segunda medida ha sido un módulo específico de prevención de fallos humanos y, por último, la compra de simuladores y entrenadores de conducción, luego el conjunto de medidas que se habían tomado como consecuencia de este incidente, independientemente de la política general que se contiene en el plan estratégico 2005-2008, con un plan anual de implementación. En este caso desgraciadamente ha sido debido a un error humano, se levantó el expediente disciplinario. No se ha cerrado en la medida en que hay abierto e incoado un expediente de un procedimiento penal. Sabe usted que en este momento los expedientes administrativos quedan paralizados. Y por lo tanto, desgraciadamente ha ocurrido por causa de un error humano, esperemos, como dice el señor de la Encina, a quien agradezco su intervención, que no vuelvan a ocurrir más. Lo que sí le puedo asegurar es que es un principio fundamental, un objetivo fundamental para la compañía y para el ministerio, el tema de la seguridad.

Por lo tanto, se han tomado muchas decisiones, se ha organizado lo que hace referencia a Renfe Operadora, y

me consta que la otra empresa igualmente, por los elementos de coordinación que tenemos, que sigue siendo un objetivo fundamental para nosotros, como no podía ser menos.

El señor **MERINO DELGADO:** Una cuestión a los efectos de que conste en el Diario de Sesiones, yo no he descalificado al señor de la Encina, ni mucho menos, pero como él ha dicho que estábamos desinformados, se ve que hoy el Grupo Popular ha acudido desinformado, tanto la señora Sánchez como yo venimos con la total desinformación, ¡qué le vamos a hacer!, así el presidente de Renfe nos lo va aclarando poco a poco.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias a todas sus señorías y muchas gracias al señor presidente de Renfe Operadora. Al final, digo que vino bien que no se pudiese celebrar su comparecencia en la sesión anterior, porque desde luego de cinco horas no hubiésemos dispuesto entonces para sustanciar esta comparecencia.

Se levanta la sesión a las catorce horas cuarenta minutos.

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**