



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 620

Pág. 1

## TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 26

celebrada el jueves 17 de marzo de 2022

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias. Por acuerdo de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana:

- De la señora presidenta de la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad (Domínguez González), para informar a la Comisión sobre su valoración de la repercusión de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril. (Número de expediente 212/002111) ..... 2
- De la señora secretaria General de Transportes y Movilidad (Rallo del Olmo), para informar a la Comisión sobre su valoración de la repercusión de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril. (Número de expediente 212/002112) ..... 20

### Preguntas:

- Previsiones acerca de corregir la discriminación que supone, para los municipios menores de 20 000 habitantes que disponen de transporte colectivo de viajeros, no poder acceder a la financiación prevista en la Orden TMA/892/2021, de 17 de agosto (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/060662) ..... 33  
Autor: Lorite Lorite, Andrés (GP).  
BOCG, serie D, número 350, de 26 de octubre de 2021 PDF.  
(Número de expediente 181/001492).

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 2

- **Ayuntamientos, proyectos e importe de la financiación solicitada al concurrir en la convocatoria para el ejercicio 2021 de la Orden TMA/892/2021, de 17 de agosto, por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/066045) .....** 33  
**Autor: Lorite Lorite, Andrés (GP).**  
**BOCG, serie D, número 379, de 22 de diciembre de 2021 PDF.**  
**(Número de expediente 181/001607).**
  
- **Medidas previstas para restaurar los servicios actualmente interrumpidos en la línea ferroviaria Santander-Bilbao y corregir las deficiencias del servicio que se presta en cuanto a retrasos y duración de los trayectos (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/073675) .....** 35  
**Autor: Matute García de Jalón, Oskar (GEH Bildu).**  
**BOCG, serie D, número 415, de 10 de marzo de 2022 PDF.**  
**(Número de expediente 181/001683).**
  
- **Opinión del Gobierno acerca de la eliminación de conexiones y frecuencias entre las ciudades y poblaciones de Galicia (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/074997) .....** 37  
**Autor: Rego Candamil, Néstor (GPIu).**  
**BOCG, serie D, número 415, de 10 de marzo de 2022 PDF.**  
**(Número de expediente 181/001686).**
  
- **Implantación del servicio de Cercanías en la ciudad de A Coruña y su área de influencia (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/074665) .....** 38  
**Autor: Rego Candamil, Néstor (GPIu).**  
**BOCG, serie D, número 415, de 10 de marzo de 2022 PDF.**  
**(Número de expediente 181/001687).**

Se abre la sesión a las dos y quince minutos de la tarde.

**COMPARECENCIAS. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA:**

- **DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD (DOMÍNGUEZ GONZÁLEZ), PARA INFORMAR A LA COMISIÓN SOBRE SU VALORACIÓN DE LA REPERCUSIÓN DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL. (Número de expediente 212/002111).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes.

Vamos a comenzar. Como saben ustedes, tenemos en la sesión del día de hoy dos comparecencias, la de la presidenta de la entidad pública empresarial ADIF y la de la secretaria general de Transportes y Movilidad. Vamos a comenzar con la presidenta de ADIF, a la que damos la bienvenida. Según el orden del día, el objeto de la comparecencia es la valoración de la repercusión de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril. Como saben ustedes, una vez que acabe su primera intervención, los grupos parlamentarios tendrán un turno de siete minutos de tiempo como máximo. Así que, sin más preámbulo, doña María Luisa Domínguez González, presidenta de ADIF, tiene usted ahora la palabra.

La señora **PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD** (Domínguez González):

Buenas tardes, señor presidente. Muchas gracias, señorías.

Comparezco ante esta Comisión como presidenta de las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, y ADIF Alta Velocidad para dar nuestra visión sobre

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 3

el proceso de liberalización que se está llevando a cabo en España desde finales del año 2019 y que ya se ha hecho efectivo con la entrada de nuevos operadores ferroviarios en nuestra red, dando así cumplimiento a la apertura del mercado propugnada en las directivas europeas. Por cierto, si me permiten, me referiré a ADIF y ADIF Alta Velocidad muchas veces como ADIF, en genérico y a secas. Son sociedades diferentes, pero en este proceso estamos trabajando de manera totalmente alineada.

La apertura del sector ferroviario en España es un proceso que ha sido seguido con especial interés desde que empezara a desarrollarse, como decía, en el año 2019 por todos los agentes implicados: el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la Comisión de los Mercados y la Competencia —en adelante me referiré a ella como la CNMC—, los operadores ferroviarios, los fabricantes de material rodante y, en general, desde todos los ámbitos de nuestra sociedad. Desde la propia DG MOVE de la Comisión Europea se ha valorado muy positivamente la fórmula pragmática y eficiente que eligió el administrador para aplicar las directivas y el resto de legislación del cuarto paquete ferroviario. Estos responsables europeos consideran que el trabajo que se ha desarrollado en este sentido por ADIF, así como los resultados obtenidos tras la adjudicación de los acuerdos marco y los primeros pasos dados, constituyen un caso de éxito y de referencia en la apertura de los servicios comerciales de viajeros en el contexto europeo. Esta constatación parte de que no hay ningún otro país europeo en el que en el mismo trayecto compitan más de dos operadores, por lo que el hecho de que se presentaran seis para cubrir tres plazas ya se consideró un éxito. En ese sentido, ADIF mantiene su compromiso de materializar un espacio ferroviario europeo único con un mercado abierto a la competencia, asegurando así la transparencia, la equidad y la no discriminación, aspectos que emanan de las directivas europeas y de la legislación nacional.

A continuación, voy a intentar resumirles el proceso que se llevó a cabo en el seno de ADIF hasta llegar al momento en el que nos encontramos, en el que ya hay un nuevo operador de viajeros explotando nuevos servicios y en poco tiempo disfrutaremos de uno más. El hecho de que a final de año seamos el único país europeo, como decía, con tres empresas compitiendo dice mucho del éxito del proceso y de lo prometedores que están siendo los resultados que a continuación comentaré.

La aprobación de la Directiva 2016/2373 de la Unión Europea, que modificaba a su vez la Directiva 34/2012 de la Unión Europea en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales del transporte de viajeros por ferrocarril y la gobernanza de las estructuras ferroviarias, establece que las empresas recibirán, en condiciones equitativas no discriminatorias y transparentes, el derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias de todos los Estados miembros para la explotación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, a tiempo para el horario de servicio iniciado el mes de diciembre del año 2020.

Las leyes españolas han asegurado el correcto desarrollo e implantación en tiempo y forma de estas directivas europeas y completaron su transposición al ordenamiento jurídico español el 28 de diciembre de 2018. Antes de esa transposición, durante todo el año 2018 e incluso anteriormente, dentro del seno de ADIF se produjo un ejercicio de reflexión para la definición del mejor modelo de acceso a los servicios comerciales de viajeros. Este modelo debía cimentarse sobre los principios de transparencia, no discriminación, optimización de la capacidad y sensibilidad al mercado, siguiendo lo recogido en las propias directivas.

ADIF consideró que existían dos estrategias *a priori* posibles para la adjudicación de capacidad en un escenario liberalizado: un modelo pasivo, en el cual cada empresa ferroviaria solicitaba capacidad de forma independiente, o un modelo proactivo, en el que cada empresa pujase por una capacidad ofertada globalmente en forma de paquetes por el administrador. Ante esta disyuntiva, ADIF decidió apostar por el segundo modelo, considerando que garantizaba la existencia de una futura alternativa potente al operador histórico para permitir incrementar el tráfico ferroviario en nuestro país. Por tanto, frente a una competencia en el mercado en la que varias empresas ferroviarias operarían en régimen de libre competencia en una misma relación, o una competencia por el mercado propia de un régimen concesional, se decidió la adopción de un modelo mixto. Se pretendía así poner en valor las solicitudes de aquellas empresas interesadas en acceder a un número de servicios significativos en las principales líneas de alta velocidad. Se ofrecía, de forma transparente, una oferta coherente de capacidad para atender la potencialidad del mercado y se establecían criterios objetivos de adjudicación basados en un mayor porcentaje de utilización de la capacidad, en términos de trenes kilómetro o surcos solicitados.

Paralelamente, ADIF realizó una comparativa por varios países europeos para estudiar los casos más significativos en los que se ha producido una liberalización del transporte de viajeros: Suecia, en la línea

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 4

Gotemburgo-Estocolmo y el caso italiano —que es el más significativo—, con la irrupción de la empresa NTV como competidor del operador incumbente italiano. Este último caso es el que quizá se puede parecer en mayor medida al modelo adoptado por ADIF, si bien presenta una notable diferencia en cuanto al número de operadores. Como decía, solamente uno adicional al incumbente frente al modelo que se está configurando en España. Tras un profundo análisis técnico de toda la información obtenida, se llegó a la conclusión de que debíamos adoptar un modelo propio.

El modelo español ha resultado ser una innovación y es ahora objeto de estudio por los países que están preparando la liberalización de su transporte de viajeros por ferrocarril. La liberalización ya está estimulando al sector ferroviario, mejorando la movilidad de las personas, ofreciendo más y mejores servicios, una mayor productividad del sistema, mejores precios a la sociedad, y será una ayuda básica en la lucha contra el cambio climático. En definitiva, nos está permitiendo optimizar el uso de una gran red ferroviaria, que es patrimonio de todos.

Con estas ideas en mente, a lo largo de la segunda mitad de 2018 y primera de 2019, se intensificaron los contactos de ADIF con distintos organismos para recabar los apoyos necesarios para lanzar el modelo que inicialmente se propugnaba; apoyos que se consiguieron, puesto que el Gobierno español y sus agentes activos —ministerios, CNMC— siempre consideraron la apertura como una magnífica oportunidad para contribuir a impulsar la economía española y europea. Además, el modelo de ADIF se completaba con la propuesta de establecimiento de acuerdo marco de larga duración con las empresas ferroviarias, garantizando así la seguridad jurídica de estas y la posibilidad de acometer las importantes inversiones necesarias en el mercado ferroviario. Hay que recordar que el precio de una única rama de alta velocidad puede ascender a unos 30 millones de euros; acuerdos marcos que, a su vez, permitiesen al administrador optimizar la capacidad de las líneas, asegurando los tráficos varios años.

Recabado el visto bueno inicial de los diferentes organismos de la propia Dirección General de la Unión Europea —la DG MOVE, como decía anteriormente—, era preciso configurar los paquetes de capacidad marco, atendiendo a uno de los principios sobre los que se asentaba el modelo, que es la sensibilidad al mercado. Para ello, se pulsó la opinión de las empresas interesadas en el proceso, para intentar determinar sus necesidades e inquietudes en relación con cuestiones como los servicios que consideraban comercialmente más atractivos, las terminales desde las cuales estarían dispuestos a operar o el plazo para un eventual acuerdo marco que se considera más apropiado, entre otras preguntas. Las conclusiones fueron claras. La red española tenía un gran atractivo para sus posibilidades de crecimiento de tráfico, por su extensión o su calidad, y numerosos candidatos querían estar presentes en este espacio europeo de liberalización.

Fruto de esta prospección de mercado y del proceso de coordinación de las empresas ferroviarias y candidatos con el administrador, se pudo diseñar la oferta comercial a ofrecer por parte de ADIF, centrada en los tres ejes principales de alta velocidad: Madrid-Barcelona —Madrid-Este—, Madrid-Levante y Madrid-Sur, donde las empresas ferroviarias consideraban *a priori* más interesante operar.

En abril de 2019, se elaboró por parte de ADIF y ADIF-Alta Velocidad el borrador de la modificación de declaración sobre la red, en la cual aparece reflejada la estructura de paquetes que se había ido poco a poco configurando a lo largo del periodo anterior. Se establecieron tres paquetes de capacidad, denominados A, B y C, de mayor a menor tamaño, que en su conjunto estaban ofreciendo un aumento de capacidad superior al 60% sobre los servicios en ese momento existentes en los ejes Madrid-Barcelona, Madrid-Valencia-Alicante y Madrid-Sevilla-Málaga, quedando los tres ejes incorporados en los tres paquetes. Este borrador de declaración sobre la red se sometió al preceptivo trámite de consultas con las empresas ferroviarias —el Ministerio de Transportes, la CNMC, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria—, estableciéndose el plazo habitual de alegaciones.

Tras los preceptivos informes y la recepción de las alegaciones por parte de doce empresas y organismos interesados, se publicó la versión definitiva de declaración sobre la red en julio de 2019. En esta versión definitiva ya se establecía que los candidatos podían realizar las solicitudes de capacidad marco que considerasen más adecuadas a su plan comercial, no estando vinculados a solicitar ni todos los servicios ni todos los ejes dentro del paquete, y los candidatos podían solicitar los servicios afectados en otros paquetes que estimasen oportunos. Así, la estructura de paquetes quedaba configurada como una norma para la priorización de solicitudes en el caso de que esta resultase incompatible. El candidato que objetivamente solicitase el mayor número de días y surcos propuestos sería el adjudicatario de capacidad de cada paquete. Esta evaluación del uso de la red propuesto por los candidatos se realizaba para un periodo de diez años, o inferior en el caso de que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 5

la empresa solicitase un acuerdo marco de inferior duración. El motivo de la elección de este espacio de tiempo tan prolongado era precisamente —ante la no existencia de disponibilidad de material rodante en *leasing* en nuestro país— para equilibrar las oportunidades entre los candidatos que dispusieran de trenes en el momento de realizar la solicitud, frente a aquellos otros que necesitasen fabricarlos.

Hay que destacar que la CNMC —en el informe que adjuntó— apuntaba modificaciones a introducir en el documento definitivo, pero, al mismo tiempo, consideraba que el proceso de adjudicación por paquetes propuesto por ADIF era adecuado, transparente y no discriminatorio en caso de que hubiera mucha demanda de capacidad. Básicamente, la oferta de capacidad marco quedaba configurada por la existencia de tres paquetes —que he mencionado—, cada uno de los cuales respondía a un porcentaje sobre el total de capacidad disponible: el A, 63%; el B, 29%, y el C, 8%, lo que hacía un total de 165 trenes por sentido y día para los tres ejes de alta velocidad mencionados. Por su parte, el proceso de solicitud preveía que el candidato eligiese uno de los paquetes de capacidad y que pudiese complementar los surcos o franjas horarias incluidas en él con aquellos surcos adicionales que considerase oportunos, para así completar el plan de negocio propio de cada empresa.

El proceso de preadjudicación implicaba el desarrollo de un proceso de coordinación, promovido por el administrador, para compatibilizar todas las solicitudes —si ello era técnicamente factible—, o bien el criterio de priorización mencionado anteriormente, basado en favorecer el uso intensivo de la red. Una vez cumplido el plazo legal de presentación, el 31 de octubre de 2019, se recibieron en el registro de ADIF un total de seis ofertas de candidatos interesados en operar en las líneas de alta velocidad españolas. A nuestro juicio, esto supone un éxito y un hito de gran relevancia dentro del proceso de apertura del mercado.

Si comparamos para todo el periodo de los acuerdos marco —desde 2020 hasta 2030—, la capacidad solicitada por las seis empresas frente a la capacidad que había ofertado el administrador, se concluye que para el eje Madrid-Barcelona la demanda de capacidad superaba la oferta en un 44 %, un 15 % en el eje Madrid-Levante y un 13 % en el eje Madrid-Sur. Estos porcentajes se corresponden con el valor medio a lo largo de todo el periodo del acuerdo marco. Si el análisis se realiza teniendo en cuenta que todas las empresas plantearon un incremento progresivo de las operaciones, ligado al suministro de nuevos trenes, y que el periodo de máxima explotación del servicio se produce en todos los casos a partir de 2025, se constata que los anteriores porcentajes son superiores, llegándose casi a un 70 % de incremento de la demanda respecto de la oferta en el caso del Madrid-Barcelona y de aproximadamente un 30 % en los ejes Madrid-Levante y Madrid-Sur.

Tras el análisis de los planes de negocio de las empresas y de la solvencia técnica manifestada por cada una de ellas, el siguiente paso en el proceso fue designar los preadjudicatarios aplicando la estructura de paquetes concebida, al haberse constatado que no se podían atender todas las propuestas y que las solicitudes de los candidatos eran incompatibles entre sí, por lo que no había coordinación entre ellas. El resultado de aplicar como criterio principal de prioridad el mayor uso de la capacidad de los candidatos, dio lugar a la elección de los tres preadjudicatarios que ya conocen ustedes, que son: Renfe, OUIGO e ILSA que ha denominado a su servicio Iryo.

En resumen y como conclusión, el balance de solicitudes recibidas reafirmaba las premisas del modelo diseñado por ADIF. La gran demanda de capacidad solicitada, superior a la disponible, justificaba plenamente el hecho de haber fijado con antelación reglas transparentes y no discriminatorias de prioridad. De este modo, la asignación por paquetes de capacidad suponía una garantía de que a partir de 2020 pudiesen operar de forma óptima al menos tres empresas ferroviarias de transporte de viajeros. Echando la vista atrás, las estimaciones que manejábamos en ADIF al comienzo del proceso, que indicábamos tímidamente en los distintos foros en los que participábamos, arrojaban un posible incremento de tráfico, por la apertura al mercado, de entre un 30 y un 50 % sobre la situación de partida. Y hoy podemos decir con gran satisfacción que este porcentaje se sitúa en torno al 60 %.

Durante el primer trimestre del año 2020 se llevó a cabo la coordinación de los acuerdos marco entre el administrador y las empresas ferroviarias, pero adjudicatarias, según lo que estaba reflejado en la propia declaración sobre la red, y durante este proceso de coordinación se estudió la posibilidad de atender las solicitudes de surcos adicionales que las empresas habían reflejado en los planes de negocio de sus ofertas. Finalmente, culminado el proceso de coordinación, tras la preceptiva aprobación por la CNMC, los tres acuerdos marco fueron finalmente firmados con las respectivas empresas, ahora ya sí adjudicatarias, en mayo de 2020.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 6

En diciembre de 2019 se dio a conocer la aparición del virus COVID-19. Su expansión alcanzó Europa unas semanas después e hizo que se fueran implantando medidas de restricción de la movilidad para frenar los contagios. En España se decretó el estado de alarma el 14 de marzo de 2020, que estableció el confinamiento de la población. Se mantuvo vigente hasta el 9 de mayo de 2021 y, si bien la severidad de las restricciones fue variando a lo largo del tiempo, es evidente que la pandemia tuvo un importante reflejo sobre la movilidad, así como sobre la economía y la sociedad en general. La incertidumbre generada por la COVID-19 ha ralentizado la actividad y, evidentemente, ha influido en las expectativas de demanda. **(Apoya su intervención en una presentación digital)**. En este gráfico pueden ver la línea azul, que es el total de viajeros en miles de viajeros en servicios de larga distancia; la color mostaza, es el total de viajeros, en miles de viajeros en servicios AVE; y, la línea marrón, los miles de viajeros en el resto de servicios de larga distancia. El gráfico representa el número total de servicios de enero de 2018 y hasta el 31 de diciembre de 2021, desglosado entre servicios AVE y resto de servicios de larga distancia. Pueden ver que, en marzo de 2020, se observa una caída en picado de la demanda, como consecuencia del estado de alarma, así como la progresiva recuperación de esta, con las fluctuaciones propias del impacto de las distintas olas, desde el final del estado de alarma hasta la actualidad. Como pueden observar, señorías, en la actualidad, todavía no hemos recuperado los niveles de demanda anteriores a la pandemia, por lo que en términos absolutos es prematuro cuantificar el efecto de la liberalización sobre la demanda global de servicios de alta velocidad.

En este otro gráfico se muestra la evolución de la demanda en las principales relaciones de los acuerdos marco Madrid-Barcelona, Madrid-Alicante, Madrid-Valencia, Madrid-Málaga y Madrid-Sevilla, desde enero de 2019 hasta diciembre de 2021, con respecto a la demanda media mensual, en tanto por ciento de 2019. Como pueden apreciar, la demanda se desplomó con el inicio del estado de alarma, no superando el 40% de la demanda media del año 2019 hasta la finalización del estado de alarma en mayo de 2021. La demanda se fue recuperando con el fin del estado de alarma, de modo que, a partir del verano de 2020, se situó entre el 80 y el 90% de la demanda media de 2019. Desde septiembre de 2021 hasta el final de año se consolidó por encima del 80%, mostrando ya un crecimiento más suave. Esto provocó un impacto, tanto en el operador incumbente, Renfe, que realizó una petición de capacidad para el horario de servicios 2020-2021 inferior a la capacidad asignada en el acuerdo marco, ante la evidente perspectiva de una recuperación lenta de la movilidad a lo largo de los años 2021 y 2022.

La COVID afectó a los procesos industriales de fabricación y adecuación de material rodante, que las empresas iban a destinar a la explotación de sus acuerdos marco, debido a las paralizaciones derivadas de las limitaciones de actividad en las sucesivas oleadas del virus. Igualmente, los problemas derivados de la pandemia también dificultaron los procesos de pruebas y homologación del material rodante, que los operadores tienen que realizar en nuestra red, algunos de los cuales están en este momento en ejecución.

Como he comentado anteriormente, la firma de los acuerdos marco se produjo en mayo de 2020, una vez que se había desencadenado ya la pandemia de la COVID-19. En este sentido, como primera medida de choque ante los efectos de la epidemia, el administrador decidió promover ante los operadores una posible modificación de los acuerdos marco para la regularización de los retrasos provocados por la pandemia. El 25 de mayo de 2020, la anterior presidenta de ADIF-Alta Velocidad aprobó el procedimiento de modificación de estos acuerdos marco, donde se establecía el proceso reglado para realizar dichas peticiones, los estudios que se deben realizar para comprobar su justificación y los plazos para todo el proceso. Fruto del establecimiento de este procedimiento, las empresas pudieron solicitar la modificación de sus acuerdos marco para poder ajustar el arranque de las operaciones a las circunstancias sobrevenidas.

OUIGO fijó el comienzo de sus servicios entre Madrid y Barcelona el 10 de mayo de 2021, justo el día después de la finalización del estado de alarma, y comenzará sus operaciones en el corredor de Levante en los próximos meses. Recordemos que para el inicio de las operaciones en el corredor de Levante es necesaria la puesta en servicio del tramo Chamartín-Torrejón de Velasco y, en particular, del túnel que une las estaciones de Atocha y Chamartín, aquí en Madrid. En cuanto al eje Madrid-Sevilla, el comienzo de las operaciones de esta empresa, de OUIGO, se producirá más adelante, debido a las especiales características que tiene esta infraestructura por el sistema de señalización específico instalado en esta. OUIGO debe instalar sistemas embarcados compatibles con el sistema de señalización LZB de esta línea, que es un proceso que está en marcha actualmente.

Por parte de ILSA, el arranque más inmediato en sus operaciones está previsto en la segunda mitad de este año en las relaciones con Barcelona y con Valencia. En el año 2023, se sumarán a las operaciones

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 7

el resto de los servicios, aunque su calendario de previsión está todavía pendiente de concretar debido al proceso de homologación de los nuevos trenes, que está en este momento en marcha, puesto que, como decía antes, han fabricado trenes específicos.

Y, finalmente, Renfe ha sufrido, como el resto de las empresas ferroviarias, el impacto de la pandemia en la movilidad y ha ajustado sus servicios a la demanda real existente, que todavía está disminuida, como saben. A pesar de ello, es de destacar el importante esfuerzo realizado por esta empresa, por Renfe Operadora, para conseguir el arranque de las operaciones de su servicio *low cost* AVLO en el corredor Madrid-Barcelona, en junio de 2021, y en el corredor de Levante con destino a Valencia en el mes de febrero de este mismo año, con la intención de extenderlo en poco tiempo a la relación con Alicante, tras el arranque de las operaciones por parte de OUIGO y por Renfe, de su marca AVLO, en las fechas que acabo de indicar.

En la actualidad, los servicios prestados por las nuevas empresas son, por una parte, OUIGO, que realiza cinco circulaciones por sentido y día en el corredor Madrid-Barcelona, con tiempos de viaje situados entre las 2 horas y media y las 2 horas y 45 minutos, en función de las paradas intermedias, en unos casos en Zaragoza y Camp de Tarragona. Por su parte, AVLO realiza cuatro circulaciones por sentido y día en el corredor Madrid-Barcelona y los tiempos de viaje se sitúan entre las 2 horas y media y hasta 3 horas y 16 minutos, añadiendo paradas en este último caso, si bien a partir de abril de este año, comenzará a circular un tren más en cada sentido en el corredor Madrid-Barcelona. Además, AVLO realiza tres circulaciones en el corredor Madrid-Valencia, con tiempos de viaje situados entre una hora y 40 minutos y una hora y 52 minutos, en función de si tiene o no paradas intermedias en Cuenca Fernando Zóbel y Requena-Utiel.

La pandemia de la COVID ha tenido unos efectos perjudiciales en la evolución de la demanda por parte de los viajeros, como podíamos ver en el gráfico, pero es posible observar ya los primeros efectos que han tenido los nuevos servicios enumerados. Si desglosamos el gráfico anterior por relaciones y lo comparamos con respecto a la demanda de 2019, que es el último que podemos utilizar como referencia, al estar libres de los efectos de la pandemia, obtenemos el siguiente gráfico, que muestra la evolución de la demanda de las principales relaciones de los acuerdos marco en 2021 con respecto a la demanda media mensual, en tanto por ciento de 2019. En el último cuatrimestre de 2021, la demanda de viajeros ha caído una media del 23% respecto de 2019 en las relaciones donde no hay nuevos operadores, que son el corredor sur y Levante, produciéndose una caída máxima del 34% en la relación Madrid-Sevilla. Por el contrario, el corredor Madrid-Barcelona, en el que ya se había iniciado la competencia en el mes de mayo, no sufre esa caída e incluso remonta a niveles por encima del año 2019.

La situación internacional existente y el alza del precio de la energía, que es uno de los costes principales de los operadores ferroviarios, ciertamente, no ayuda en esta recuperación de la demanda, pero, como ustedes saben, durante el año 2022, el administrador ha establecido medidas de ajuste a los cánones reflejadas en la Ley de Presupuestos para el mantenimiento de las tarifas anteriores en 2022, con el objetivo de paliar los efectos de la pandemia en la movilidad. La diferencia estará compensada mediante aportaciones del ministerio al propio administrador.

El incremento de la actividad ferroviaria, motivada por la apertura del mercado a la competencia, repercutirá, sin duda, en el futuro, en un incremento de ingresos por parte del administrador, derivado de un mayor uso de las infraestructuras. Para conseguir este aumento de tráfico, además de ser necesarias mejoras en instalaciones y condiciones de circulación para los operadores ferroviarios, tenemos que afrontar retos. Por ejemplo, estamos concentrando nuestro esfuerzo en las grandes terminales de alta velocidad, como las de Madrid-Chamartín Clara Campoamor y Puerta de Atocha y la de Barcelona-Sants. Es preciso recordar que la capacidad necesaria para operar un tren en un trayecto depende de la propia capacidad de la línea, pero también es imprescindible disponer de capacidad de estacionamiento en andenes en las terminales de salida y llegada para la subida y bajada de viajeros, así como para realizar pequeñas operaciones de limpieza antes de una nueva operación del tren.

Debido a que las grandes terminales suelen estar situadas en el centro de las ciudades, con espacios acotados, los constantes incrementos de tráfico que se han producido en los últimos años se han afrontado con el mismo número de vías de estacionamiento durante las últimas décadas, lo que ha sido posible gracias a una reprogramación del tráfico, y todo ello favorecido por la utilización de las infraestructuras por un único operador. Tal y como ha quedado reflejado en pasadas declaraciones sobre la red, el Administrador de Infraestructuras ha declarado como congestionadas las terminales de viajeros de Puerta de Atocha, Barcelona-Sants y Madrid-Chamartín Clara Campoamor, desencadenando con ello, tal y como

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 8

se indica en el artículo 18 de la Orden FOM/897/2005, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de un análisis de capacidad, que a su vez ha dado lugar a un plan de aumento de capacidad con las medidas necesarias para revertir esta congestión de nuestras instalaciones. Ya tenemos en marcha proyectos de ampliación de todas las terminales citadas, actuaciones con las que se lograrán las mejoras pretendidas.

Así, ante la necesidad de dar solución a la saturación de la estación de Sants, se sigue avanzando en las obras de la estación de La Sagrera, que se convertirá en la segunda gran estación en Barcelona, facilitando así la rotación y explotación de los trenes de largo recorrido en esa ciudad. Por su parte y de forma previa a la puesta en servicio de la estación de La Sagrera, la estación de Sants va a ser objeto de una remodelación en dos fases. En la primera se va a abordar la creación de una sala de embarque para los tráficos de alta velocidad y la ampliación de la zona de cercanías para llegar después a una ampliación completa de toda la estación, así como actuaciones en el entorno de las plazas en los dos extremos de la estación. Como complemento al número de vías disponibles actualmente en la estación de Sants se van a poner en servicio muy próximamente varias vías de estacionamiento en la estación de San Andrés Condal, que facilitará esta rotación de trenes hasta la entrada en servicio de la estación de La Sagrera.

También, como saben, está prevista una gran remodelación de la estación de Chamartín Clara Campoamor, que desde el punto de vista operativo concluirá con la ejecución de una playa de vías, de dieciocho vías en ancho estándar, que permitirá resolver con solvencia la parada de los trenes, tanto de los servicios del norte como todos los que se establezcan como cabecera para otras partes de la geografía, a través precisamente de la conexión con Puerta de Atocha mediante el túnel que va a entrar en servicio en próximas fechas. Completará este gran complejo ferroviario en Madrid la ejecución de cuatro vías subterráneas, lo que solemos denominar estación pasante, bajo la calle Méndez Álvaro y las últimas vías de la propia estación de Puerta de Atocha, y que permitirán la parada de las circulaciones procedentes o con destinos Chamartín.

Es preciso hablar de un aspecto en el que, a diferencia de la buena nota que recibimos en la cuestión de la puntualidad en los trenes, sufrimos continuadas demandas, algo a lo que hicieron alusión los representantes de las operadoras, que comparecieron el pasado 14 de febrero en esta Comisión. Algo que manifiestan frecuentemente las empresas ferroviarias, y que también se recoge en los informes de la CNMC, es la ausencia de una senda de evolución de los cánones que dote al sistema de la estabilidad que ellas mismas demandan y que permita el cumplimiento de lo indicado en la Directiva RECAST. En el caso de España, la vigente Ley del Sector Ferroviario señala que los cánones ferroviarios tienen la consideración de tributo, lo que implica que tienen reserva de ley. La determinación de su cuantía la determinamos los administradores de infraestructuras, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente, pero las tarifas deben remitirse al Ministerio de Transportes para su inclusión en la Ley de Presupuestos Generales del Estado. Este mecanismo tiene una cierta rigidez, que contrasta con lo que marca la directiva europea al respecto y limita la libertad de gestión de la infraestructura de la que debe disponer el administrador.

Para revertir esta situación, de conformidad con el espíritu que tienen las directivas europeas en el IV paquete ferroviario, actualmente está en tramitación el proyecto de ley para la modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario en materia de cánones. En este proyecto de ley se aboga por un cambio en la naturaleza administrativa de los cánones, que pasarán a ser prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario en lugar de tributos. Esta modificación, que desde ADIF deseamos que se concluya a la mayor rapidez posible, permitiría que la fijación de los cánones no tuviera que llevarse a cabo a través de los presupuestos generales sino que, con el mismo procedimiento de consultas y supervisión de la CNMC, permitiría su aprobación por parte del consejo de administración de ADIF y ADIF-Alta Velocidad y su publicación a través de la declaración sobre la red de cada uno de los administradores. Así sería posible por parte del administrador fijar o modificar con cierta flexibilidad la cuantía de los cánones, haciendo posible la utilización de los mismos como instrumento de gestión para realizar su uso óptimo y eficaz de la red y también para afrontar situaciones como la que estamos viviendo ahora con la pandemia.

Como he indicado antes, las dos grandes estaciones de Madrid se han declarado infraestructuras congestionadas. San Martín tiene una capacidad limitada, mientras aumenta el número de vías previsto a su ampliación, solo debe dar servicio de momento al corredor del norte y noroeste, mientras que en Atocha ya se está dando servicio a tres líneas de alta velocidad: la del sur, la del este y la del noreste, la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 9

de Barcelona. Esto convierte a Chamartín en la terminal idónea para recibir parte de los servicios que se atendían en Atocha.

Las vías de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona no tienen de momento conexión con la estación de Chamartín —es una obra que está en fase de adjudicación— y el flujo natural de los servicios procedentes del sur tiene su destino final en la estación de Atocha, debido a la propia configuración del enlace con la línea de Levante.

Los servicios candidatos a tener terminal en Chamartín son precisamente los de Levante. Por este motivo, aparte de estar planificado desde el inicio de la construcción de la línea de alta velocidad de Levante —tal y como manifestó la ministra de Transportes durante su intervención en el Senado la semana pasada— en la oferta de capacidad a la que han concurrido los operadores en la primera fase del proceso de liberalización, ya disponía esta estación de Chamartín como cabecera de los servicios procedentes de Levante. No obstante, tal y como manifestó también la ministra, estamos estudiando las posibilidades técnicas de mantener servicios de Levante desde la estación de Puerta de Atocha e iniciar un proceso de coordinación con los diferentes operadores, con objeto de pulsar la disposición de estos a la petición de la Comunidad Valenciana y el encaje de esta situación en sus planes de negocio.

Recordemos que todos los operadores tienen firmados sus acuerdos marco y estos incluyen Chamartín como cabecera de los servicios, por lo que sería necesaria una modificación de los mismos, y las reuniones de confirmación comienzan esta misma tarde. Para poder absorber el incremento de actividad ferroviaria, motivada por la apertura del mercado, es necesario actuar en las principales terminales de viajeros, como he indicado. En ese sentido he mencionado ya las actuaciones, tanto en Madrid Chamartín Clara Campoamor y Madrid-Puerta en Atocha, como en Barcelona Sants y las actuaciones en la estación de La Sagrera. Pondremos en breve en servicio la conexión Chamartín-Atocha-Torrejón de Velasco, que permitirá la circulación de servicios transversales desde el norte y noroeste de la Península, con el este y con el sur, y también estamos desarrollando actuaciones directamente vinculadas al proceso de apertura por un presupuesto cercano a los 5000 millones de euros, de los cuales más de 1000 millones se van a financiar con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. Alguno de ellos son: la conexión con el aeropuerto de Barajas en ancho estándar; la conexión de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona con Madrid-Levante, que indicaba anteriormente; también la renovación e implantación del ERTMS en la línea Madrid-Sevilla; la construcción de vías de apartado en distintos puntos —como Fuencarral, Majaravique en Sevilla, Valencia Fuente San Luis— para asegurar así la viabilidad del estacionamiento de los trenes en estaciones de alta velocidad. Dada la evolución futura, que esperamos en el proceso de liberalización, todas las inversiones de mejora y modernización de la red existente, así como desarrollo de nuevas líneas, contribuirán a avanzar en nuestro objetivo de ofrecer más y mejores posibilidades a los operadores.

Hay que recordar que el IV paquete ferroviario comprende además la modificación de la Directiva RECAST, que es otra iniciativa legislativa que requiere una nueva adaptación por parte del administrador, que es la apertura del mercado a los servicios no comerciales de transporte de viajeros por ferrocarril. La Unión Europea ha puesto fecha límite a la liberalización de las obligaciones de servicio público. Actualmente están liberalizados, desde diciembre de 2020, los comerciales, y la directiva lo que establece son las condiciones por las cuales las autoridades públicas compensan u otorgan derechos exclusivos a los operadores de transporte para ofrecer servicios de transporte público de interés general, que de lo contrario no serían viables comercialmente, es decir, las obligaciones de servicio público. La apertura de estas obligaciones de servicio público se producirá a partir del año 2027, puesto que en el año 2018 se firmaron con Renfe Operadora y el ministerio precisamente estas obligaciones de servicio público.

El inicio de la liberalización en nuestro país, como les he contado, ya está en marcha. Estamos trabajando en la red de alta velocidad, que tiene una gran extensión para ir trabajando en la apertura de otras líneas en unos procesos segundo y tercera fase, en los que estamos trabajando en este momento con objeto de incrementar el tráfico para un mayor uso de la red, hacer llegar los beneficios de la liberalización a más territorios de España, poner en valor las nuevas infraestructuras que se están construyendo, favorecer la multimodalidad con aviación, autobuses y otros modos, dar la oportunidad de incorporación al sistema ferroviario de más actores, y aplicar la liberalización también en relaciones de ancho variable.

Para ello tenemos que partir desde una situación que ya tenemos hoy, con tres competidores ya establecidos frente a los nuevos que quieren entrar. Afectará a corredores con más capacidad excedente, pero al mismo tiempo con un mercado potencial *a priori* inferior y en la que existieran, como decía,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 10

relaciones de ancho variable. Por poner algún ejemplo del éxito de la liberalización y de los retos a los que tenemos que hacer frente: la coexistencia de más de tres empresas compitiendo en el mismo corredor; los criterios de priorización y coordinación; garantizar la oferta global actual, y la duración que deben tener los futuros acuerdos marco, cuestiones en las que estamos trabajando conjuntamente con el ministerio, la CNMC, las empresas ferroviarias, etcétera.

Señorías, no me puedo extender mucho más porque el tiempo apremia —antes además de someterme a sus preguntas—, pero permítanme subrayar por qué consideramos que el proceso de liberalización está contribuyendo al interés general y por qué debemos seguir de manera transparente, como hasta ahora, impulsando su desarrollo. La liberalización no solo no es una privatización sino que lo que permite es la optimización de un bien público, la red ferroviaria de interés general. El incremento del uso del ferrocarril contribuye a la descarbonización del transporte entre otros impactos positivos. Hemos adoptado un modelo elaborado por expertos del propio sector público totalmente adaptado a las características de la red española, innovador, transparente, abierto, con garantías, basado en un profundo trabajo de análisis, de diálogo con diferentes actores, adaptado a las características de nuestro mercado y, conforme además con las directrices europeas y supervisado por la CNMC. Y, como decía yo, está considerado un modelo de éxito y es objeto de estudio por otros países de la Unión Europea. Ha sido capaz de atraer a dos competidores, además del incumbente. A partir de la entrada de Iryo, prevista para la segunda mitad de este año, vamos a ser el primer país de Europa con tres compañías y cuatro marcas, compitiendo para ofrecer más y mejores servicios, lo que redundará en beneficio de los viajeros. Los primeros resultados en el corredor Madrid-Barcelona son más que esperanzadores, puesto que, como veíamos en el gráfico, se ha recuperado de manera significativa el tráfico prepandemia. No nos hemos limitado a adjudicar capacidad, la liberalización se está desarrollando en el marco de una mejora continua de nuestra red y afrontamos la resolución de cuellos de botella con reformas estructurales en las principales ciudades y corredores.

La liberalización ha comenzado por los tramos de más demanda y de momento la previsión es trabajar en el interés mostrado sobre los principales corredores por los actuales operadores, si bien, en realidad, toda la red podría ser objeto de competencia, con las únicas limitaciones, como he dicho, de respetar las obligaciones de servicio público. La competencia sobre todo ha beneficiado a los ciudadanos y especialmente a los viajeros, mejorando el uso y el aumento de la sostenibilidad de un patrimonio público que es la red ferroviaria de interés general. La competencia nos hace mejores a todos: a los operadores los lleva a mejorar precios, productos y servicios; a la sociedad la ofrece un sector dinámico e innovador, impulsando también el empleo y vertebrando el territorio, y a nosotros como administrador en referencia a seguir ofreciendo cada vez un mejor servicio público. En definitiva, la liberalización supone más ferrocarril, y el ferrocarril contribuye precisamente a la descarbonización del transporte y a crear un espacio único a nivel europeo.

Señor presidente, señorías, ahora quedo a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Corresponde ahora el turno a los distintos grupos. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ PNV), tiene la palabra el señor Barandiaran Benito.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Bienvenida, señora Domínguez, muchas gracias por su exposición y saludos nuevamente, ya que nos vimos hace pocos días en otra exposición.

De su intervención hay algunas cuestiones con respecto a las que me gustaría pedir alguna pequeña aclaración. Así, usted nos está hablando de la liberalización del transporte ferroviario de viajeros en el ámbito de las líneas que están ya en marcha, pero ¿tiene contemplado su organismo la posibilidad de contratar tal actividad también en las líneas que se puedan poner en marcha en un futuro más o menos inmediato?

Evidentemente, desde el Partido Nacionalista Vasco solo le puedo preguntar por la Y vasca, y a este respecto también se contempla desde nuestro grupo y el Parlamento vasco la posibilidad de que la gestión del ámbito relativo a tramos que sean de circulación interna en exclusiva, incluso en el ámbito de la alta velocidad, pueda ser realizada por organismos propios de la comunidad autónoma, es decir, que el poder adjudicador no sea solo de ADIF Alta Velocidad sino que pueda ser también de algún otro. ¿Están avanzando ustedes respecto a la posibilidad de que tramos como la Y vasca puedan ser objeto de gestión y, por tanto, de liberalización, en el ámbito de la directiva europea, por parte de las comunidades autónomas, este caso la Comunidad Autónoma del País Vasco?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 11

En el ámbito de su intervención, hablaba usted de la posibilidad de revisar algunos parámetros de adjudicación de los tramos actualmente afectados a consecuencia del COVID, aunque posiblemente la guerra de Ucrania también haya podido incidir tanto en los movimientos como en los costes, y, sobre todo, en los costes energéticos. ¿Cómo cree usted que va a incidir este encarecimiento de los costes energéticos en el ámbito de las concesiones ya realizadas respecto de los tramos actualmente existentes?

Tengo entendido que parte de ese coste eléctrico, según la información que me facilitan estos adjudicatarios o concesionarios, es liquidado desde el propio ADIF, es decir, la electricidad de la que disponen o usan es facilitada o facturada por el propio ADIF. Dentro del ámbito de la liberalización, ¿contemplan ustedes la posibilidad de que sean los propios gestores de las líneas los que puedan hacer uso de sus propios recursos energéticos?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al Grupo Parlamentario Ciudadanos, y el señor Juan Ignacio López-Bas tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente. Bienvenida, señora Domínguez, y gracias por su exposición.

Voy directo a las preguntas. Se ha hecho referencia por parte del Partido Nacionalista Vasco al tema del coste energético. Yo quería preguntarle si realmente se está produciendo en este momento un aumento significativo de costes también en el ámbito de ADIF, dado que además no están sujetos, salvo error por mi parte, a un sistema específico de consumo electrointensivo, pese a ser uno de los grandes costes que tienen que soportar y a su vez repercutir a los operadores; si es un elemento que hoy esté dificultando las propias cuentas de ADIF de manera significativa, dado que es algo que está generalizado.

Acerca de la perspectiva de que el grado de utilización de las líneas de alta velocidad todavía es pequeño en relación con el resto de vías, ¿entiende que se está utilizando en una ratio adecuada? ¿Todavía hay capacidad para aumentar el volumen de trenes que circulan en líneas de alta velocidad? ¿Es algo que todavía se puede incrementar y maximizar o estamos en una ratio adecuada?

En tercer lugar, ha hecho usted referencia a la modificación del concepto de los cánones para pasar del concepto tributario al de prestación patrimonial no tributaria. ¿Para cuándo podría estar en marcha esa previsión? Y, sobre todo, ¿qué efectos considera que va a tener, más allá de lo que ha comentado acerca de una mayor flexibilidad o facilidad para poder acceder a una modificación de los mismos, a una adecuación temporal, y no tener que estar siempre pendientes de los presupuestos generales del Estado? ¿Tendría una eficacia real y directa a corto plazo que pudiera ser visible?

Por último, en cuanto a la referencia que ha hecho usted a la cuestión ya conocida del túnel pasante Atocha-Chamartín y la incidencia que puede tener el cambio de estación de cabecera de Atocha a Chamartín para determinadas vías, quería preguntarle si la elección de que afecte fundamentalmente a la línea Madrid-Alicante es una decisión de ADIF o es una decisión más política o una decisión totalmente técnica y si podría afectar a otras líneas, por ejemplo, a la de Sevilla o a la de Málaga. Entiendo que a la de Barcelona no porque, mientras que no esté el enlace de Torrejón de Velasco, será imposible que pueda llegar a Chamartín, si no estoy mal informado. En definitiva, ¿en qué criterios está basada la decisión de que sea Alicante en concreto y quién ha tomado esa decisión?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, el señor Bel Accensi tiene la palabra.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, agradezco muchísimo a la presidenta de ADIF su comparecencia y explicación, un tanto acelerada, lo que incluso nos hacía difícil poder seguirla en algún momento, pero, en todo caso, creo que muy instructiva. Vaya por delante que el Partit Demòcrata y este humilde diputado no tenemos ninguna duda en reconocer el éxito inicial de la liberalización que se está produciendo en el Estado español y la valoramos positivamente. Como es patente, seguro que hay aspectos que tienen margen de mejora, pero en todo caso quiero dejar constancia de que se ha hecho mucho mejor de lo que esperábamos, y no le engaño. No obstante, eso no quita para que tengamos algunas cuestiones para comentarle.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 12

La casualidad ha querido que de aquí en una hora vaya a comparecer en una sala contigua —vamos a ver si nos tenemos que repartir— la presidenta de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y en el informe que va a presentar, que ha tenido la amabilidad de avanzarnos, hay algunas cuestiones que hacen referencia a la liberalización y otros aspectos que me gustaría que nos pudiese aclarar. Constata el éxito de la liberalización, y creo que a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia también le corresponde una parte del éxito, aunque obviamente a ADIF en mayor grado, pero establece algunas cuestiones que me gustaría que pudiese comentar. Establece la comisión que este éxito de la liberalización debe ir acompañado de una estrecha vigilancia para evitar los cuellos de botella habituales que se producen en el mercado de redes con un operador dominante muy arraigado. ¿Constatan en estos momentos desde ADIF que se pueden producir algunos de estos cuellos de botella?

Hay algunas consideraciones que me gustaría concretar. Nos explica la presidenta que, dada la importancia de rentabilizar y aprovechar al máximo la capacidad de la red, la misma comisión ha requerido a ADIF para que la facilite la información sobre la capacidad que han solicitado las empresas ferroviarias y las circulaciones que efectivamente han operado para compararlas con la capacidad marco que se les asignó. Más allá de que, obviamente, contestará en la Comisión, quizás nos pueda avanzar si tienen detectado que exista algún *gap* relativamente significativo por parte de alguna de las compañías operadoras entre la capacidad solicitada y conocida y las circulaciones efectivamente operadas, porque eso podría marcar algún tipo de distorsión.

Respecto a los cánones ferroviarios, la comisión también le hace la observación que usted misma ha avanzado y de la que también los operadores nos dejaron constancia con sus intervenciones, y yo también quería hacer alguna matización. Tiene razón, es obvio que, al ser considerado un tributo, está reservado a materia de ley y eso supone alguna rigidez. Pero esto es en teoría, porque hemos visto que el Gobierno nos ha mandado más de cuarenta y pico reales decretos ley —el último lo hemos convalidado esta mañana—, con aspectos variopintos y múltiples. Si hubiese voluntad, creo que existiría la posibilidad, primero, de hacer las modificaciones legislativas que estamos pendientes de realizar por real decreto ley si se trata de un tema urgente. Incluso, si se tienen que variar cánones, no tenemos que esperar a la ley de presupuestos generales del Estado porque ya se han variado también cánones a través de reales decretos ley. Lo digo porque este es un tema importante que nos preocupa y que preocupa también a las operadoras. Nosotros somos de los que pensamos que se debe garantizar la sostenibilidad financiera del administrador ferroviario. Es obvio, pero, en todo caso, creemos que, incluso considerándose como tributo, tenemos en la mano suficientes posibilidades jurídicas para ser mucho más ágiles.

Creo que ha descrito perfectamente los tres ejes. Obviamente, va a entender que me preocupe el eje del corredor del Mediterráneo, como no se le escapa. Entonces, me gustaría saber si podemos disponer de algún calendario respecto a la finalización y poder operar en alta velocidad a través de todo el corredor del Mediterráneo, y, obviamente, si también hay algún calendario respecto a la liberalización de este cuarto eje, que nos parece fundamental.

En el último apartado ha hecho usted una justificación del interés general de la liberalización. Nosotros estamos absolutamente de acuerdo y, si me permite, solo enfatizaría un elemento adicional, y es que los grandes beneficiarios son los usuarios. Eso lo hemos visto y lo hemos aprovechado en una evolución de los precios a la baja de forma muy importante, sobre los cuales entiendo que todavía habrá más margen.

Respecto a todas estas actuaciones que nos ha recordado en relación a la estación de Barcelona-Sants, de las obras en La Sagrera, de la remodelación de la misma estación en dos fases, ¿nos podría concretar un poco del calendario?

Finalmente, a raíz de la situación que se deriva de la invasión de Ucrania por parte de Rusia, evidentemente, esto está tensionando otra vez en los mercados de muchísimos productos, va a tensionar los precios y nos preocupa saber qué evaluación están haciendo desde ADIF acerca de las consecuencias que puede tener en la ejecución de obras, y me explico —me estoy pasando de tiempo, pero estoy finalizando, señor presidente—. El año pasado ADIF tuvo una deficiente ejecución presupuestaria, y de forma importante en Cataluña. En aquel momento se adujo que era un problema derivado de la crisis y de las complicaciones en la ejecución de determinadas obras porque, evidentemente, las compañías que las tienen adjudicadas tienen presiones de productos y precios al alza. ¿Qué puede pasar en el 2022? ¿Vamos a tener problemas de ejecución presupuestaria?

Muchísimas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 13

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señorías, están haciendo ustedes muchas preguntas sobre diferentes infraestructuras que quizá en un sentido estricto no tienen que ver con el motivo de la sesión de hoy. Entiendo que siempre que comparece la presidenta de ADIF surgen muchas cuestiones sobre infraestructuras de todo el territorio, pero les rogaría que se cifieran al motivo de esta comparecencia. Quizás hubiera que solicitar otra para hablar de algunas infraestructuras en un plano más particular, porque veo que está tomando nota de todas las cuestiones que se están considerando y recuerdo que aún nos queda otra comparecencia.

Por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra la señora Granollers Cunillera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias presidente. Voy a ser muy breve.

Antes que nada quiero agradecerle su exposición.

Señora López, ¿la liberalización beneficia a los ciudadanos? ¿A usted le parece que los ciudadanos tienen más ferrocarril donde viven o estamos masificando ciudades? Por ejemplo, en el servicio de cercanías en Cataluña y respecto a los trenes regionales, hay vías de ADIF que son más propias del siglo XIX —que no es el siglo pasado, es el anterior— y resulta imposible la comunicación con Barcelona para hacer el trayecto Barcelona-Madrid. Entonces, para poder tener estas comunicaciones, estamos haciendo que los ciudadanos tengan desplazarse en coche hasta Barcelona, lo que no beneficia en absoluto el medioambiente. Quizás, antes de invertir tanto en AVE de larga distancia, deberíamos invertir en cercanías para poder realizar esos trayectos tan largos. Tampoco entendemos, por ejemplo, que, cuando opera OUIGO, no pueda parar en Lleida en el trayecto Madrid-Barcelona ¿Por qué, según los cánones, no puede parar? Esto no va a mejorar la movilidad sostenible sino que va a masificar las grandes ciudades y va en detrimento de todo el entorno rural.

Quería preguntar sobre calendarios, pero ya lo han hecho mis compañeros. Por tanto, más que nada quiero saber por qué no pueden parar los otros operadores en las vías, porque ellos nos dicen que es cosa de los contratos con ADIF, y el tiempo que pueden tardar en solucionar esta cuestión relativa a las vías de cercanías.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, el señor Mayoral Perales tiene la palabra.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señor presidente.

Nosotros disintimos sobre la cuestión de la liberalización como modelo. Nosotros apostamos mucho más por lógicas de cooperación que por lógicas de competencia, que no entendemos que sean positivas para la prestación de los servicios. Además, no se ha privatizado ADIF ni se ha privatizado Renfe, pero los surcos son privados. Tampoco pasa nada, pero entiendo que en los tiempos que corren defender privatizaciones no está de moda, se está cambiando de época y entonces hay que empezar a pensar. Creo que la Unión Europea, más tarde o más temprano, igual que ha cambiado de opinión sobre otras cuestiones, tendrá que hacerlo también respecto de esto, porque no tiene mucho sentido que tengamos a las empresas públicas compitiendo en el mismo territorio. Deberían establecerse mecanismos de cooperación europeos que permitan tener una red europea de ferrocarril al servicio de los ciudadanos, y no establecer mercados artificiales, que no conducen a ninguna parte. Esto como primera reflexión.

Me gustaría que nos pudiera dar la cifra absoluta sobre las inversiones que se han hecho en infraestructuras en alta velocidad y red convencional, media y larga distancia, y cercanías durante los últimos veinte años. Creo que es un dato interesante para conocer un poco la lógica que se ha seguido sobre depauperación de los servicios de media y larga distancia como consecuencia del impulso de la mayor red de alta velocidad de Europa y la segunda a nivel mundial. Es decir, nos hemos puesto a hacer red de AVE como si no hubiera mañana y eso ha tenido un impacto en la prestación del servicio público ferroviario y en referencia a tener una red ferroviaria adaptada a las necesidades de la población, y no de los grandes contratistas de este país. Creo que es una reflexión de fondo que habría que hacer porque tenemos muchos miles de millones que amortizar en unos cuantos años, y vamos a ver cuánto nos vamos a comer de deuda.

A nuestro grupo le preocupa que al final la deuda nos la vamos a quedar todos nosotros, mientras que los beneficios se los pueden llevar esos operadores que vienen. En ese sentido, quería preguntarle hasta qué punto han establecido algún criterio social en las adjudicaciones. Por ejemplo, ¿se ha establecido algún criterio para mantener los niveles salariales de los trabajadores ferroviarios de los nuevos operadores

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 14

o funcionamos con *dumping* social para poder afrontar los procesos de liberalización? Esa es una de las consecuencias que suelen tener los procesos de liberalización, la depauperación de las condiciones de trabajo, y no sé si eso le preocupa.

También tengo interés en que nos pudiera dar la cifra a fecha de hoy, ya que no están concluidas las obras, de los sobrecostes de la Y vasca y el túnel León-Asturias si tienen cálculo referido a este asunto.

Por último, la verdad es que nosotros tenemos una visión bastante crítica sobre este proceso, que no compartimos. No compartimos la decisión de la Unión Europea y creemos que a nivel europeo hay que dar una vuelta a este asunto. Nos preocupa que seamos los primeros de la clase en privatizar surcos, eso sí que nos preocupa porque a lo mejor cuando venga la reflexión en el conjunto de la Unión Europea los demás no han liberalizado y nosotros ya tenemos esto hecho un desastre. Lógicamente, nuestra preocupación última está en esa fecha en la que las obligaciones de servicio público puedan también ser llevadas a cabo por operadores privados, porque eso ya puede ser el desastre absoluto.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, el señor Juan Carlos Segura Just tiene la palabra.

El señor **SEGURA JUST**: Buenas tardes.

Tengo que reconocer que esta comparecencia de hoy me recuerda mucho a la del día 14 de febrero de la señora Valenzuela, quien, aunque tiene apellido español, es francesa hasta la médula y es la presidenta de una sociedad anónima unipersonal; y digo que es unipersonal porque el único socio es la SNCF, que es la Renfe francesa, para entendernos, la empresa OUIGO España SAU, sociedad anónima unipersonal. Por tanto, es una empresa que funciona como pantalla de la Renfe francesa aquí en España, y no sé decirle si me parece bien o mal. Me parecería bien si hubiese una empresa de la Renfe española operando en Francia, una empresa privada para coger paquetes de tren en Francia, pero eso no existe, no lo hay. Entonces, me da la sensación que la liberalización del transporte ferroviario de pasajeros significa que las empresas extranjeras, propias o interpuestas constituidas en España pero extranjeras cien por cien, vienen a arrebatarlos todo el mercado ferroviario y precisamente las líneas buenas. Evidentemente, les interesa Barcelona-Madrid, Madrid-Sevilla, Madrid-Valencia, pero no quieren las líneas de la España vaciada.

Insisto, me gustaría que una empresa española tuviera la línea Marsella-Lyon-París, por ejemplo, pero eso lo veo imposible —lo dije en aquella otra comparecencia y lo voy a decir en esta— porque Francia no lo va a permitir. A Francia le encanta venir a España y cogerse sus paquetes ferroviarios sustanciosamente económicos, como el de Barcelona-Madrid, como empresa OUIGO, pero no va a permitir que nosotros hagamos lo mismo en territorio francés. Y me llamó la atención porque mi intervención fue profética, porque, al cabo de tres o cuatro días, estando en mi casa, veo una noticia que dice: Los AVE de Renfe no podrán cruzar la frontera francesa en 2023. La SNCF, Société Nationale des Chemins de Fer Français, que, para entendernos, es la Renfe francesa, rompe el acuerdo con la empresa pública española y explotará en solitario los trenes transfronterizos entre España y Francia, o sea, lo que más o menos intuía es ahora una triste realidad. ¿Y qué supone eso? Supone que no nos van a dar ningún paquete ferroviario ni en España ni en el resto de Europa, por lo que estoy viendo.

Y para eso en catalán tenemos una frase, *volgui aixecar la camisa*, levantar la camisa, que quiere decir que nos han tomado el pelo, así de claro y sencillo. Por ejemplo, le comentaré que me puse en contacto con operarios de Renfe y me han dicho que, como los trenes españoles no pueden entrar en territorio francés, habrá cincuenta operarios de Renfe que no tendrán ninguna función; cobrarán a final de mes, pero perderán totalmente su trabajo. Yo a esto de la liberalización del mercado de transporte ferroviario por paquetes que dicen ustedes lo llamo la teoría del coto excluyente, según la cual hay dos señores, cada uno con un coto, y el primero le dice al otro que puede ir a su coto a cazar las piezas que quiera, a mantenerlo, etcétera, pero que él no puede ir a cazar al del segundo porque se lo prohíbe. Eso es lo que nos está pasando con ADIF, porque utilizan libremente las instalaciones y las vías, pero no dan nada a cambio en el extranjero. Esta podría ser una cuestión —lo tenemos que estudiar— que llevar ante el tribunal europeo de la competencia, porque, si ellos pueden operar aquí y nosotros no podemos operar allá, eso se llama competencia desleal.

Evidentemente, como he dicho antes, estas empresas no van a querer lo que nosotros llamamos la España vaciada. No les interesa este tipo de líneas, les interesa lo bueno, lo sustancioso, lo económico: Madrid-Barcelona, Madrid-Sevilla, Sevilla-costa de Levante, etcétera. Y otra cuestión sobre la que el otro

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 15

día reflexioné y vuelvo a insistir ahora es que, respecto a esos billetes que algún compañero o señorita ha dicho que son muy baratos, y es cierto, cuando antes se compraban en una taquilla de una empresa extranjera, ese dinero iba Renfe y, por tanto, se quedaba en España, pero ahora se va al extranjero, porque son empresas españolas pero con capital extranjero. Por eso nosotros decimos que esta es una forma de colonialismo económico. Esto a la derecha o a la izquierda les da absolutamente igual, pero VOX percibe que supone una pérdida de soberanía. Entiendo que el Partido Socialista tiene que gestionar lo público, pero lo que no tiene que hacer es vender lo público, que es lo que está haciendo. Me recuerda a la época del señor Aznar, a ese España va bien del Partido Popular. Claro, España iba bien porque se dedicaron a vender todas las empresas públicas. Es como si de un domicilio particular te dedicas a vender el coche, los muebles, lo vendes todo: sí, vas a tener dos o tres años buenos, pero es pan para hoy y hambre para mañana. Nosotros, evidentemente, como saben ustedes, no aceptamos la Agenda 2030, y esto forma parte de ese paquete, que viene a decir que, en definitiva, solamente se beneficia a los grandes, a las grandes empresas europeas, públicas muchas de ellas, y Renfe e incluso ADIF son empresas pequeñas de cara al extranjero.

Por último, quería comentar que habrá una reducción de frecuencias de recorrido por lo que he dicho antes y vuelvo a repetir, porque ellos van a coger siempre las líneas que les interesan, y no las de la España vaciada. Esos restos, que son poco rentables, se los van a dejar ADIF, que se los pasará a Renfe, que tendrá que decidir si mantiene esas líneas o no, porque no serán económicamente rentables. Evidentemente, de cara al Madrid-Barcelona no habrá subida de tarifas, pero sí, por ejemplo, en un Cuenca-Albacete o en un Santiago de Compostela-León con un tren de pequeño recorrido. También quería comentarle, señora presidenta, el tema de convertir a los interventores de los trenes en agentes de la autoridad, porque constantemente sufren agresiones y no tienen ninguna forma de defenderse. No se les considera representantes de la autoridad cuando, de hecho, son una autoridad en el tren o deberían serlo.

Por último, quería decirle —ya sé que no es competencia suya, que depende del Gobierno— que ponerle a la estación de Atocha el nombre de Almudena Grandes es otra ocurrencia más de la izquierda. Le han puesto a una estación tan importante el nombre de una pésima escritora, que solamente se dedicaba a hacer novela erótica y cuya obra más conocida es *Las edades de Lulú*. Yo, la verdad, no pierdo el tiempo en esas cosas, pero personas que conozco me han dicho que es un auténtico bodrio de novela. Esta persona, por ejemplo, dijo que si estuviera en su mano fusilaría a tres o cuatro personas. Considero que poner a una estación como Atocha el nombre de una persona que quiere fusilar a otras personas es inapropiado. Se puede poner el nombre de otras mujeres como, por ejemplo, Rosalía de Castro, Concepción Arenal o el de Clara Campoamor, una mujer de derechas, pero no el de la señora Almudena Grandes, que es una persona insignificante en la historia de la literatura española.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Popular. Doña Ana Zurita Expósito tiene la palabra.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente. Muy buenas tardes a todos.

Muchísimas gracias por su comparecencia, señora Domínguez, presidenta de ADIF. Usted nos ha hablado del atractivo del sistema español, de lo que no nos cabe ninguna duda, pero los agentes que han comparecido aquí antes que usted ven deficiencias, incluso oportunidades de mejora. A mí me gustaría trasladarle aquellas dudas que nosotros también asumimos como grupo político.

Reconocemos el trabajo de ADIF y de ADIF Alta Velocidad en la puesta en marcha del sistema de liberalización del sector ferroviario para lograr una mayor competitividad de este servicio de transporte en nuestro país, aunque parece que vamos por detrás de otros países europeos. Es por ello que entendemos que debemos fijarnos en la experiencia de estos países para introducir mejoras en el sistema español. Conocimos la experiencia italiana a través de un compareciente que la precedió y conocimos ILSA y vimos que puede haber cosas perfectamente importables. En Italia se ha introducido desde 2012 la competencia en la alta velocidad y en la larga distancia, y es un mercado, por lo visto, muy similar al español. En España —usted lo ha contado— parece que la liberalización también va viento en popa: los datos indican que, a pesar de la situación pandémica que hemos vivido, el AVE Madrid-Barcelona está arrebatando al avión un 22 % de pasajeros, aproximadamente. Son buenos datos, indudablemente, pero hay que mejorarlos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 16

Tenemos buenos ejemplos en otros países, especialmente el ejemplo de Italia. ¿Por qué está funcionando bien en Italia? Nos contaron que, en primer lugar, la reforma de los cánones ha permitido un incremento de la frecuencia de los trenes y una bajada de los precios de los billetes y que, como consecuencia de esto, se ha duplicado la demanda. Lo segundo que se ha hecho en Italia es aumentar mucho la frecuencia, un tren cada seis minutos, lo que permite capturar todo tipo de viajeros, sobre todo de avión, donde las frecuencias no son tan altas. Y, en tercer lugar, funciona bien por esa apuesta por el intercambio modal y el ahorro de emisiones. Todo ello sin mermar los ingresos del gestor de infraestructuras italiano; además, parece que se han incrementado esos ingresos después de la liberalización. Se estableció también una nueva metodología para el cálculo de los cánones, sobre la base del estudio de costes directos y eficientes y, después, viendo pormenorizadamente en qué rutas había capacidad para incrementar el canon, basándose en sus peculiaridades y estableciendo también periodos temporales de vigencia del canon para dar certidumbre y sin revisión. Esto demuestra que una de las claves más importantes de todo este proceso es la determinación del canon, que, si bien aparece fijado en este texto que ahora empieza su trámite legislativo, también se puede modificar. Habría que ver también cómo se articulan las posibles variaciones del canon sobre la base de sus propios condicionantes y las posibles inversiones de los agentes, sobre todo, en la flota, que es lo más caro. Así, el RFI —se supone que es el ADIF italiano— bajó los cánones de las líneas más efectivas y permitió la subida de las frecuencias diarias casi un 123 %, según nos contó el último compareciente. Esto también tuvo como consecuencia la bajada de precios en un 40 %, una bajada significativa que se produce dos años después de introducir la liberalización y que se acompaña de un incremento de la demanda, también de casi el doble. Todo esto son puntos que se restan al tráfico aéreo. En España también se está dando esos resultados, por ahora. Pero hay que extender más el modelo, aprovechar el uso de las infraestructuras para rentabilizar las inversiones realizadas. Además, parece que nuestro sistema ferroviario favorece la entrada de nuevos operadores. Hay que aprovechar el cambio modal también para la reducción de las emisiones en las dos escalas del Pacto Verde Europeo y luego ir, por supuesto, hacia la reducción de precios para incrementar la demanda y, así, favorecer a los ciudadanos.

Entendemos que este proceso de liberalización funcionará bien, incrementando la competencia con bajada de los cánones, y, sobre todo, dará certidumbre jurídica, que es lo que va a dar esta nueva ley en el nuevo marco europeo. El sector está pidiendo una bajada de tarifas y que ADIF no sea juez y parte, sino que la CNMC tenga también funciones reguladoras en este proceso y que puedan controlar la fijación de los cánones. La clave de esta bajada de cánones está en la determinación de los costes de los sistemas de medición con criterios transparentes. Por tanto, le preguntamos si considera que los criterios que establece esta Ley del Sector Ferroviario son transparentes. También le preguntamos si puede haber un margen de mejora. Porque lo que está claro es que para que la liberalización del sector ferroviario cumpla sus objetivos la clave está en la rentabilidad económica de las empresas participantes y, por supuesto, en la rentabilidad social que esto pueda tener: que el tren funcione como un modo de transporte sostenible y que la alta velocidad pueda seguir captando viajeros del sistema aéreo, que puede ser ineficiente en los desplazamientos. **(La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia).**

La crítica que se ha hecho aquí por otros comparecientes es que el modelo actual, que es de simulación de la sostenibilidad económica, no funciona, porque ADIF establece una adición y después comprueba si el mercado la puede soportar. Nuestras preguntas son las siguientes. ¿No piensa usted que debería ser el revés? ¿Piensa usted que en el proceso de liberalización del sector ferroviario tendría que haber un árbitro independiente, como la CNMC? ¿Cree usted que debería haber un proceso similar al de la liberalización del transporte aéreo, como ha sucedido con el DORA, donde se acuerden todos los principios entre los operadores aéreos, AENA y el regulador? ¿Cree que este modelo puede ser aplicable también al sector ferroviario? Nos gustaría conocer también su opinión sobre cuándo veremos este proceso de liberalización —es algo que preocupa muchísimo a los ciudadanos— que ahora solo se aplica a la alta velocidad en la velocidad media, en cercanías y en el transporte interurbano, que tiene alta demanda y es donde hay más quejas por deficiencias en la ruta y por su supresión durante la pandemia, sin haberse restablecido.

Nada más y muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Arribas Maroto.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 17

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidenta.

En primer lugar, quiero condenar las desafortunadas palabras del señor Segura hacia la recientemente fallecida Almudena Grandes. Hay algo que tengo claro y es que el señor Segura jamás tendrá una estación con su nombre, simplemente por su trayectoria, sus condenas y sus antecedentes. Como mucho, aspirará a tener una sala de reuniones en la sede de la ultraderecha, VOX, con su nombre. Me parece, la verdad, muy lamentable que usted hable así de una persona que ha fallecido recientemente. **(Aplausos)**.

Presidenta, quiero agradecerle su presencia hoy en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados y, por supuesto, sus palabras y el interés que muestra por la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril. Como bien ha expresado usted, la liberalización del transporte ferroviario en España ha sido un proceso que ha causado mucho interés y mucho entusiasmo a todos los agentes y a los sectores comprometidos con este proyecto. Ha sido una apuesta de futuro que ha llevado horas de esfuerzo y de trabajo de manera transversal y en diferentes áreas y que va a permitir utilizar la red ferroviaria española de una manera óptima, segura y equilibrada.

Como bien ha explicado, presidenta, desde que se firmó el acuerdo hemos tenido que afrontar tres importantes hitos, unos previsibles y otros no tanto, como son el impacto de la pandemia del COVID-19, el arranque de las operaciones de las nuevas empresas ferroviarias y la situación actual de los servicios, y gracias a la solidez con la que cuenta este acuerdo se han podido ir sorteando todas y cada una de las incidencias que se han presentado en la liberalización del transporte.

Por otro lado, también quería hacer referencia a los Presupuestos Generales del Estado del año 2022. Señorías, gracias a que estos presupuestos son los más sociales y los más expansivos de la historia, se han podido paliar los efectos que ha producido la paralización de usuarios durante los meses del confinamiento intentando mantener las tarifas anteriores a la demanda. Señorías, como pueden observar, este Gobierno mira hacia delante y no evita hacer frente a los problemas, sino todo lo contrario, trata de solventar todas las problemáticas que se nos han venido presentando, muchas de ellas ajenas a la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril.

Como bien sabemos, ADIF está realizando todas las reformas y cambios necesarios en las principales ciudades españolas. Señorías, la red de alta velocidad tiene nuestra marca, la marca España, y este Gobierno sigue preocupándose y ocupándose de que así sea, porque nuestra máxima satisfacción es observar que los resultados de los estudios realizados muestran que está aumentando el uso del transporte ferroviario por parte de profesionales, de familias, de turistas. En definitiva, nos muestran que cada vez más ciudadanos confían en esta opción de movilidad.

Presidenta, muchas gracias. Es un placer tenerla aquí esta tarde con nosotros y poder comprobar de primera mano que la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril progresa adecuadamente.

Muchas gracias, presidenta. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas gracias.

A continuación, para concluir el debate, tiene usted la palabra, presidenta de ADIF.

La señora **PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD** (Domínguez González): Muchas gracias.

Lo primero de todo, si me permiten, es agradecerles a sus señorías todas las intervenciones y las preguntas. También quisiera indicarles que nosotros estamos siempre abiertos a contestar las preguntas parlamentarias que nos puedan presentar, y me refiero a cuestiones que me han preguntado como la de los importes totales de inversiones. Como hoy la comparecencia está destinada a la liberalización no dispongo de esa información, pero estaremos encantados de contestar a las preguntas que nos puedan formular. Pero sí me gustaría hacer un comentario respecto de las inversiones en alta velocidad. Como les digo, no tengo las cifras aquí, pero me gustaría indicar que en los presupuestos generales del año 2022 se produce un sorpaso, por decirlo así, de la inversión prevista en la red convencional respecto de la inversión prevista en la red de alta velocidad. Yo no puedo dar cuenta de lo que se ha ido haciendo en ejercicios anteriores, pero sí me gustaría indicar que la red de alta velocidad cumple este mismo año treinta años. La primera línea fue la Madrid-Sevilla, y ya hace más de veinticinco años que se viene trabajando en la expansión con el resto de las líneas. Efectivamente, ha habido ejercicios en los que la inversión en alta velocidad ha superado la inversión en la red convencional, pero creo que estamos en un momento en el que eso no está siendo así, porque somos muy conscientes de que el mayor número de viajeros se produce, precisamente, en el ámbito de las cercanías y, por esa razón, estamos intensificando mucho las actuaciones en esa red de cercanías.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 18

Me gustaría agradecer las muestras de reconocimiento o agradecimiento por el esfuerzo que se ha hecho por parte de ADIF y por el resultado, incluso el señor Accensi creo que ha comentado que es mucho mejor del esperado. Me alegro de haberle sorprendido positivamente en ese sentido. Efectivamente, como algunos de ustedes han mencionado, ha habido un interés muy importante en la liberalización por parte de todos. En efecto, el centro de la liberalización lo tenemos puesto clarísimamente en los usuarios, en los ciudadanos, y lo que pretendemos es que tengan mayor oferta de servicios, que tengan unas tarifas más atractivas. Además, quiero indicar que, igual que en algunos corredores somos muy conscientes que competimos con el avión, creemos que la liberalización está ayudando y va a ayudar a competir cada vez más con el coche, que no solo emite gases de efecto invernadero —la aviación también, pero es un transporte de masas—, sino que, además, produce congestión y produce accidentes; por tanto, no es solamente una cuestión ambiental. Con lo cual, entendemos que en algunos corredores el verdadero objetivo de la liberalización es ir captando a los que hoy en día están cogiendo el coche particular, de ahí la importancia de que haya más frecuencias y, sobre todo, precios más competitivos, porque eso sí que permitirá a las familias ir hacia el ferrocarril en lugar de coger el vehículo privado.

Voy a entrar en otras cuestiones. Por ejemplo, me ha preguntado el grupo del PNV si se va a extender a otras líneas. Claro, de hecho toda la red actualmente en servicio está abierta a que pueda haber solicitud de surcos. Otra cosa es que el proceso que hemos seguido haya sido el de oferta de capacidad. El objetivo es completar las líneas de alta velocidad, todas las líneas; de hecho, usted mencionaba la Y vasca, y somos muy conscientes, porque tenemos los estudios de rentabilidad socioeconómica, que precisamente la relación Madrid-Bilbao va a ser una relación con mucho potencial y mucho atractivo. Respecto a si se contempla la gestión en el ámbito de otra administración que no sea ADIF, yo creo que esto supera el ámbito del propio ADIF. Esto está recogido tanto en la legislación vigente como en sus estatutos de autonomía y creo que corresponde al Ministerio de Transportes y al Gobierno de España entrar en estas consideraciones.

Uno de los temas por los que han manifestado su interés o su preocupación muchos de los grupos que han intervenido es el del coste eléctrico. Efectivamente, nosotros somos los que hacemos la compra de la energía, pero lo que se hace es repercutirla a los operadores ferroviarios. En ese sentido, estamos preocupados por ellos, porque es cierto que en sus planes de negocios uno de los elementos que han tenido en consideración son los cánones. Los cánones es una parte de lo que ellos tienen que hacer efectivo al administrador de infraestructuras, pero el coste de la energía lo que hacemos es traspasarlo. Nosotros, en ese sentido, lo hacemos a través de una consultoría para tratar de ir cerrando el coste de la energía a los precios más óptimos. Efectivamente, eran imprevisibles estos costes de la energía, pero también me consta que el Gobierno está trabajando para ver cómo se puede compensar esto, siendo un tema completamente al margen, como decía, de los cánones.

Otro de los temas que han comentado es, precisamente, el de los cánones. En ese sentido, como era consciente de la preocupación que podían tener los distintos grupos y, además, conocía las intervenciones que habían realizado los operadores en la comparecencia del pasado 14 de febrero, sí que me ha parecido interesante poder traer esta comparativa. **(Apoya su intervención en una presentación digital)**. Los cánones están formados por una parte fija, que lo que hace es tratar de repercutir los costes fijos que tenemos nosotros en el mantenimiento de la red y, luego, una parte adicional. Sí que es cierto que los operadores hablaron mucho de la parte fija, y, en su opinión, estaba por encima de los costes de otras líneas en el ámbito europeo. Esto corresponde a un estudio comparativo en el ámbito europeo y, además, a un estudio por líneas. Como pueden ver, las tres líneas abiertas en este momento a la competencia, las que se recogen en los acuerdos marco suscritos, están por debajo de todas las líneas en el ámbito de Francia y están, aproximadamente, al nivel de las alemanas; realmente, solo está al nivel de las alemanas el Madrid-Barcelona. Pueden ver que tanto el Madrid-Sevilla como el Madrid-Valencia se encuentran por debajo, estando precisamente el Madrid-Valencia prácticamente al nivel de las líneas en Italia. Luego, debajo ya tienen el detalle de las líneas francesas, que, como ven, salvo en un caso de Bruselas-Lieja, todas las demás se encuentran claramente por encima de los cánones que tenemos en este momento nosotros.

Precisamente me preguntaban por la fecha en la que estimábamos que podríamos tener ya el cambio de ser del tributo. Será en el momento que se apruebe la modificación de la Ley del Sector Ferroviario. Por esto indicaba yo en mi intervención que nosotros deseamos que se produzca la aprobación de esa modificación cuanto antes. Es cierto que cabe la posibilidad de hacer la modificación, que está establecida en la ley de presupuestos generales, pero también es cierto que se podrá producir un diálogo y una gestión mucho más rápida si tiene esa facultad el administrador de infraestructuras.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 19

Paso a otras cuestiones. Comentaban si la CNMC había requerido a ADIF sobre la capacidad perdida y si había algún tipo de vigilancia. Nosotros hacemos, efectivamente, la vigilancia y le corresponde a la CNMC hacer la vigilancia, y así la hace, de las tarifas que se fijan. Es más, lo puede hacer con carácter previo a la fijación ahora mismo en la ley de presupuestos. Y, lógicamente, una vez que tengamos la potestad por parte del administrador, pues también tendremos que pasar por esta repercusión.

Me han preguntado sobre por qué razón OUIGO no hacía parada en Lleida. Nosotros, como hemos comentado, hemos hecho unos paquetes de surcos, pero además los operadores hicieron su propia oferta de surcos adicionales. Ahí tendrían que preguntar más bien al operador por qué razón han decidido que no tengan parada en Lleida determinados servicios, porque, insisto, esa ha sido la petición de surcos que ellos nos han realizado. Nosotros ponemos a disposición la infraestructura, tanto la infraestructura lineal como las nodales, es decir, las estaciones, pero son los operadores los que establecen las infraestructuras.

Como decía, pueden hacernos las preguntas parlamentarias que consideren sobre los costes. Respecto al tema concreto de la variante de Pajares, preguntaban por los sobrecostes, y me gustaría hacer una matización. El primer coste inicial que se plantea cuando se realiza el primer proyecto era el de la perforación del túnel, no era el de la obra completa. Entonces, ese estudio lo hacemos, por supuesto. Insisto en que contestaremos a esta pregunta, si ustedes estiman conveniente planteárnosla a través de una pregunta parlamentaria, pero sí que me gustaría introducir esta matización, porque muchos seguramente están pensando que son sobrecostes y no lo son. El coste inicial era simplemente el de la obra civil de hacer la perforación de los túneles, que, por otra parte, era la obra más compleja.

Sobre las consideraciones que hacía el Grupo Parlamentario VOX en relación con la denominación de la estación de Puerta de Atocha, que a día de hoy sigue siendo estación Puerta de Atocha, es potestad del Ministerio de Transportes atender a peticiones concretas que se puedan establecer tanto en el propio ministerio como externamente al ministerio. Hay un procedimiento reglado según el cual se hacen las consultas determinadas y, una vez que se tome la decisión, nosotros, como administrador de infraestructuras, procederemos a ello. Quiero insistir en que de momento la estación se sigue denominando Puerta de Atocha.

Mencionaba la posibilidad de que hubiera un árbitro independiente para regular o fiscalizar el tema de los cánones. Ya lo hay: la CNMC. Comentaba el grupo VOX e insistía mucho en el hecho de que haya entrado un operador cuya matriz pueda ser de nacionalidad francesa. Lo cierto es que OUIGO es una empresa radicada en España y que los puestos de trabajo los está generando en España. Esto es así. Respecto a la posibilidad de que operadores españoles puedan operar en Francia, ya puede entender su señoría que no está en el ámbito de mi competencia, pero sí me gustaría destacar que el equivalente a la CNMC español ha remitido en recientes fechas —estamos hablando de semanas— un informe sobre este tema a SNCF Réseau, que es la parte de administrador de infraestructuras equivalente a ADIF, instándole a que resuelva algunos temas relacionados con la falta de interoperabilidad en sus líneas, para que lo resuelva y para que, efectivamente, pueda proceder a la liberalización de los servicios. Insisto en que es una directiva europea y que en España lo que hemos hecho ha sido cumplir esta directiva europea. No somos los primeros que estamos pagando el pato, al contrario. Como hemos dicho, hemos analizado otros procesos en otros países. Precisamente mencionaba el Grupo Popular el caso de la liberalización en Italia, que es bastante anterior, del año 2012. La particularidad y el éxito —la DG MOVE nos ha felicitado—, aparte de las condiciones de transparencia, etcétera, es el hecho de que seamos el primer país en el que aparecen tres empresas distintas y cuatro marcas comerciales, lo que incrementa todavía más la competencia y redundo, por tanto, en beneficio de los usuarios y de los pasajeros. Creo que no he olvidado ninguna de las cuestiones más importantes.

Quiero de nuevo agradecer a los que han manifestado su agradecimiento por el esfuerzo que hemos hecho. Efectivamente, ha sido un esfuerzo grande, porque se podrán imaginar que para nosotros, como para cualquier empresa, cambiar nuestro modelo de trabajo y nuestra fórmula de trabajo requiere una adaptación sustancial y tener que interlocutar, además de con un único operador como hasta la fecha, con varios operadores, con todo lo que esto conlleva.

Muchas gracias, señorías.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas gracias.

Le agradecemos, como siempre, su presencia en esta Comisión y le emplazamos a venir cuando usted lo desee. **(Pausa)**.

La señora **PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD** (Domínguez González): Gracias. **(Pausa)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 20

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD (RALLO DEL OLMO), PARA INFORMAR A LA COMISIÓN SOBRE SU VALORACIÓN DE LA REPERCUSIÓN DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL. (Número de expediente 212/002112).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señorías, damos una merecida bienvenida a la señora Rallo del Olmo, que una vez más tiene la delicadeza de venir aquí a informarnos sobre los asuntos que dirige y que nos atañen a todas y a todos.

Sea muy bienvenida, como siempre, y le doy a usted la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, presidenta. Buenas tardes, señorías.

Es para mí un honor comparecer ante esta Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para informar sobre la valoración de la repercusión de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril. La verdad es que comparezco tras la intervención de la presidenta de ADIF y las intervenciones tanto del representante del operador público Renfe como de los operadores privados, por lo que no sé si diré alguna cosa adicional o distinta a lo que ya se ha dicho en todas las intervenciones anteriores.

Antes de entrar en una valoración específica sobre todo este proceso, sí me gustaría referirme brevemente al modelo por el que optó el Gobierno español para trasponer la Directiva 2016/2370, de 14 de diciembre de 2016, por la que se establece el espacio ferroviario único europeo, así como al contexto en que se ha producido y se va a continuar produciendo la apertura al mercado de los servicios comerciales en el ámbito nacional del transporte de viajeros por ferrocarril.

El Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, por el que se traspuso, entre otras, la directiva citada, estableció la apertura a la competencia de estos servicios, distinguiendo entre los servicios comerciales, cuya apertura se produciría en diciembre de 2020, y los servicios ferroviarios sometidos a obligaciones de servicio público, cuya apertura tendría efecto al finalizar el contrato que está actualmente vigente entre el ministerio y Renfe, que finaliza en 2027, con una posibilidad de prórroga de cinco años más. Es decir, el Gobierno, dentro del amparo, por supuesto, de la normativa europea, optó por un enfoque prudente, asegurando que los servicios que actualmente presta Renfe y que son los servicios obligación de servicio público, que son esenciales para la conectividad de los ciudadanos y la cohesión social, se prestaran por el operador público durante diez años y evitar así riesgos e incertidumbres propias de la liberalización en este tipo de transporte tan esencial. De esta forma se aseguraba la continuidad en la prestación de estos servicios OSP, en los que el conjunto de la sociedad, a través de los presupuestos generales del Estado, financia el déficit de explotación y, además, se permitía acometer un importante paquete de inversiones en material rodante por parte de Renfe. El contrato se firmó en diciembre de 2018, como he mencionado, y la operadora pública Renfe continuará prestando estos servicios hasta diciembre de 2027, con una posibilidad de prórroga de cinco años más.

Es necesario destacar que mientras en los servicios comerciales la liberalización se produce con un modelo de competencia en el mercado, es decir, operadores que compiten, digamos, facilitando a la población servicios del mismo tipo, en las OSP se producirá en su momento una competencia por el mercado, es decir, que a través de un proceso de licitación un único operador prestará aquellos servicios para los que resulte adjudicatario.

Además, el Real Decreto-ley 23/2018 incluyó ya diversas disposiciones para reforzar todo el sistema institucional ligado al sector ferroviario, con unos administradores de infraestructuras, ADIF y ADIF-Alta Velocidad, que ven reforzada su independencia, asegurándose en todo caso la separación total con las empresas ferroviarias, con los operadores, blindándoles frente a posibles influencias o conflictos de intereses y ampliando en ese momento ya algunas competencias en el ámbito del establecimiento de los cánones ferroviarios. Además, la CNMC, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, el regulador en España de este sector, también incorpora nuevas competencias y amplía su ámbito de actuación, controlando el correcto funcionamiento del sector, pudiéndolo hacer tanto a iniciativa propia como por iniciativa de los distintos agentes del mercado.

Desde el principio, el Gobierno apostó por que la liberalización de los servicios ferroviarios de tipo comercial resultase una experiencia de éxito, con el objetivo, que seguro que ya se ha dicho en varias ocasiones, de maximizar el uso de las infraestructuras, sobre todo de las de alta velocidad, dando además seguridad jurídica a los operadores ferroviarios, que requieren realizar importantes inversiones en este sector para poder operar y, sobre todo, facilitando la movilidad a los ciudadanos a través de una mayor

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 21

oferta de servicios y a costes más competitivos. Para conseguir estos objetivos, como ha explicado la presidenta de ADIF, el administrador de infraestructuras diseñó un modelo basado en la oferta de capacidad marco y su adjudicación a tres empresas ferroviarias que aseguraban el mayor uso de las infraestructuras disponibles, mediante un procedimiento que fue equilibrado, objetivo, transparente y no discriminatorio y que ha contado con la supervisión y la conformidad del regulador, la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia. La propia Comisión Europea —creo que también la presidenta de ADIF lo ha puesto en valor— destacó muy positivamente la fórmula utilizada por ADIF, subrayando el caso español como un caso de éxito y una referencia en el proceso de apertura de este tipo de servicios.

Como decía, el modelo de adjudicación a través de la fórmula de los acuerdos marcos de capacidad permite, por un lado, maximizar el uso de las infraestructuras de alta velocidad en beneficio del ciudadano y, por otro, garantizar a los operadores el acceso a una red durante un periodo de diez años, lo que proporciona esa seguridad jurídica que necesitan para acometer las importantes inversiones que requiere este sector, bien sea en adquisición de trenes, en disponibilidad de talleres o en formación de personal; no obstante, también las empresas pueden solicitar capacidad de manera independiente a este procedimiento. La presidenta de ADIF seguro que se ha extendido sobre todo este proceso, pero sí es importante destacar que ha permitido una introducción ordenada y progresiva de este proceso de liberalización, de manera que se eviten los efectos colaterales o indeseables más relevantes.

No quisiera tampoco dejar de mencionar el reciente proyecto de ley aprobado el pasado mes de noviembre, al que también se han referido, por el que se modifica la Ley del Sector Ferroviario para mejorar la adaptación de la ley a la liberalización y al derecho de la Unión Europea, siendo uno de los principales efectos o contenidos de esta ley el hecho de que atribuye a ADIF la determinación de los cánones ferroviarios, que de esta manera quedarán totalmente en el ámbito del administrador y con una capacidad y una flexibilidad para adaptarse a las circunstancias concretas que se establezcan en la ley. Como saben, actualmente estos cánones son un tributo y, por tanto, tienen que establecerse en la ley de presupuestos de cada año, y a partir del momento de la aprobación de la ley, que esperemos que sea pronto, serán prestaciones patrimoniales públicas de carácter no tributario, de manera que los administradores podrán fijar las cuantías, respetando, por supuesto, la jurisprudencia del Tribunal Constitucional. Por otro lado, también siguiendo las directrices recogidas en la Directiva Recast, este proyecto de ley aclara algunos conceptos, como el de infraestructura ferroviaria y los conceptos e instalaciones de servicio, entre otras cuestiones.

En cuanto a los plazos y a cómo se ha producido la entrada de estos operadores privados, todos somos conscientes de que la pandemia de la COVID-19 y las medidas que fue necesario tomar tanto por parte del Gobierno como de las comunidades autónomas, que supusieron importantes reducciones de la movilidad, han afectado de manera muy relevante tanto a la oferta como a la demanda de todos los servicios comerciales y de las obligaciones de servicio público y, por tanto, también han alterado los plazos y las previsiones de entrada de los operadores privados. Por ello, disponemos ya de datos suficientes para hacer una valoración positiva al respecto, pero habrá que estar muy atentos a ver qué pasa en los próximos meses. Desde el primer momento, en el ministerio hemos estado muy atentos a buscar fórmulas que facilitaran la convivencia adecuada entre el sector público, en este caso representado por el administrador o los administradores de infraestructuras y Renfe, y el sector privado en este nuevo modelo de sector ferroviario, de manera que siempre tratáramos de maximizar el beneficio para los ciudadanos con una mejor oferta de movilidad.

Ya he mencionado el interés de dar seguridad jurídica a todos los operadores y asegurarles la capacidad de operar durante diez años, pero había un objetivo adicional, que era hacer evolucionar a Renfe, al operador público, para que fuera cada vez más fuerte, más competitivo, moderno e innovador y que además entrase a competir en los mercados internacionales —de forma que en esa evolución pasara a configurarse ya como un operador de movilidad, ampliando su campo de acción respecto del tradicional de solo mover trenes—, así como en el ámbito de la logística, en un contexto temporal y digital tecnológico, que es cada vez más exigente.

Para Renfe, la apertura del mercado supone la necesidad de adaptarse, porque la realidad ha cambiado y deja de ser, obviamente, el operador en exclusiva en este tipo de servicios comerciales. La existencia de empresas privadas con capacidad de prestar servicios en este ámbito favorece su racionalización, su flexibilización y, desde luego, tiene que contribuir a una mayor eficacia en la asignación de los recursos. De hecho, atendiendo a la experiencia de otros Estados miembros con una realidad similar —creo que la presidenta de ADIF también ha hecho mención a este tema—, se ha visto que tiene

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 22

un efecto en la reducción de precios, un efecto en el incremento de servicios y, a la postre, va a beneficiar a todos los usuarios del ferrocarril. Ya he mencionado que se ha pretendido un sistema ordenado y progresivo, que maximice la utilización de la red ferroviaria, de manera que se obtenga un mayor rendimiento a la inversión que hemos hecho entre el conjunto de la sociedad en las últimas décadas, poniendo siempre a los usuarios, a los ciudadanos, como grandes beneficiarios de todo este proceso. Además, el sistema ferroviario español y concretamente la red de alta velocidad —también lo ha mencionado la presidenta de ADIF— tenía un nivel de utilización muy inferior al de otros países de su entorno y, desde luego, muy lejos de su capacidad. De hecho, ADIF ofertó de forma global una capacidad un 60 % más alta de lo que se estaba utilizando en el momento en el que se llevó a cabo la licitación. Para posibilitar el aumento de la oferta ADIF preparó un sistema de explotación, además, más eficaz, más eficiente y que redundará también en una mejora del funcionamiento del propio administrador de infraestructuras y también de las empresas ferroviarias, logrando de esta manera una mayor y más competitiva oferta de servicios de transporte. Hasta el momento y con la entrada del primer operador privado, OUIGO al corredor entre Madrid y Barcelona, así como la creación de un nuevo producto comercial de bajo precio —como es el AVLO por parte de Renfe, que empezó a operar en junio de 2021—, ya se ha visto que ha tenido un efecto muy positivo sobre la demanda y una bajada de precios significativa en términos medios. En cuanto a Renfe, según informó la propia entidad, en el corredor Madrid-Barcelona ya van restableciendo servicios después de los efectos de la pandemia. Actualmente, tienen un 81 % de los servicios, estando previsto ya en los próximos meses restaurar toda la oferta, con un total de 426 servicios en el corredor Madrid-Guadalajara-Zaragoza-Barcelona hasta Figueras. Los datos de demanda del corredor para los servicios comerciales también se van recuperando de manera muy positiva.

En relación con el mercado liberalizado y la entrada de nuevos operadores, otro aspecto relevante para el ministerio era garantizar que las empresas ferroviarias que prestaran los servicios aplicaran los descuentos obligatorios para las familias numerosas, por lo que también se ha establecido un procedimiento para que así sea. Antes siendo el operador público se hacían estas bonificaciones, pero no era necesario liquidarlas por parte de la Administración y ahora ya todas las empresas privadas tendrán que establecerlas y serán liquidadas por parte del ministerio. Por otro lado, no podemos olvidar que en este nuevo escenario cobra importancia especial la defensa de los derechos de los usuarios, que es una cuestión que también se aborda desde el ministerio, pero que hay que reforzar con la entrada de los operadores privados. Ya estamos dando los primeros pasos, se está trabajando intensamente en este tema. La normativa actual requiere que se establezca un libro de reclamaciones y se está trabajando en actualizar y modernizar todo este sistema a través de un sistema digital, de forma que las reclamaciones puedan presentarse electrónicamente y no solo sirvan para una mejor gestión por parte de los operadores, sino que también sirvan para que la Administración pueda hacer de manera más útil y eficiente toda la labor que tiene de inspección al respecto. Precisamente, en este sentido de las labores de inspección y de instrucción de los expedientes sancionadores desarrolladas desde la entrada en vigor de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, tanto por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana como por la propia Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria se ha puesto de manifiesto la necesidad de modernizar determinados aspectos del régimen sancionador que contenía esta ley. Entre otros aspectos, se ha constatado que es necesario revisar algunos de los tipos infractores vigentes, tanto para lograr una mejor definición de los mismos como para ajustar estos tipos para lograr la máxima efectividad en su aplicación. No podemos olvidar que el objeto de cualquier sistema sancionador no es recaudatorio, sino que se garantice el cumplimiento de la normativa y, desde luego, ser disuasorio para la realización de prácticas contrarias a la misma. Por otro lado, también se comprobó que a día de hoy concurren determinadas circunstancias —como la aprobación de nuevos reglamentos de la Unión Europea en el ámbito ferroviario— que hacen necesario que la Ley del Sector Ferroviario recoja nuevos tipos infractores que hasta ahora no estaban contemplados. Actualmente, tenemos este anteproyecto de ley en fase de tramitación y cuando finalice el proceso de consulta pública en el que se está trabajando, se continuará su tramitación, será aprobado por el Gobierno y entrará en esta Cámara.

Antes de terminar, me gustaría mencionar que para Renfe Operadora la apertura del mercado de transporte ferroviario —como mencionaba anteriormente— es una oportunidad, es un reto y exige por su parte la necesidad de adaptarse. Están en ello, para eso Renfe aprobó en el año 2019 su Plan Estratégico 2019-2028, en el que se exponen y definen las líneas que van a permitir a la compañía afianzar su posición competitiva ante los nuevos actores en un mercado liberalizado. El plan se basa en tres pilares —el foco en el cliente, la internacionalización y la eficiencia y seguridad— y en tres palancas,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 23

que son la transformación digital, las alianzas estratégicas y la transformación cultural. Todos estos elementos ya se están concretando en distintas iniciativas, en distintos proyectos diseñados para abordar la nueva situación, como, por ejemplo, el nuevo servicio comercial con el nombre de AVLO; la futura plataforma integral de Renfe como servicio, el RaaS; la creación de los centros de competencias digitales, que además van a permitir generar actividad económica y empleo cualificado en las zonas que han estado estrechamente vinculadas al ferrocarril y que hoy por distintas razones están perdiendo población, o el impulso de la internacionalización de Renfe. También Renfe ha modificado su esquema comercial para hacer más accesible sus servicios de alta velocidad y larga distancia a todos los ciudadanos, especialmente a determinados colectivos de mayores, de jóvenes o de familias con niños. De todo ello han sido informadas sus señorías en la comparecencia también del director de Área de Negocio de Alta Velocidad y otros servicios de Renfe Viajeros.

Por otro lado, el contrato de prestación de las obligaciones de servicio público —como mencionaba antes—, que va a tener un plazo de diez años, ha permitido acometer a Renfe un ambicioso paquete de inversiones en material rodante y en mejora de las estaciones de cercanías, que ya estaban creando en los usuarios una sensación de decadencia. Esto no es óbice para que en el ámbito del ministerio continuemos trabajando, preparando las actuaciones que haya que hacer para cuando sea obligatorio proceder a la liberalización de estos servicios OSP. En este sentido, recientemente se ha sometido a consulta pública previa la orden que regulará el régimen de autorizaciones para prestar los servicios de transporte sujetos a obligaciones de servicio público, el procedimiento para su otorgamiento, los derechos y obligaciones de las empresas ferroviarias durante el periodo de vigencia de estas autorizaciones, las causas de modificación y revocación de las mismas, teniendo en cuenta obviamente toda la regulación europea a este respecto que marca profundamente el sistema que vamos a utilizar.

No quisiera terminar sin hacer una mención breve al Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, que se acaba de elevar a Consejo de Ministros en primera lectura, que está publicado en la web del ministerio y que está en este momento en trámite de audiencia pública y de información pública. Se trata de una ley que se basa en el concepto de la movilidad como un derecho de los ciudadanos y las ciudadanas que los poderes públicos estamos obligados a regular y a salvaguardar, si bien no como un fin en sí mismo sino como un medio para el ejercicio de otros derechos, como pueden ser el acceso a los servicios básicos, el puesto de trabajo o el lugar de estudio, con independencia del nivel de renta, del género, de la clase social o de las posibles limitaciones físicas de las personas. La movilidad parece así vinculada a un conjunto de actividades sociales, en las que la separación espacial de las actividades demanda un sistema de movilidad que permita su adecuada realización, situando a las personas en el centro de todo este sistema. Para ello se establecen sistemas de mayor colaboración entre las administraciones. Al ciudadano no le interesa saber de quién es competencia qué, lo que quiere son respuestas a sus necesidades. Se refuerzan los métodos de planificación y en el ámbito del ferrocarril se plantea siempre la necesidad de la concepción intermodal. Al final, el objetivo es la capacidad de movilidad, no es un medio u otro, y de esta manera a través de todo el potencial que tiene la intermodalidad, con unos medios digitales que permitan una adecuación entre la oferta y la demanda, se trata de que los ciudadanos vean maximizadas sus opciones de movilidad a través de un sistema público con tiempos de viaje adecuados y competitivos.

Con esto termino ya. La valoración que hacemos desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de la repercusión de la liberalización del transporte de viajeros de ferrocarril es claramente positiva. Por un lado, como ya he mencionado, porque supone una mejora en el nivel de explotación de la red ferroviaria de alta velocidad, que es la más extensa de Europa, rentabilizando de esta manera la inversión que hemos hecho en el conjunto de la sociedad. Por otro lado, porque facilita el acceso al transporte ferroviario a colectivos más sensibilizados con el precio del mismo y atrae además el ferrocarril a muchos usuarios que antes no lo utilizaban, captando viajeros de la carretera, especialmente en relación con los viajes de larga distancia, con el consiguiente ahorro en las emisiones de CO<sub>2</sub>. Y además, porque ofrece muchas oportunidades a todo el sector, a la industria asociada. Como se ha dicho aquí en otra de las intervenciones, si somos capaces de aprovechar la oportunidad que ofrece la apertura al mercado, unido a la digitalización, la intermodalidad podrá constituir un factor clave para esa transición a modos más sostenibles, más eficientes y potenciar el desarrollo económico de nuestro país.

A partir de este momento quedo a disposición de sus señorías para que planteen las cuestiones o las reflexiones o sugerencias que consideren adecuadas.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 24

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Rallo del Olmo.

Pasamos a la intervención de los grupos parlamentarios. El señor Barandiaran, del Grupo Vaco (EAJ-PNV) no está. Por tanto, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor López-Bas Valero tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, presidenta.

Buenas tardes, señora Rallo, gracias por su exposición. Hay un par de cuestiones que le quería preguntar. Entiendo que el ministerio habrá elaborado estadísticas y tendrá números, lo digo por si es algo que sea accesible, que podamos obtener, sobre todo los datos comparativos. Desde luego, mi grupo no es en absoluto sospechoso de no estar a favor de la liberalización del sector ferroviario, pero nos gustaría, para poder confirmar efectivamente lo que creemos que es una buena noticia, que es que la liberalización ha funcionado, disponer de datos, que no sé si se dispone de ellos en algún tipo de documento o de base, sobre el número de viajeros, sobre precio de billetes, comparativa del número de trenes. Es decir, datos que nos demuestren más allá de lo que creemos que es una realidad. No sé si hay algún tipo de documento al que pudiéramos acceder o incluso solicitarlo al ministerio para que se elabore, porque creo que sería interesante a la hora de poder argumentar sobre las bondades de la liberalización de las que estamos hablando.

Ha hecho referencia a que ya está en consulta pública la orden en relación con el tema de la liberalización también de los servicios que están sometidos todavía a obligación de servicio público, en principio hasta el año 2024. Es verdad que también la normativa prevé posibles prórrogas y querría saber las alternativas, si se ha propuesto ya por parte del ministerio utilizar esas prórrogas, en qué sentido y si es algo que ya esté diseñado.

Finalmente, hay una cuestión que sé que no es exactamente el tema, pero está muy relacionado con lo que hemos comentado de la liberalización y es el objeto de su exposición hoy aquí, que se refiere al tráfico de viajeros. Existe la percepción —o al menos algunos la tenemos— de que siendo ya anterior la liberalización del tráfico de mercancías, no ha alcanzado el éxito que sí ha tenido la de los viajeros. ¿Cuáles son los motivos, más allá de que puedan acceder o les interese acceder a los operadores? Primero, quiero ratificar si esa percepción es real y si existen causas detectadas, identificadas sobre por qué en las mercancías no parece tener ese éxito que tiene la liberalización del tráfico de viajeros. Al final, parece que los propósitos del Gobierno de potenciar el ferrocarril en el tráfico de mercancías poco a poco —al menos, desde luego, es una visión, una perspectiva— se van dirigiendo más al tráfico en carretera que al ferrocarril. ¿Cuál es el motivo de que eso sea así, si realmente existe un menor éxito por parte del tráfico de mercancías?

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra el señor Bel Accensi.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidenta.

Muchísimas gracias también a la secretaria general de Transportes y Movilidad por su comparecencia. La verdad es que usted comparece después de la presidenta de ADIF y, con el encorsetamiento parlamentario de que no le hemos podido hacer ninguna repregunta a la presidenta de ADIF, vamos a tener que jugar al rebote con usted. Es perfectamente capaz, tiene sus competencias, y alguna cuestión sí se la vamos a traspasar.

Yo lo he dicho antes en la comparecencia de la presidencia de ADIF, nosotros hacemos una valoración positiva de las primeras fases de la liberalización. Creo que los ciudadanos también lo perciben en tanto en cuanto han visto la evolución de los precios que es, quizá, lo que les va a permitir ser más usuarios y más frecuentemente de este tipo de transporte. Por tanto, hasta aquí hay coincidencia plena. Usted ha sido prudente porque, aparte de esta valoración positiva, ha dicho que hay que estar atentos a ver cómo evolucionan durante los próximos ejercicios, y aquí yo le quisiera plantear mi primera pregunta. ¿Cuáles son los temas que preocupan a la secretaria general en estos momentos respecto a la evolución de los próximos ejercicios en cuanto al proceso de consolidación de la liberalización y su continuidad? Es una pregunta que ha quedado sin respuesta con la presidenta de ADIF y voy a probar suerte a ver si, en esta ocasión, tengo la posibilidad de obtenerla.

En cuanto al corredor del Mediterráneo, ¿para cuándo está previsto que sea operativo con alta velocidad en su integridad? Consecuentemente, ¿para cuándo estaría previsto poder liberalizar este eje, que es un eje absolutamente fundamental como ustedes comprenderán?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 25

Respecto al tema de los cánones, lo único que puedo decir es que, dentro del encorsetamiento que tenemos y la hiperinflación legislativa que tenemos en el Congreso, vamos a intentar ser lo más diligentes posible para poder tramitar con urgencia el proyecto de ley de modificación de la Ley del Sector Ferroviario y que no les sirva más de excusa. Yo lo he dicho antes, ya hay mecanismos legales en estos momentos para que, si se quiere modificar de forma rápida y en diferentes ocasiones a lo largo del ejercicio, puedan modificarse estos cánones, aunque tengan la consideración de tributos. En todo caso, vamos a intentar ser rápidos y vamos a ver si ADIF responde cuando tenga este instrumento y es capaz de reaccionar a una variación de los cánones como se lo piden los operadores o la misma Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. La presidenta de ADIF se ha guardado una segunda transparencia para la segunda intervención que nos ha puesto aquí y, claro, no le hemos podido preguntar, le voy a trasladar a usted la pregunta. Nos ha puesto una comparativa de los cánones del precio por kilómetro en comparación con otros tramos liberalizados en Europa. Ahí nos venía a decir que con Alemania y con Italia estábamos más o menos parejos —no exactamente— y que en algunos tramos de Francia incluso eran mucho más asequibles estos cánones. Pero, tanto en el caso de Alemania como en el de Italia o en el de Francia, he observado en la proyección que nos ha mostrado que el margen de variabilidad de estos cánones en los diferentes tramos era relativamente escaso y, en cambio, cuando he comparado los cánones que había en los tres ejes en España, he apreciado en el de Madrid-Barcelona que el canon es de 15,6 euros/kilómetro, en el de Madrid-Valencia no es ni el 50% de ese canon, 7,4 euros/kilómetro, y en el de Madrid-Sevilla es de 11,4. Quisiera saber a qué se debe esta alta variabilidad entre un tramo y otro, variabilidad que no se produce en ninguno de los países europeos que nos ha dicho la presidenta de ADIF. No vea aquí una situación victimista en el sentido de que el tramo Barcelona-Madrid cuesta más del doble que el de Madrid-Valencia, pero para que no la vean los ciudadanos —no que no la vea usted o que no la vea yo— lo mejor es tener una explicación clara y transparente de esta variabilidad.

En cuanto al Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, no vamos a entrar hoy en el tema, entiendo que ha sido una referencia tangencial, vamos a tener ocasión de afrontarlo, pero sí que coincido en que es una de las leyes importantes de esta legislatura y de esta Comisión. Habrá alguna más, alguna que ya tenemos en marcha, pero efectivamente esta es una ley no solo de presente sino de mucho futuro. Por tanto, vamos a intentar también desde esta Comisión, al menos por parte del Partit Demòcrata, que tenga un desarrollo legislativo lleno de éxito y espero que también el Gobierno y los grupos mayoritarios que dan respaldo al Gobierno sean sensibles a las propuestas que les podamos hacer desde el resto de los grupos.

Muchísimas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Bel.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra la señora Granollers Cunillera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidenta.

Le agradezco también sus explicaciones a la secretaria general de Transportes y Movilidad. A diferencia de mi compañero, sí le voy a comentar una cosa sobre movilidad sostenible que hemos leído hoy y, como va en correlación con el tema que tratamos hoy, sí lo quería abordar. Creo que vamos a estar totalmente de acuerdo en que la movilidad sostenible y descarbonizada es uno de los grandes retos que debemos abordar; un modelo de movilidad sostenible que esté al alcance de todos y que comporte un cambio real frente a la emergencia climática. Para ello, sabemos que debemos impulsar transformaciones profundas en el modelo de transporte con infraestructuras que lleguen a todos los territorios, no solamente a las grandes ciudades, y especialmente a los territorios más castigados. Debemos no solo mejorar el servicio ferroviario, sino hacerlo digno, porque el tren juega un papel clave en la movilidad sostenible. Hay que garantizar esta conexión ferroviaria en todos los territorios del Estado, debemos asegurar las infraestructuras y un servicio cien por cien público —debería ser público— y de calidad para blindar los derechos de las clases más populares. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Sabiendo esto —me imagino que estamos totalmente de acuerdo—, hoy leemos estupefactos en el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible un texto corto —y se lo voy a leer textualmente— pero que nos ha dejado muy preocupados: «El transporte ferroviario es una fórmula muy eficiente, tanto desde una perspectiva ambiental como económica, cuando el nivel de utilización es alto, pero no lo es en el caso de niveles muy bajos de utilización —que aquí nos deberíamos preguntar por qué es de baja utilización; seguramente porque no es suficientemente digno—. Por ello, no suele ser la mejor solución para los territorios de baja

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 26

densidad de población. Ninguna sociedad puede permitirse financiar con dinero público trenes que vayan vacíos, porque ello tiene un alto coste de oportunidad (el dinero se podría dedicar a mejores usos para la ciudadanía) y no da respuesta a las necesidades de movilidad. En este sentido, para aquellos servicios con una baja demanda, se plantea la posibilidad de que las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, puedan solicitar que dejen de prestarse esos servicios, de forma que el importe destinado a la compensación de los mismos en el contrato vigente pueda destinarse a financiar otras soluciones de movilidad que resulten más eficientes».

Nosotros vemos esto, nos ponemos en el escenario de Cataluña, donde el servicio de Cercanías y de trenes regionales tiene un deterioro estructural que es fruto de décadas de desinversión con cantidad de incidencias, retrasos y cancelaciones que afectan diariamente, y los usuarios se plantean coger el coche para realizar muchos desplazamientos. Por ejemplo, yo vivo en una zona muy privilegiada al lado de la N-II y si quiero ir a Barcelona me voy con mi coche porque estoy en una hora y, si quiero ir en un servicio de ferrocarril, estoy en tres horas. Entonces, ¿estas vías, que son propias del siglo XIX, más que arreglarlas podemos tener la posibilidad de que con la Ley de Movilidad Sostenible dejen de ser viables? Esto nos ha preocupado bastante. Pensamos que la Ley de Movilidad Sostenible debería dedicar el dinero público a mejorar las líneas existentes y realizar trayectos más rápidos y limpios.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Confederal Unidas Podemos-En Común Podem-Galicia en Común. Señor Mayoral Perales, tiene la palabra.

El señor **MAYORAL PERALES**: Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes, señora Rallo. La verdad es que después de las contestaciones que he recibido de la presidenta de ADIF, no sé muy bien qué preguntar, igual se lo mando por escrito y así ya me contestan. De todas las respuestas, la única que me ha dejado sorprendido, a lo mejor es que yo lo he entendido mal, es que no ha habido —he creído entender— sobrecostes en el acceso de León a Asturias en la obra del AVE. Es la primera vez que lo oigo. Me he quedado un poco sorprendido. No sabía darme cifras, pero sí me ha dicho esto. Me he quedado bastante sorprendido con este asunto, la verdad.

Le preguntaba si existía la preocupación acerca de que las concesiones no tuvieran cláusulas sociales que garantizaran los niveles salariales de los trabajadores de las empresas que van a entrar a operar en el proceso de liberalización. Nuestro grupo sí sabe en qué consiste la liberalización neoliberal: en la devaluación salarial. Nos preocupa la devaluación salarial y el incumplimiento y que no exista un convenio del sector ni proyecto para que eso ocurra. Es fácil competir con un 30% de salario menos, así compite cualquiera. La verdad es que esto es algo que nos preocupa.

También mezclan churras con merinas y mezclan cercanías con media distancia y larga distancia, que era lo que yo había preguntado. ¿Cuáles son las inversiones —preguntaré por escrito a ver si tenemos suerte— en red convencional en los últimos veinte años? Esto no es un problema de partido, de este partido o del otro partido, es un problema de modelo de país. Me gustaría conocer cuáles han sido las empresas beneficiarias del cártel de las concesiones de la red de AVE en este país, mientras se estaban degradando las redes convencionales, las redes de media distancia y de larga distancia, que probablemente con una mejora... Hay estudios de diferentes universidades que hablan de que una red mallar con el mismo número de kilómetros y pudiendo tener velocidades punta de 250 kilómetros por hora en un tren convencional podría haber costado el 25% de los costes que ha tenido la red de AVE en este país. Creo que son reflexiones que necesitamos hacer, sobre todo de cara al futuro, porque seguimos echando millones en determinadas infraestructuras que no sabemos hasta qué punto van a ser rentables. Tenemos un AVE que va a ir a Extremadura, pero los portugueses parece que no tienen interés en completar la línea por el otro lado. ¿Tiene interés que nosotros sigamos invirtiendo en ese camino? A lo mejor interesa mejorar las infraestructuras convencionales a Extremadura y que pudieran haberse hecho a través de tren convencional con una buena red convencional y con trenes que tienen velocidades punta por encima de los 200 kilómetros por hora; podría haber sido. ¿Cuánto hubieran sido los costes? ¿Cuánto hubiera sido la diferencia de costes? No lo sé. ¿Qué intereses son los que se han ido ocultando a lo largo de todo este tiempo y de qué empresas para que estemos en esta situación? Esto no es de esta legislatura, hace treinta años que estamos en esto y tenemos más kilómetros de AVE que ningún país europeo. Claro, no se nos puede comparar. Es una risa que venga aquí alguien como el de la empresa italiana y nos diga que esto es una situación similar a la que tenemos en Italia. Pero ¿qué clase de broma es esta? ¿Cuántos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 27

kilómetros de AVE tiene Italia y cuántos tenemos nosotros? ¿Qué tienen que hacer ellos para rentabilizar su red de alta velocidad y qué tenemos que hacer nosotros para rentabilizar una red de alta velocidad que no se ha hecho en beneficio de las necesidades de la movilidad de la población, sino por otros intereses? Eso es lo que a nosotros nos preocupa, y no de cara al pasado, fundamentalmente para el futuro: cuál es el modelo al que nosotros queremos aspirar y cuál es el modelo de ferrocarril público y social que deberíamos tener en este país y que tendría que ser, lógicamente, el vector de futuro para garantizar una movilidad sostenible para el conjunto de la población.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario VOX. Tiene la palabra don José María Figaredo.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Muchísimas gracias, señora secretaria general, por su exposición.

Le tengo que dar la enhorabuena porque es una de las primeras veces que en este Congreso se ha escuchado a los señores de Podemos hablar de la rentabilidad de una empresa. Parece que al final su exposición ha arrojado algo de luz sobre estos señores de Podemos y de repente se preocupan por la rentabilidad de las empresas, y lo hacía en concreto refiriéndose a Renfe. Esta es una cuestión que a nosotros también nos preocupa, porque en el presupuesto del año 2022 Renfe recibe unos 1500 millones de euros en subvenciones y, a pesar de ello, se prevé que termine el ejercicio con unas pérdidas de 37 millones de euros, casi 38; y esto en una situación de prácticamente monopolio —podríamos decir—, porque se refiere especialmente a la parte de viajeros.

Dice usted, sin embargo, que la liberalización del sector puede suponer para España —aunque dice para Renfe en realidad— una oportunidad, pero la realidad es que a una compañía que cada año sufre pérdidas, entre la subvención y las pérdidas finales, de unos 1540 millones de euros, la situación de competencia parece que más bien le va a llevar al traste, y más aún cuando se empiecen a aplicar las normas de competencia de la Unión Europea y se nos diga —como se nos dirá— que una compañía que compite en el mercado liberalizado no puede ya recibir subvenciones públicas. Nos encontramos, por lo tanto, ante un problema grave, y me gustaría que diera una explicación de cuál es la oportunidad que ustedes encuentran ahí, porque más bien lo que parece es que este servicio público, es decir, Renfe, está abocado a su desaparición, y con él los servicios nacionales de ferrocarril, por lo que, si todo sigue como está, terminaríamos necesariamente en manos de compañías extranjeras. Entonces, me gustaría que nos diera alguna explicación al respecto, cómo pretenden compensar esta situación, porque las compañías extranjeras que entran ofertan por líneas concretas, y ofertan, como es lógico, por las líneas más rentables, y terminarán expulsando de ellas a Renfe, que es necesariamente menos competitiva que ellas. Por lo tanto, Renfe va a perder las líneas más rentables de forma progresiva y tendrá que mantener con ello las menos rentables; o sea, que si a día de hoy el agujero económico que provoca Renfe en los presupuestos generales del Estado es de 1540 millones de euros, entendemos que se irá multiplicando en la medida en que los mejores frutos de sus servicios le van a ser arrebatados. Esta es una pregunta que, aunque parece muy compleja, es bastante concreta: ¿cuál es esa estrategia? Porque usted nos ha dicho varias palabras muy bonitas, nos ha hablado de resiliencia y digitalización, pero ¿cuál es la estrategia concreta? O sea, ¿cómo se buscará incrementar la facturación de Renfe y a la vez hacer sus servicios competitivos en el nuevo mercado liberalizado?

Paso a cuestiones más concretas. Nos habla precisamente de la obra de la alta velocidad a Asturias, la cita usted. Su antecesora efectivamente dijo en relación con esta obra que no había habido sobrecostes, que en realidad se había licitado solo por lo que es la tunelación, pero no sé si nos pretendían engañar o cuál era el objetivo, porque si nos dicen cuando se anuncia el AVE a Asturias que el coste es de 1085 millones de euros —que es lo que se anunció en el año 2003-2004, cuando se inician las obras—, y nos dice ahora que lo que se anunciaba era solo el túnel, parece que se nos engañó entonces, que no era el AVE, ni la alta velocidad de Asturias, se licitó solo el túnel, 1000 millones de euros. A día de hoy vamos por los 3800. Entonces, necesitamos una explicación, porque sí que parece que ha habido unos sobrecostes, además de una obra que lleva prácticamente veinte años entre proyección y finalización. Eso por un lado.

Por otro lado, ¿cuándo se prevé que se lance la primera línea de pasajeros —y esto sí cae directamente en su competencia— mediante alta velocidad entre León y Asturias? ¿Hasta dónde llegará esta alta velocidad? ¿Cuál va a ser la estructura final? Porque en origen el proyecto pretendía llevar la alta velocidad hasta Oviedo, pero ahora el proyecto se ha reducido y solo llegará a Campomanes, lo cual al

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 28

final es una obra o una inversión faraónica para un resultado pírrico. De nuevo sería interesante que nos contestase, esta es una cuestión muy concreta.

Y ya que ha abierto usted el melón y ha tratado un poco todas las cuestiones que son de su competencia, respecto a la cuestión de la marina mercante —que cae dentro de sus competencias—, me gustaría que nos dijera —si puede responderlo— si tienen ustedes en mente lanzar una titulación específica para los patrones de recreo dedicados al chárter. Si ahora no puede, sería interesante que nos lo respondiera por escrito finalizada esta comparecencia, puesto que estas titulaciones se estaban otorgando hasta ahora en el Reino Unido, que ha salido de la Unión Europea y, por lo tanto, estos títulos ya no quedan automáticamente convalidados. Y nos encontramos en España con un problema, porque esta actividad del chárter de pasajeros en el transporte marítimo es una actividad muy prolífica y que emplea a muchísima gente tanto en Baleares como en las islas Canarias. Sería interesante que nos pudiera contar algo al respecto. Por otro lado, agradecería que nos pudiera hablar sobre la planificación de las conexiones portuarias de los puertos españoles con el resto de los puertos europeos, sobre todo el de Algeciras, y qué estrategia tienen planeada para la competencia con el puerto de Tánger.

Y ya vuelvo a la cuestión del transporte terrestre, que cae dentro de la competencia del cargo orgánico. En la exposición se han abierto otras cuestiones relativas a esta competencia y, por lo tanto, parecía que tenía sentido lanzar estas preguntas. Entre las cuestiones del transporte terrestre, ¿qué medidas concretas tienen ustedes en mente para abaratar, sobre todo ante la escalada de los precios del combustible, el transporte terrestre? Hemos vivido una manifestación, un paro del sector hace pocos días, y precisamente protestaban en relación con el Consejo Nacional de Transporte, que cae directamente entre sus competencias. ¿Cuáles son las medidas que tienen ustedes en la cabeza para abaratar ese coste del transporte y hacer viable un negocio que hasta ahora lo era en España? Y paso a preguntas generales que se le han formulado ya. ¿Qué planificación tiene para la finalización del arco mediterráneo, el corredor ferroviario? Es un proyecto que se lleva esperando durante años, y al final es esa conexión del puerto de Algeciras con el resto de Europa por la línea ferroviaria. El arco atlántico es otro proyecto que no está lanzado, pero ¿qué planes hay? ¿Están ustedes pensando en ello? Asimismo, la interconexión de los puertos, sobre todo en este arco atlántico. Y bueno, también la cuestión de la alta velocidad con Asturias, que agradecería si nos pudiera dar una fecha más o menos concreta.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra don Andrés Lorite.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor presidente.

Señora Rallo, le doy la bienvenida, en nombre de mi grupo parlamentario. Muchas gracias por su comparecencia sobre la liberalización del sector ferroviario, que es a lo que me voy a ceñir.

La liberalización del sector ferroviario, impulsada por las instituciones comunitarias, pretende eliminar las trabas institucionales, jurídicas y técnicas y la creación de un espacio ferroviario único europeo integrado y liberalizado. De hecho, hemos visto cómo la reciente aplicación del cuarto paquete ferroviario ha hecho posible la entrada de nuevas empresas ferroviarias de transporte de viajeros, tanto en lo que se refiere a la larga distancia como a la alta velocidad. Ya es una realidad, por tanto, que estas empresas están compitiendo con la operadora pública, con Renfe. Sinceramente, la liberalización del sector ferroviario ha sido un gran impulso a la competitividad, y ello ha traído consigo una bajada sustancial de precios, pero además un aumento de la frecuencia y un aumento de la demanda. Por tanto, cuando hablamos de liberalización del sector ferroviario, hablamos del derecho a la movilidad y de que se ha dado un paso definitivo en este sentido, lo mismo que se ha dado un paso definitivo en materia de descarbonización y digitalización. Ha dicho usted, señora Rallo, que progresivamente tendremos que ir viendo el resultado de dicha liberalización, pero nosotros estamos convencidos de que por este camino se sacará a miles de coches de las carreteras españolas, lo cual será muy positivo en materia de seguridad vial, en materia de descarbonización y en materias importantísimas que son objeto de esta liberalización.

El proyecto de ley de modificación de la Ley del Sector Ferroviario del año 2015, del cual también se ha hecho mención, va a suponer un avance en la adaptación del derecho comunitario, del derecho europeo y, en concreto, de la Directiva Recast. Así, será el propio Administrador de Infraestructuras Ferroviarias el que tenga la competencia en cuanto a la fijación de cánones, que, como todos sabemos, hoy se establecen a partir de la Ley de Presupuestos Generales del Estado y tienen un carácter tributario que van a perder a partir de la entrada en vigor de esta nueva normativa, lo cual creo que es positivo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 29

Además, se van a blindar las instalaciones de la Red Ferroviaria de Interés General sobre la base de esta normativa.

En relación con la liberalización de los transportes de mercancías, ya sabemos que hubo una entrada de empresas privadas en el año 2007 y que el sector opera en régimen de libre competencia. Pero yo quería trasladarle algunas consideraciones respecto de su comparecencia. En primer lugar, la Ley de 2015, del Sector Ferroviario, ya fijaba el diseño y la publicación de lo que se denominaba la estrategia indicativa, en definitiva, un plan de inversión ferroviaria. Sin embargo, a día de hoy ello no está ultimado y entendemos que es un aliciente, un motor para la economía y la movilidad. El retraso de la puesta en marcha de esta estrategia indicativa, junto con retrasos en la aplicación de los planes de cercanías o en la ejecución de los corredores ferroviarios atlántico y mediterráneo, nos preocupan. La propia Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia se ha quejado de la inexistencia a día de hoy de esta estrategia indicativa. Me gustaría que nos diese un plazo, un horizonte temporal, para ponerla en marcha.

Usted hacía referencia también a las obligaciones de servicio público y a esa licitación que a día de hoy no es obligatoria y que además puede haber incluso una prórroga para los Estados miembros. Me gustaría preguntarle qué tiene previsto hacer el Gobierno en cuanto a esa posibilidad de prórroga. Por cierto, como ya le he trasladado en alguna otra ocasión, es un problema el incumplimiento de las obligaciones de servicio público ferroviario que ustedes, a través del Gobierno, están protagonizando. Las nuevas tarifas del año 2022 para los trenes multicliente, en lo que se refiere a Renfe Mercancías, son un problema, porque ha habido un ascenso en el importe de estas tarifas muy importante y, desde luego, como dice el propio sector comodal, esto terminará expulsando más de 500 000 toneladas de la intermodalidad terrestre. Señora Rallo, nosotros entendemos que eso no sirve a ese objetivo de que el 10% del transporte de mercancías terrestres en España sea a través del ferrocarril.

Se ha planteado en algunas otras cuestiones, pero yo también tengo que hacerle la siguiente pregunta. Quisiera saber si el Gobierno contempla, como han solicitado los operadores en su previa comparecencia, una reducción de los cánones ferroviarios para fomentar la competitividad. De igual modo, los operadores han solicitado en esta sede parlamentaria que se refuerce el papel del órgano regulador, de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia, en línea con las directrices europeas, las cuales atribuyen al regulador competencias que en la actualidad no se recogen en la ley, como es la supervisión, precisamente, de esos cánones a los que hemos hecho alusión, además de decidir medidas para corregir las discriminaciones y distorsiones del mercado o, incluso, un régimen sancionador y la competencia para imponer sanciones adecuadas para hacer cumplir las decisiones del propio órgano regulador, de la propia CNMC. Por mi parte, nada más.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos, para acabar, al Grupo Parlamentario Socialista. Don Manuel Arribas tiene ahora la palabra.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

Gracias, secretaria general, por su intervención. Creo que si alguien tenía alguna duda con respecto a la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril en nuestro país, ha quedado más que resuelta. Es un tema que nos ha dado muchas horas de debate público y político, pero no hay mejor opción que dar tiempo al tiempo y esperar para obtener resultados. Pues bien, han pasado tres años y medio desde que el Gobierno decidió apostar por la liberalización del transporte de viajeros y aprobar el Real Decreto-ley 23/2018. La verdad es que parece una eternidad debido a todos los hechos que nos han sucedido y a todos los cambios estructurales, políticos, sanitarios y económicos que han acontecido, no solo a nuestro país sino al conjunto de la Unión Europea. Pero pese a todo, hoy podemos hacer una valoración positiva de un servicio en el que este Gobierno confió y por el que apostó con la máxima prudencia y, como no puede ser de otra manera, lo hizo siempre desde la seguridad jurídica y con muchas expectativas.

La liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril ha supuesto para España maximizar el uso de las infraestructuras de alta velocidad, beneficiando así al ciudadano; garantizar el acceso a la red de operadores, asegurando un mayor rendimiento a la inversión inicial; la convivencia del sector público y privado, una realidad nunca vista en este sector; una mayor movilidad para la ciudadanía; una mayor certidumbre para el sector; competitividad entre los operadores, dando lugar a una mayor oferta ferroviaria en frecuencia de trenes y precios, manteniendo la calidad, la puntualidad y la seguridad del servicio, y un transporte sostenible, medioambiental y asequible para todos y para todas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 30

Miren, señorías, estamos ante un modelo fuerte, innovador, competitivo y en clave europea pero, sobre todo, un modelo en el que los usuarios son los grandes beneficiarios de este sistema. Es cierto que la pandemia ha dejado huella y ha alterado las previsiones de los nuevos operadores, pero este Gobierno está trabajando en ello desde el primer momento, con un objetivo claro y conciso: que esta situación afecte lo menos posible al propio servicio, a los usuarios y, por supuesto, al déficit de la explotación. Como todos sabemos, España tiene la mayor red de alta velocidad de Europa y este sistema favorece y repercute positivamente desde el punto de vista económico, social, ambiental y de equilibrio entre comunidades autónomas. Por lo tanto, debemos estar orgullosos y orgullosas de los resultados obtenidos a corto plazo. España facilita la accesibilidad al transporte ferroviario a toda la sociedad, adaptando sus precios y sus recursos. Señorías, cuando las cosas funcionan hay que reconocerlas y, por supuesto, seguir trabajando para que lo sigan haciendo; en este caso, para que el sector ferroviario siga teniendo oportunidades, para que las industrias que dependen de él avancen y mejoren sus resultados, y para que sea un servicio que facilite y mejore la vida a los ciudadanos y ciudadanas. Pero no podemos olvidar una cosa. Está claro que la liberalización va a traer beneficios a los territorios más poblados, pero tenemos que garantizar también el equilibrio para las zonas menos pobladas y garantizar así la igualdad de oportunidades a nuestros territorios. Una vez más, secretaria general, quiero darle la enhorabuena por su trabajo, el suyo y el de su equipo, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Ahora, para dar respuesta a todas las cuestiones que le han planteado, tiene la palabra la secretaria general, doña María José Rallo.

La **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, señorías, por todas sus preguntas y sus valoraciones. Empezando por las preguntas de Ciudadanos, el ministerio cuenta con el Observatorio del Transporte y la Logística en España, que anualmente presenta un informe de valoración del número de usuarios, de los precios, de las emisiones... Bueno, de un montón de parámetros e índices del sector del transporte. Y sin perjuicio del informe anual, se van presentando los datos a medida que se van obteniendo. **(La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia)**. En el caso del sector ferroviario, para obligar —obligar en el mejor sentido— a los operadores privados a aportar datos de valor estadístico es necesario que eso conste en el Plan Estadístico Nacional, y eso es lo que hemos hecho para los operadores ferroviarios, de manera que, a partir de ahora, dentro de este observatorio se harán también los análisis, incluyendo datos de los operadores privados. Hay que recordar que dentro del ámbito del sector público es fácil obtener datos, pero cuando hablamos del sector privado ellos tienen sus datos protegidos por cuestiones comerciales, limitándose al tipo de datos que tienen que ofrecer con fines de tipo estadístico y estando siempre los datos agregados, porque así pasa en todos los sectores.

En cuanto a las obligaciones de servicio público, efectivamente la obligación es que sería a partir de 2024, si no existe ningún instrumento jurídico con un operador previamente, cuando se produjera esa liberalización. En España tenemos el contrato de OSP entre el ministerio y Renfe hasta diciembre de 2027 y, además, se establece una posibilidad de prórroga que va condicionada a los datos de funcionamiento, es decir, a que Renfe esté prestando un buen servicio cinco años más. Corresponderá dos años antes —en el año 2025, que es cuando se establece, en función de esos parámetros de funcionamiento y eficiencia de Renfe— tomar la decisión de si se produce o no se produce esa prórroga. Y en cuanto al transporte de mercancías por ferrocarril, es un hecho que la liberalización no alcanzó los objetivos previstos de incremento del porcentaje de la cuota del transporte ferroviario en el conjunto del transporte. En algunas ocasiones digo que cuando yo estudiaba —ya hace muchísimos años, más de veinticinco, soy ingeniera de Caminos— ya me decían en la escuela que había que incrementar el porcentaje del transporte de mercancías por ferrocarril, y veinticinco años después no estamos mejor. O sea, que ha sido un fracaso; es así, no hemos conseguido incrementar este porcentaje. Sobre las razones, se podrían escribir tesis doctorales pero quizás hay dos que están muy claras. Lo primero es que no todos los tráficos son 'ferrocarrizables'. Es decir, que solo en tráficos de una alta intensidad, para muchas mercancías y para distancias relativamente largas pueden ser competitivos por ferrocarril. De ahí, por ejemplo, que un tráfico de contenedores entre un puerto y Madrid sí que pueda ser competitivo, pero no es competitivo un

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 31

transporte de leche entre Mercadona y un centro de distribución, por decir alguna cuestión, y siento la referencia a una empresa específica. Eso es lo primero.

Lo segundo es que en España tenemos un sector del transporte por carretera muy competitivo. Es un sector muy atomizado pero eso le hace ser muy competitivo en costes y tener precios muy baratos. Tenemos una red de autovías, en su mayoría gratuita, que también favorece la competitividad del sector del transporte por carreteras y, además, tenemos un distinto ancho entre España y el resto de Europa que, a efectos del tráfico de mercancías, dificulta los grandes flujos internacionales, que son los que pueden ser realmente competitivos en este concepto de las largas distancias y las grandes cantidades. Pero ahora sí que existe un plan por parte del ministerio, el Plan Mercancías 30, que pretende incrementar, más que duplicar, ese 4 % de porcentaje que tenemos actualmente de transporte ferroviario. Ya hay un paquete de medidas importante y creemos que puede ser el momento adecuado para que esto pase. También nos daría un monográfico hablar del Plan Mercancías 30, con lo cual lo dejo ahí, simplemente por hacer una mención específica.

En cuanto a la intervención del señor Bel, ha preguntado cuáles son los temas de preocupación respecto al impacto de la liberalización en los próximos tiempos. Nosotros estamos muy atentos y me voy a referir a una cuestión que es especialmente sensible para nosotros, que es la convivencia con las obligaciones de servicio público. Ahí tenemos dos aspectos. Primero, cuando haya una obligación de servicio público y haya interés comercial, cómo lo vamos a tratar; y, segundo, ya nos están pidiendo los operadores privados poder hacer billetes combinados con obligación de servicio público, pues también tenemos que analizar cómo lo podemos hacer para que, efectivamente, no haya una asimetría o una ventaja competitiva por parte del operador público en un mercado que tiene que competir.

Además, está todo el tema de derechos de los usuarios. Vamos a tener que estar muy encima. Hemos visto un tema que no tiene nada que ver, que es la polémica que se ha causado por cómo la banca trata, por decirlo de alguna manera, a las personas mayores. Hay que estar muy atentos a todo ese tipo de cuestiones que se pueden ir produciendo, aunque no tiene por qué ser un caso parecido, hay que estar muy atentos para tratar de ir corrigiéndolas. Básicamente, esas son las cuestiones. Si de repente vemos que hay denuncias por cualquier tipo de cuestión relacionada con las cuestiones de mantenimiento... O sea, iremos viendo dónde puede haber algún elemento que esté fallando para tratar de buscar la corrección.

En cuanto al corredor mediterráneo, efectivamente, hasta que no acaben todas las obras del corredor mediterráneo no tiene sentido proceder a la liberalización, porque se necesitaría un material móvil que podría ir variando incluso a lo largo del tiempo y por tanto no tiene sentido. Las infraestructuras no forman parte de mis competencias, con lo cual tengo que pedirle que si tiene interés haga la pregunta escrita, porque yo no tengo datos concretos de cómo van y cuándo se espera poner en servicio los distintos tramos.

En cuanto al tema de los cánones, yo ahí haría una reflexión. En primer lugar, tenemos que buscar un equilibrio entre unos cánones competitivos para que se maximice el uso de las infraestructuras y la sostenibilidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que tiene obligación de ser sostenible en un conjunto de ingresos, entre los cuales los cánones son una parte importante. Pero más que comparar con otros lugares europeos, con otras redes, es importante ver el efecto de los cánones en el precio. Cuando uno va de Madrid a Barcelona o cuando va de Madrid a Valencia, al final lo que compara es cuánto me cuesta otro modo de transporte, cuánto me cuesta el autobús, cuánto me cuesta mi vehículo privado o el avión. Ahí es donde se establece la verdadera competencia. Por poner un ejemplo, en las tarifas aeroportuarias nada tienen que ver las de unos aeropuertos y otros, y nadie lo está mirando. Bueno, a veces se mira, pero quiero decir que cada uno responde a unas condiciones distintas y, en el fondo, lo importante es que el precio para los usuarios sea competitivo. Eso casi es lo más relevante. El hecho de que en Madrid y Barcelona haya un canon superior a otras líneas ferroviarias tiene que ver —y seguro que lo han explicado en esta Comisión muchas veces— con el recargo que se permite en la estructura de los cánones, que es verdad que es un concepto que depende de cuando el mercado pueda aceptarlo, pero si ese recargo ayuda a mejorar la sostenibilidad del administrador y consigue unos precios que sean competitivos —y lo son porque de hecho el nivel de utilización es altísimo—, entonces digamos que es legítimo y el mercado puede realmente aceptarlo porque, si no pudiera aceptarlo, se reduciría el número de usuarios.

En el caso de la ley de movilidad sostenible, seguro que tendremos oportunidad para ir trabajando. Desde luego, nuestro objetivo es que sea una ley que vaya con el máximo consenso posible. Creemos que es una ley que aborda los grandes retos sociales, tecnológicos y ambientales del futuro, y nos gustaría, como digo, que tuviera un consenso muy importante.

Respecto al planteamiento del Grupo Parlamentario Republicano, efectivamente toda su intervención da lugar a una reflexión importante, y yo creo que sí tiene mucho sentido abrir un debate sobre el papel del

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 32

ferrocarril, porque el ferrocarril es una forma de transporte muy cara de producir. Llevar un tren cuesta mucho dinero y si el tren va lleno, de cara a la sociedad —ya no digo la rentabilidad puramente económica— tiene sentido, pero llevar un tren vacío no tiene sentido. Cuando uno pasa por zonas muy despobladas —sin perjuicio de que podamos entrar en el debate, y yo lo entiendo—, en las que no hay una movilidad obligada o habitual entre los ciudadanos de unas zonas y otras, al final lo que estamos viendo son muchos trenes vacíos. Es verdad que se dice que están vacíos porque los horarios no son buenos, o que están vacíos porque la línea no es buena, pero es que a lo mejor hay que decir a los ciudadanos de ese pueblo: ustedes pagan 10 euros por el billete de tren para ir de un sitio a otro, pero es que entre todos los españoles estamos pagando 180 euros para mantener este tren, porque como va vacío. Estamos pagando el coste. Entonces, si a usted le dijeran que le vamos a dar los diez millones que nos cuesta a todos los españoles mantener este tren que va vacío... —perdón, que me dicen que ya tengo que ir terminando, entonces no me voy a enrollar—. La cuestión es que sean los ciudadanos los que puedan decir: es que yo prefiero que podamos tener un transporte a lo largo del día en vez de que esté solo a las ocho de la mañana. Y es mucho más eficiente. Entonces, entendiendo completamente lo que dice, corresponde hacer un debate y una reflexión más profunda sin apriorismos, y aquí nadie quiere quitar la red convencional ni nada por el estilo.

Por lo que respecta a la intervención del señor Mayoral, todo lo que son cuestiones de infraestructuras, los sobrecostes de las obras y tal, lo dejo para mi colega, el secretario general de Infraestructuras. Por otro lado, yo estoy de acuerdo en que realmente lo importante en un servicio ferroviario es el tiempo de recorrido, las prestaciones, la fiabilidad y la seguridad que te ofrece la línea. La verdad es que esta distinción entre alta velocidad y red convencional parece que una tiene que ser supermoderna y la otra parece que tiene que estar sumida en la miseria, y es que debería dar igual. El objetivo debería ser conseguir unos tiempos competitivos entre las ciudades. Pero es el modelo por el que se optó y es el modelo con el que contamos hoy. Respecto a otro tipo de reflexiones en el sentido de si hay que continuar invirtiendo en alta velocidad o no, desde luego el ministerio ha dado un viraje. Históricamente es verdad que ha habido unos déficits en inversión en red convencional que se están compensando ahora, igual que en la red de cercanías. Y ello sin perjuicio de que las líneas de AVE que ya están en construcción se acaben, porque si dejas inversiones a medio hacer no consigues ni que te generen las ventajas para la sociedad que se le supone y ya has invertido ahí un montón de dinero de todos los españoles.

En cuanto a la intervención del señor Figaredo, del Grupo VOX, me gustaría destacar que cada vez más la normativa europea —y creo que es muy positivo— nos exige transparentar las cuentas, y transparentar las cuentas significa, por una parte, que en los servicios ferroviarios se distinguen obligaciones de servicio público. Y en obligaciones de servicio público, por ley y por reglamento europeo, el Estado compensa al operador ferroviario por las pérdidas porque se cree que tienen un valor social y, por tanto, aunque pierda dinero, le compensamos entre todos los españoles esos costes. Ese importe, que viene siendo de 1000 millones para los servicios de del Estado más unos 250 en los servicios prestados en Cataluña, este año ha aumentado por el efecto del COVID, porque Renfe ha estado prestando servicios con mucha menos demanda. Como tienen menos ingresos por billetes y hay que compensar las pérdidas, aumenta la compensación Pero eso no tiene nada que ver con los servicios comerciales. Los servicios comerciales no pueden recibir ni un euro de los presupuestos públicos, y de ahí que se establezca una competencia leal entre operadores en las mismas condiciones. Renfe no está abocada a la desaparición, sino todo lo contrario; Renfe está en un proceso de transformación para ser cada vez más competitivo porque tiene que serlo, y lo está siendo. De hecho, ha tenido unas pérdidas porque llevamos dos años de unas reducciones de movilidad tremendas que han afectado a las empresas aéreas, a las empresas de autobuses, a las empresas ferroviarias y, entre ellas, a Renfe. Este proceso de transformación e involución ya lo estamos viendo.

En el tema de la alta velocidad a Asturias, y cuando empezarán y acabarán las obras, como es de infraestructuras, eso lo tengo que dejar porque yo no conozco los detalles, no forma parte de mis competencias. En el tema de los títulos de marina mercante, no conozco el detalle, pero me consta que marina mercante, que es concedora absoluta del sector y, efectivamente, la náutica de recreo es un ámbito de actividad que genera un gran valor añadido y hay que desarrollar al máximo en España, si es necesario hacer estos títulos, se analizará y, en su caso, se hará. Es que hay un montón de preguntas. Casi le invito a que nos pueda hacer esas preguntas por escrito y contestarle para no alargarme mucho.

En el caso de la intervención del señor Lorite, del Grupo Popular, agradezco su intervención inicial valorando positivamente la liberalización porque, efectivamente, está siendo positiva para los usuarios. En cuanto a la estrategia indicativa, es verdad que ha tenido retrasos, no lo vamos a negar, está ya en curso,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 33

esperamos que acabe pronto. Eso no ha supuesto retrasos respecto a las inversiones que se estaban planteando. Y en cuanto al tema de la posible prórroga de OSP, todavía tenemos años por delante. Vamos a ver cómo se estabiliza la demanda de los servicios de OSP, vamos a ver qué nuevas peticiones del territorio hacen, vamos a ver una realidad que no se nos escapa, y es que hay muchas comunidades autónomas que ya están pidiendo gestionar los servicios OSP que entran dentro de su comunidad autónoma y es una cosa que así está prevista en la Constitución. Por tanto, puede que algunos de esos servicios dejen de formar parte de las competencias estatales y todavía es pronto para pensar en las previsiones que tienen que ocurrir a partir de 2025.

En el tema de tarifas multicliente de Renfe Mercancías, Renfe Mercancías tampoco puede recibir subvenciones públicas y, por tanto, tiene que ser sostenible. Si a Renfe Mercancías le suben los costes, tiene que imputarlos de alguna manera. Es verdad que existe un riesgo de expulsión de algunas mercancías del ferrocarril, es verdad que eso es indeseable y no lo queremos, y en breve saldrá una línea de incentivos para tratar de favorecer la competitividad del sector del transporte de mercancías.

El tema de la reducción de cánones para mejorar la competitividad es una cuestión que ahora va a caer completamente en el ámbito de ADIF. Como cualquier modelo de negocio, ADIF tendrá que buscar una maximización de sus ingresos y un mejor uso de sus infraestructuras y, por tanto, buscará esos equilibrios entre ambas cuestiones, con la supervisión del propio ministerio en unas cuestiones y de la CNMC para otra. El refuerzo de la CNMC como papel de la CNMC queda recogido, entre otras cuestiones, en el anteproyecto de ley que ahora ha terminado el trámite de audiencia pública y que se presentará ante esta Cámara en los próximos meses, en función del trámite correspondiente.

Al señor Rivas, del Grupo Socialista, quiero agradecerle su valoración. Estamos de acuerdo en que hay que estar atentos. Esto no quiere decir que no haya algún tipo de cuestión que, en un momento dado, haya que corregir, pero, desde luego, como valoración general, estamos muy satisfechos de cómo está funcionando la liberalización.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias. Entiendo que era difícil contestar en tiempo a tantas preguntas que le han formulado.

### PREGUNTAS:

— **PREVISIONES ACERCA DE CORREGIR LA DISCRIMINACIÓN QUE SUPONE, PARA LOS MUNICIPIOS MENORES DE 20 000 HABITANTES QUE DISPONEN DE TRANSPORTE COLECTIVO DE VIAJEROS, NO PODER ACCEDER A LA FINANCIACIÓN PREVISTA EN LA ORDEN TMA/892/2021, DE 17 DE AGOSTO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/060662).**

**AUTOR: LORITE LORITE, ANDRÉS (GP).**

**BOCG, SERIE D, NÚMERO 350, DE 26 DE OCTUBRE DE 2021 PDF.**

**(Número de expediente 181/001492).**

— **AYUNTAMIENTOS, PROYECTOS E IMPORTE DE LA FINANCIACIÓN SOLICITADA AL CONCURRIR EN LA CONVOCATORIA PARA EL EJERCICIO 2021 DE LA ORDEN TMA/892/2021, DE 17 DE AGOSTO, POR LA QUE SE APRUEBAN LAS BASES REGULADORAS PARA EL PROGRAMA DE AYUDAS A MUNICIPIOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE URBANO, EN EL MARCO DEL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/066045).**

**AUTOR: LORITE LORITE, ANDRÉS (GP)**

**BOCG, SERIE D, NÚMERO 379, DE 22 DE DICIEMBRE DE 2021 PDF.**

**(Número de expediente 181/001607).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Si les parece, pasamos al siguiente punto del orden del día. Les pediría que, en este caso, fuésemos respetuosos con el tiempo que ha sido asignado. No lo digo por usted, señora secretaria, lo digo para poder cumplir con la agenda de todos los parlamentarios. Son tres minutos —gracias, señor letrado— y cinco minutos para la señora secretaria.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 34

El señor Lorite Lorite ha expresado su deseo de tramitar conjuntamente sus dos preguntas, así que le doy la palabra.

Muchas gracias.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Rallo, como usted sabe, el ministerio aprobó y publicó una orden ministerial, en concreto en agosto de 2021, por la cual se regulaba un programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano. En esa convocatoria, que daba lugar esa orden ministerial, se establecía que los municipios que podían acceder y, por tanto, ser beneficiario en esta convocatoria de ayuda, eran únicamente los mayores de 50 000 habitantes y también los mayores de 20 000 habitantes siempre y cuando tuviesen los correspondientes planes de movilidad urbana sostenible. Sin embargo, señora Rallo, convendrá conmigo en que, a pesar de que la Ley de Bases del Régimen Local es la normativa reguladora de la competencia municipal y que efectivamente establece que únicamente será obligatorio el transporte urbano, el transporte municipal público de viajeros en municipios mayores de 50 000 habitantes, hay muchos otros que, con menos población, necesitan tener ese transporte urbano y, además, ejercen una labor fundamental. De hecho, la normativa reguladora, la Ley de Base del Régimen Local, obliga a los mayores de 50 000 habitantes, pero no prohíbe que los menores dispongan de ese servicio. De hecho, en las zonas rurales, ese servicio es básico, fundamentalmente en aquellos municipios que tienen distintos núcleos de población la conectividad entre ellos es fundamental. Por eso, señora secretaria general, en el Grupo Parlamentario Popular no entendemos —y me gustaría que nos lo pudiera explicar— por qué se excluye en esta convocatoria de ayuda, en esta convocatoria de financiación, al transporte urbano y la zona de bajas emisiones de los municipios a aquellos que son menores de 20 000 habitantes, puesto que, a pesar de tener menor población, como le he dicho anteriormente, en muchos casos existe ese servicio público, ese servicio municipal de transporte que es básico para la movilidad en el término municipal y, sobre todo, ya le digo, en esas zonas rurales en las que los municipios se componen de distintos núcleos de población, por cuanto que tienen aldeas, pedanías o anejos, llámese como se llame, pero son diversos núcleos de población que integran el mismo municipio.

Como usted sabe, las dos preguntas que he decidido aunar corresponden al mismo asunto. La primera es que explique esta posible discriminación y si, en futuras convocatorias —porque ya sabemos que va a haber una en este año por un importe aproximado—, se van a contemplar o no. Y la segunda, que nos haga una valoración de qué municipios han concurrido y haga una valoración global de cómo ha funcionado dicha convocatoria y esa financiación fundamental a través de fondos europeos, del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, para favorecer la financiación del transporte urbano.

Nada más. Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas gracias.

Tiene la palabra la señora Rallo del Olmo.

La señora **SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, presidenta.

Señor Lorite, la verdad es que el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia está estructurado, como sabe, en una serie de componentes, y a cada ministerio nos han asignado la gestión de una serie de ellos. En el caso del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tenemos varios componentes. Uno, centrado en el ámbito de la vivienda y la agenda urbana. Dos, relativo al ámbito del transporte y la movilidad. La componente uno es el plan de choque para movilidad urbana y metropolitana. En ese contexto de organización de los distintos componentes se han mantenido unas reuniones periódicas, muy intensas y muy exigentes con la Comisión Europea, para ver qué proyectos podían ser elegibles, cuáles no, cuáles realmente encajan con las previsiones que ellos tienen, cómo íbamos a comprobar que realmente aquello encajara. En el tema de la movilidad urbana y metropolitana, el objetivo básico es siempre la descarbonización, que es un efecto global. No es que descarbonices en Madrid y solo se beneficie Madrid de la descarbonización, sino que tiene efectos globales. Pero, en el caso de la creación de zonas de bajas emisiones, el aspecto más importante es la calidad del aire. Ese sí que es un efecto local y ahí la Ley de Cambio Climático y Transición Energética ya establece la obligatoriedad para los municipios de más de 50 000 habitantes, que está en línea con lo que se está marcando en Europa. No todos los países tienen la misma normativa, pero esa es la línea y ese era el objetivo clave. De ahí que en las primeras versiones del plan se marcaba como límite esos 50 000 habitantes. Luego vimos que,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 35

efectivamente, era deseable y había muchos municipios de 20 000 a 50 000 que podían haber requerido de estas ayudas, que podían incluso querer tener una zona de bajas emisiones, y lo ampliamos a 20 000. Ahí ya se nos cuestionó un poco, pero desde el punto de vista europeo lo podemos justificar y entró.

En los municipios con menos de 20 000 habitantes, el problema de calidad del aire hoy por hoy no es tan importante en casi ninguno. Nosotros no es que no queramos dar ayudas con esta línea a municipios de menos de 20 000, es que está diseñada para municipios de más de 50 000. Otra cosa es que haya otras líneas en el plan a través de las que se pueden beneficiar este tipo de municipios más pequeños. Son líneas vinculadas al reto demográfico y líneas vinculadas a otras cuestiones. Todo ello, sin perjuicio de que haya unas líneas de financiación para empresas privadas siempre que ese tipo de vehículos, por mucho que sea competencia municipal, pertenezcan a una empresa privada va a poder beneficiarse de una subvención para el cambio de flota en caso de que así lo consideren. Pero no es que se quiera fastidiar a nadie, y no es que queramos establecer una asimetría. Es que cada componente del plan va dedicado a unos objetivos específicos y nos tenemos que ceñir a los mismos.

En cuanto a la convocatoria que, efectivamente, se publicó el pasado día 23 de agosto y cuya resolución provisional publicamos el pasado 23 de febrero para otorgar esos 1000 millones, me gustaría destacar que se han presentado 193 municipios que han presentado un total de 262 solicitudes, porque los municipios de más de 50 000 habitantes podrían presentar dos solicitudes y por un importe total de casi 1500 millones de euros, 1497 millones. Al final, han sido seleccionadas 179 propuestas correspondientes a 170 municipios. En algunos casos los municipios han ido agrupados, y ha habido unos poquitos municipios que van a recibir por las dos solicitudes. El 87 % de los solicitantes ha obtenido financiación y las ayudas van a beneficiar a un total de 24,5 millones de personas que viven en estos municipios adjudicatarios, por lo que, en promedio, los municipios de 100 000 habitantes, por dar una cifra de referencia, van a recibir 4 millones de euros de financiación.

La verdad es que estamos muy satisfechos, primero, de la implicación de los municipios. Los municipios se han dejado la piel por hacer unas propuestas sólidas y bien trabajadas. Segundo, por el tipo de proyectos que se han presentado, el 40 % de ellos vinculados a movilidad saludable, cambios de flotas, digitalización para un mejor servicio de los ciudadanos, y también para la creación de la infraestructura para permitir esa gestión de las zonas de bajas emisiones. Creemos que va a ser un antes y un después, o sea, esta intensidad de inversión en el ámbito local, 1000 millones en la convocatoria que hemos hecho, más otros 500 que vamos a hacer este año, van a suponer, de verdad, un esfuerzo sin precedentes que tenemos que conseguir que hagan de las ciudades un lugar en los que la movilidad queda solucionada con un conjunto de medios, que no es necesario que el 70 % del espacio público esté destinado a los coches y que sean más habitables.

Ahora el reto lo tenemos en que hay que ejecutar los fondos, que no es un esfuerzo menor, o sea, todos los municipios son conscientes del esfuerzo que tienen que hacer y van a contar con nuestro apoyo. La resolución provisional está publicada, con lo cual, está a su disposición para mirar con detalle los nombres de los municipios, los tamaños de los municipios, la distribución territorial, el tipo de actuaciones... Está todo publicado.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

- **MEDIDAS PREVISTAS PARA RESTAURAR LOS SERVICIOS ACTUALMENTE INTERRUMPIDOS EN LA LÍNEA FERROVIARIA SANTANDER-BILBAO Y CORREGIR LAS DEFICIENCIAS DEL SERVICIO QUE SE PRESTA EN CUANTO A RETRASOS Y DURACIÓN DE LOS TRAYECTOS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/073675). AUTOR: MATUTE GARCÍA DE JALÓN, OSKAR (GEH BILDU). BOCG, SERIE D, NÚMERO 415, DE 10 DE MARZO DE 2022 PDF. (Número de expediente 181/001683).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): A continuación, el señor Matute García de Jalón por el Grupo Parlamentario Bildu.

El señor **MATUTE GARCÍA DE JALÓN**: Muchas gracias, señora presidenta. Buenas tardes.

La verdad es que me gustaría no haber tenido que realizar esta pregunta, es decir, me encantaría que esta pregunta hubiera decaído porque los hechos ya la habrían superado, pero la triste realidad es que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 36

no, que esta pregunta sigue vigente, y que lo que planteamos en la misma sigue siendo una demanda, y sigue siendo una constatación de una realidad. Es una demanda de todos los ciudadanos y ciudadanas, tanto de Cantabria como de Vizcaya, que tienen que hacer uso para poder desplazarse a algunas de las capitales que cubre el trayecto, ya sea Bilbao o sea Santander, de manera rutinaria o diaria, y que tienen que sufrir las penosas condiciones de un trazado ferroviario que, con todo el respeto y con toda la diplomacia —aunque en estos tiempos no se estile mucho lo de la diplomacia—, es claramente deficiente, y es claramente evocador de tiempos pretéritos, muy pretéritos, no de la modernidad de la que se ha estado hablando antes en diferentes momentos de las comparecencias.

No pretendo, siquiera con la pregunta, hacer aquí un debate sobre por qué el Estado español ha priorizado en determinado momento, y sostenido en la acción ejecutiva y con diferentes gobiernos, en el tiempo, la apuesta por la alta velocidad en detrimento de las cercanías, aun cuando parece que los estudios se empeñan en llevar la contraria a quienes ven en la alta velocidad el filón de futuro y obvian que el 95 % de los desplazamientos, al menos a la Comunidad autónoma vasca, son interprovinciales, entre las provincias de la Comunidad autónoma vasca, y que, por tanto, el servicio que presta la alta velocidad no es tan eficiente ni tan necesario —diría yo— como el que tendría que prestar las cercanías. Como digo, ese es un debate que, seguramente, nos llevaría mucho tiempo, que podemos tener muchas veces, y no lo quiero situar ahí, sino que quiero poder extraer algún tipo de concreción, porque las quejas y las reclamaciones siguen llegando y aparecen en las noticias.

Me puedo referir a una de un diario cántabro de hace una semana, en la que se señalaba que se vuelven a aplazar por parte de ADIF los plazos para la adjudicación de un tramo concreto, el de Orejo a Astillero, pero podría hablar de las quejas sucesivas que nos llegan, que tienen que ver con la seguridad del trazado ferroviario, que tienen que ver con la frecuencia, que tienen que ver con la inhabilitación de los andenes, que tienen que ver con la inseguridad asociada a los pasos a nivel, y que tiene que ver con las infrecuencias, más que frecuencias, horarias que sufren en este trazado. Como digo, como esa es una constante, a nosotros lo que nos gustaría es poder ofrecerle, o que usted —en este caso, porque es a quien le toca— pudiera ofrecerles algún grado de certidumbre. Y la certidumbre tiene que ver con que se nos señale qué va a hacer, cómo lo va a hacer y cuándo lo va a hacer.

Los presupuestos generales del Estado ya contemplan una partida, el Congreso de los Diputados ya se ha manifestado en diferentes ocasiones a favor de mejorar este trazado ferroviario y de hacerlo más digno para todos los usuarios y usuarias que lo necesitan —que no es un capricho, es que lo necesitan—, por tanto, de lo que se trataría ya es de saber qué planes, en qué tiempos y con qué actuaciones, porque hasta ahora hemos oído hablar de futuribles, pero la realidad es que las catenarias, los andenes, las estaciones, las frecuencias y —diría— la peligrosidad de unas instalaciones y de unos trazados y mallas ferroviarias que están bastante obsoletos siguen siendo un gran motivo de preocupación.

Así que, nuestra pregunta es muy clara: ¿cuáles son las medidas previstas para restaurar los servicios actualmente interrumpidos de la línea ferroviaria Santander-Bilbao, y cómo piensan corregir las deficiencias del servicio que se presta en cuanto a retrasos y duración de los trayectos?

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias. Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, presidenta. Muchas gracias, señor Matute.

Como sabe, el servicio ferroviario entre Santander y Bilbao se presta sobre una línea de ancho métrico, una línea que fue construida en el momento que fue construida y que atraviesa una orografía, la del norte de España, que es la que es, accidentada y con sus dificultades. El servicio ferroviario es prestado por Renfe y forma parte de las obligaciones de servicio público, por tanto, están incluidos en el contrato que tiene el ministerio con Renfe, en el que se establece la obligación de prestar tres servicios por sentido al día. El ministerio —que no es el ministerio, sino el conjunto de la sociedad española— compensa a Renfe por las pérdidas en esos servicios. En estos momentos, los servicios se encuentran ya restablecidos en su totalidad respecto a la situación anterior a la pandemia; lo que he mencionado, es decir, los tres servicios por sentido entre Bilbao y Santander, más algunos adicionales en una serie de subtramos. En todo caso, la demanda todavía se encuentra en un nivel muy inferior a antes de la pandemia, está por debajo del 50 % de la que había en el momento pre-COVID.

Es verdad que la línea tiene dificultades, y tiene dificultades por la concepción de la infraestructura y por su situación y también por el material rodante de Renfe. En cuanto a las condiciones de la infraestructura, además, a final del año pasado, se dio una situación específica coyuntural debida a una

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 37

serie de situaciones meteorológicas, climáticas e inundaciones que afectaron a la vía, caídas de árboles... , hubo unas circunstancias que crearon un momento específico de malas condiciones motivadas por todas estas razones. Pero somos conscientes de que son habituales las deficiencias o los incidentes provocados por un fallo de la infraestructura, y ADIF está trabajando en un proceso integral de renovación, de incorporación del ASFA, de mejora de las condiciones de seguridad y de mejora de sus prestaciones.

Como digo, la parte de infraestructuras no corresponde a mi competencia, por lo que tampoco le puedo dar mucho detalle de cada uno de los tramos. Seguro que por escrito puede obtener información.

En cuanto al tema del material rodante, es cierto también que el material rodante de la línea ya tiene sus años. En este sentido, Renfe ya firmó a finales de 2020 un contrato para la adquisición de treinta y un trenes de ancho métrico, que serán los que sustituyan al material actual. De momento lo que está haciendo Renfe es tratar de optimizar el mantenimiento preventivo para tratar de que haya el mínimo número de incidentes motivados por la calidad del material rodante. En el momento en que finalice la construcción de estos trenes y se entreguen, obviamente, el tipo de prestación mejorará sustancialmente.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

### — OPINIÓN DEL GOBIERNO ACERCA DE LA ELIMINACIÓN DE CONEXIONES Y FRECUENCIAS ENTRE LAS CIUDADES Y POBLACIONES DE GALICIA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/074997).

**AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GPLU).**

**BOCG, SERIE D, NÚMERO 415, DE 10 DE MARZO DE 2022 PDF.**

**(Número de expediente 181/001686).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos la palabra ahora al señor Rego Candamil. Tiene usted dos preguntas, no sé si quiere tramitarlas conjuntamente, como ha hecho su señoría del Partido Popular, o no, ya que el tema es ligeramente distinto.

El señor **REGO CANDAMIL**: Si es posible, por separado. Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Perfecto, gracias.

El señor **REGO CANDAMIL**: *Grazas*, señora presidenta, señora secretaria general.

La primera pregunta es en relación con la alteración del servicio que provocó la puesta en marcha del AVE en Galicia el pasado día 21 de diciembre: alteraciones de servicios, horarios, frecuencias, que afectan sobre todo al eje Ourense-Santiago de Compostela y que está generando mucho descontento, entre otras razones porque los cambios de horarios implican que pasa a haber horarios que no son compatibles con los habituales horarios laborales o de estudios y, por lo tanto, hay muchos usuarios y usuarias habituales que se sienten perjudicados, que elevaron sus protestas, e incluso hay una resolución unánime del Parlamento de Galicia en relación con esto, e incluso se organizan para reclamar a la Administración que recapacite en relación con estos hechos.

En concreto, en nuestra pregunta hacíamos referencia a uno de los casos —anteriormente ya a otros— que es la conexión de Santiago de Compostela con la estación de San Claudio en Quiroga, en el sur de Lugo. Como consecuencia de estas alteraciones, un recorrido que se hacía en poco más de dos horas, según la respuesta que ustedes nos dan, un viaje con transbordo en Ourense ahora se tendría que hacer en tres horas y media, prácticamente duplica el tiempo de duración de este servicio, y además en un horario que los propios usuarios y usuarias consideran inadecuado, que no da servicio a sus necesidades. Por lo tanto, la pregunta es si creen que el hecho de que entre en funcionamiento el AVE es razón suficiente —ustedes dan razones de organización del servicio— y puede justificar el empeoramiento de los servicios internos en nuestro país, porque, como acabamos de escuchar, nosotros también podemos decir que la principal preocupación de los gallegos y gallegas es poder moverse todos los días en los desplazamientos obligados en su ámbito y no llegar media hora antes a Madrid. Si queremos hacer el contraste, veremos que de Santiago podemos estar en Madrid en tres horas en AVE, pero llegar a Quiroga, que está mucho más cerca, llevaría tres horas y media.

Y, en segundo lugar, si van a rectificar y si van a reponer estos servicios que están reclamando los usuarios y las usuarias.

*Obrigado.*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 38

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señora presidenta y señor Rego.

Para el ministerio y para Renfe dar los mejores servicios posibles es una prioridad. Dentro de los servicios, como he mencionado antes, tenemos los servicios obligación de servicio público, entre ellos, la mayoría de los internos a Galicia forman parte de obligaciones de servicio público, y los servicios comerciales. Es verdad que cuando se pone en servicio un AVE, que en este caso, además, existe una coincidencia de líneas en algunos tramos del interior de Galicia que son, digamos, compartidos —por decirlo de alguna manera— por los servicios obligación de servicio público y los servicios de alta velocidad, en esa búsqueda de tratar de prestar el mejor servicio para todos los usuarios hay algunos servicios que quedan perjudicados. En eso tenemos que hacer un análisis micro para ver qué actuaciones se pueden establecer para mejorar y analizar las quejas de los usuarios. La verdad es que entre Orense y Santiago se ha mejorado el número de frecuencias disponibles, que también son apreciadas por muchos usuarios. En el eje atlántico —al que no ha hecho referencia, pero sigue siendo un eje estructural para Galicia, que tiene un nivel de utilización alto y que está teniendo un nivel de servicios— ya estamos al nivel de prepandemia. Y en los casos concretos en los que haya que analizar con detalle qué se puede hacer para optimizar —porque obviamente no está en el ánimo de nadie, ni de Renfe ni del ministerio, que haya perjudicados y que haya usuarios que vean reducidas sus opciones de movilidad o que no se ajusten a sus horarios— hay que hacer un análisis micro, entendiendo también la globalidad. Ya nos gustaría, pero no podemos hacer trenes para diez personas, o podemos, pero quiero decir que tiene un coste para el conjunto de la sociedad, eso sí, el dinero se puede utilizar tratando de optimizar todo.

Con lo cual, ¿vamos a hacer el análisis? Por supuesto que vamos a hacer el análisis. ¿Forma parte de las prioridades del ministerio dar el mejor servicio posible? Es así. ¿La llegada del AVE a Galicia ha supuesto una alteración y ha exigido la reordenación de todos los servicios ferroviarios internos cuando los distintos tipos de servicio comparten la vía? Es así. Pero el objetivo es dar el mejor servicio posible. Analizaremos punto por punto aquellos ámbitos, aquellos aspectos en los que existe un perjuicio, y trataremos de dar la mejor solución posible.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora secretaria.

— **IMPLANTACIÓN DEL SERVICIO DE CERCANÍAS EN LA CIUDAD DE A CORUÑA Y SU ÁREA DE INFLUENCIA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/074665). AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GPLU). BOCG, SERIE D, NÚMERO 415, DE 10 DE MARZO DE 2022 PDF. (Número de expediente 181/001687).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señor Rego Candamil, tiene, de nuevo, la palabra para la segunda pregunta

El señor **REGO CANDAMIL**: Gracias, señora presidenta.

Señora secretaria general, el Bloque Nacionalista Galego lleva mucho tiempo insistiendo en conocer la respuesta a por qué en Galiza no existen servicios de cercanías de Renfe. ¿Por qué es una de las pocas, siendo la más poblada, que no tiene servicio de cercanías ferroviarias? Creemos que no hay ninguna razón objetiva, que es, simplemente, abandono por parte del Gobierno central. Estamos hablando de áreas metropolitanas, en algunos casos, muy pobladas. Estamos hablando, por ejemplo, de Vigo, con más de 500 000 habitantes; de Vigo-Pontevedra, una región urbana de 750 000; del caso que motivaba esta pregunta, el área urbana de A Coruña, con 400 000 habitantes, o de la región urbana Coruña-Ferrol, con 650 000 habitantes. Todas carecen de este servicio de cercanías ferroviarias.

A una pregunta que hicimos a la ministra de Transportes en el Pleno del Congreso contestaba diciendo que es verdad que no existen servicios con este nombre, pero que sí existen servicios de media distancia que cumplen la misma función. Esto sabemos que no es cierto. Sirve para salir del paso, pero sabemos que no es cierto. Las cercanías ferroviarias implican trayectos específicos de corta distancia, frecuencias adecuadas y, también, precios que tengan que ver con ese servicio, pero en Galicia, como usted sabe, el eje Ourense-Santiago, de Avant, al que antes hacíamos referencia, es el más caro del Estado español y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 39

su precio es prohibitivo. Supongo que con la subida de los carburantes, a estas alturas ya será rentable viajar en tren y no en coche, pero hace solamente tres meses esto no era así.

Les preguntamos cuándo piensan implantar las cercanías ferroviarias en el área de A Coruña y ustedes nos contestan que está en marcha la conexión con el puerto exterior y el baipás de Betanzos. Me parece muy bien, pero si nosotros preguntamos por el cocido gallego no nos sirve que nos digan que van a hacer una paella con muchas cosas. Lo que queremos saber es si hay alguna previsión de implantación de un servicio que, para nosotros, para Galicia y para el área de A Coruña, incluso por sus características peculiares, es fundamental. Es un área muy poblada, con dificultades para las vías terrestres, con atascos y embotellamientos de circulación continuos todos los días. Por tanto, la apuesta por un modo de movilidad eficiente, eficaz y sustentable como el ferrocarril debe traducirse en decisiones concretas. En este caso, creemos que sería una solución óptima implantar esas cercanías, porque, además, existen ya las infraestructuras para ello.

*Obrigado.*

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.  
Señora Rallo, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Rego, la verdad es que le tengo que confesar que yo no sé la razón por la que no existen cercanías en Galicia. Las cercanías se establecieron en los años ochenta y, desde entonces, han seguido en los núcleos tradicionales. La cuestión es que hoy en día tenemos un contrato entre el Ministerio y Renfe para la prestación de todos los servicios y responder a la obligación de servicio público que está firmado en el 2018 y por un periodo de diez años, hasta el año 2027, con posibilidad de prórroga por otros cinco años. Efectivamente, en Galicia, como decía la ministra, existen unos servicios de media distancia con un índice de regularidad y un número de frecuencias mucho más alto que en otros muchos sitios de España. Es verdad que no es lo mismo que un servicio de cercanías, pero también es verdad que las oportunidades de viaje que existen, que denominamos, sin que hayamos acuñado este nombre, servicios de proximidad, porque son servicios de corto recorrido, están muy asociados a movilidad obligada, a movilidad del día a día, y que en estos servicios lo que es normal por parte de los usuarios es utilizar el bono, pues los bonos reducen mucho el precio del billete.

En todo caso, en relación con su pregunta, le tengo que decir que el marco contractual actual es el que es, pero que nada quita que, si se dan una serie de circunstancias, se puedan establecer nuevos servicios, aunque sería necesario hacer un análisis de tres factores, principalmente. El primero de ellos sería analizar la demanda previsible y ver qué parte de esa demanda sería susceptible de ser captada por el ferrocarril, porque es necesario que existan focos claros de población alrededor de una estación para que los usuarios quieran ir a la estación para luego poder ir, en este caso, a La Coruña. Lo que dice la experiencia es que cuando la población está muy diseminada eso acaba no ocurriendo. En todo caso, hay que hacer un análisis serio. Además, ahora tenemos la oportunidad de analizar los *big data* para saber cómo funcionan los flujos de movilidad cotidiana en cualquier área del territorio. El segundo elemento sería analizar la viabilidad técnica. Un servicio ferroviario necesita trenes, necesita maquinistas, y es necesario saber si disponemos o no disponemos de ellos a corto o a medio plazo. No es lo mismo tener un tren que tener un autobús: se puede tener un autobús en un plazo de menos de un año y cuesta varios años —3 años y medio o 4 años— disponer de un tren, que es mucho más caro. También es necesario hacer este análisis. Y, si una vez realizados estos dos análisis se ve que va a ser un servicio que va a tener su efecto y que es positivo para el territorio, el tercer elemento sería la disponibilidad presupuestaria, y al final son ustedes los que en el ámbito del Parlamento recogen estas partidas en los presupuestos generales de cada año. De todas maneras, siempre la comunidad autónoma puede reforzar los servicios que actualmente tenemos en el contrato de Renfe. Sin perjuicio del histórico y sin perjuicio de la situación actual, existe una ventaja en Galicia en esa frecuencia de los trenes regionales. Yo ya sé que siempre todos tendemos a compararnos con el que tiene el tope de la gama y que siempre nos parece poco, pero si se analiza con una visión completamente objetiva se ve que los servicios ferroviarios de Galicia están bastante bien. Otra cosa es que haya aspiraciones a mejorar, cosa que es absolutamente legítima.

En definitiva, se puede plantear ese tipo de análisis, pero lo que no se puede es prever las conclusiones del análisis. Yo creo que habrá que reordenar cada vez más los servicios ferroviarios con criterios de rentabilidad social, no económica, porque para eso son obligaciones de servicio público y para eso

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 620

17 de marzo de 2022

Pág. 40

dedicamos importe del presupuesto público a compensar las pérdidas; pero hay que racionalizarlos. En ese sentido, a lo mejor es necesario fortalecer en las zonas metropolitanas determinados servicios; a lo mejor, el dinero que dedica a trenes que van vacíos y que van a seguir vacíos, porque la población en esas zonas, por mucho que se diga, no es previsible que crezca, se tiene que dedicar a otra cosa, o, a lo mejor, hay que ampliar el dinero. Todos los debates están abiertos. Yo únicamente quiero destacar que se necesita un proceso y que no se pueden prever las conclusiones de ese proceso.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas gracias, por su comparecencia, señora secretaria general, señora Rallo, y gracias a estas dos personas que se han quedado aquí a estas horas del jueves.

Se levanta la sesión.

**Eran las cinco y cuarenta minutos de la tarde.**

cve: DSCD-14-CO-620