



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 732

Pág. 1

## TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 31 (extraordinaria)

celebrada el jueves 7 de julio de 2022

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Ratificación de la ponencia designada para informar sobre:

— Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. (Número de expediente 121/000077) ..... 2

Emitir dictamen a la vista del informe elaborado por la ponencia sobre:

— Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. (Número de expediente 121/000077) ..... 2

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 732

7 de julio de 2022

Pág. 2

Se abre la sesión a las doce y cinco minutos del mediodía.

### RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR SOBRE:

#### — PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 38/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO. (Número de expediente 121/000077).

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días. Abrimos la sesión.

Vamos a dar trámite al orden del día, para emitir dictamen a la vista del informe de la Ponencia sobre el Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

En primer lugar, quiero someter a esta Comisión la ratificación de la ponencia que ha sido designada para informar sobre este proyecto de ley.

¿Queda ratificada por asentimiento? (**Asentimiento**).

Perfecto.

Antes de seguir, quisiera, en nombre de esta Mesa, dar las gracias a los trabajadores de esta Cámara, que han estado estas últimas cuarenta y ocho horas trabajando rápido y, además bien, sabiendo que se les ha dado poquito tiempo. Creo que corresponde expresarles este agradecimiento por el informe que ya tienen ustedes.

### EMITIR DICTAMEN A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA SOBRE:

#### — PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 38/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO. (Número de expediente 121/000077).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a emitir dictamen.

Vamos a dar la palabra a los distintos grupos. Como saben ustedes, acordamos un tiempo de cinco minutos, con cierta flexibilidad; pequeña, pero la vamos a dar.

El Grupo Parlamentario Mixto no está presente.

El Grupo Parlamentario Bildu, tampoco.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, ¿señor Barandarian, va a hacer uso de la palabra?

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Sí.

Buenos días a todos, buenos mediodías más bien. Nos reunimos finalmente en una casi intempestiva reunión, después de los esfuerzos que han requerido su celebración y la consecución de determinados acuerdos.

Como ustedes saben, vamos a debatir la modificación de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, que a su vez está condicionada por la existencia de un requerimiento previo —por decirlo de alguna manera—, que es la Directiva Europea 2016/2370, que contiene diversos requerimientos a todos los Estados miembros, tanto en orden a garantizar la existencia de un ámbito de competencia entre los servicios ferroviarios que se vayan a disponer, como a señalar cuáles son los elementos retributivos de la prestación del servicio que se van a poder exigir y el carácter no fiscal, no tributario del mismo, y otras referencias a la independencia de las autoridades en materia de transporte que han de gestionar el transporte ferroviario como tal.

En ese sentido, nuestras enmiendas han ido dirigidas fundamentalmente a varias cuestiones y nos hemos solidarizado o amparado en otras. La primera, como siempre y al hilo de las sentencias del Tribunal Constitucional que completan el bloque de constitucionalidad, tanto en el ámbito del País Vasco, en el artículo 10.32, como en el 149.1.20 de la Constitución, se dirige a permitir que de alguna manera sean las entidades más cercanas al ciudadano las que puedan garantizar la prestación de ese servicio ferroviario y, por lo tanto, adecuar la declaración del interés general de la red y de las demás líneas que existen en el ámbito ferroviario a esa categoría jurídica. Por otra parte, hemos pretendido acercar determinadas realidades, como es el ámbito lingüístico, a la información que se ha de facilitar por parte de los diferentes operadores. Luego, hemos planteado la posibilidad de que las redes que, siendo declaradas de interés general, afecten únicamente al ámbito interno de la comunidad autónoma puedan ser gestionadas por las comunidades autónomas que, a su vez, disponen de servicios ferroviarios propios.

En ese ámbito hemos presentado diferentes enmiendas: las que van desde la 38 a la 51, publicadas en el Boletín Oficial del Congreso. Algunas de ellas han sido transaccionadas y algunas directamente admitidas. Una ha sido retirada formalmente, la número 44. Ahora, en este momento, anuncio al letrado

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 732

7 de julio de 2022

Pág. 3

que va a ser retirada la número 47. A su vez, vamos a mantener otras, como consecuencia del anuncio que se nos ha hecho de que no se admitían nuestras posturas; si no recuerdo mal, creo que eran los números 41 y 43. Por último, está el bloque formado por las enmiendas 49, 50 y 51, dirigidas precisamente a permitir ese ámbito de explotación autonómico de la parte de red de interés general que circula exclusivamente por el ámbito interno de la comunidad autónoma.

Es, por tanto, una ley que avanza en la aplicación de la directiva, es una ley positiva. Eso nos lleva a apoyarla, pero no tenemos absolutamente decidida todavía cuál va a ser nuestra posición. Esperamos que siga existiendo esa negociación en torno a este último bloque de las enmiendas 49, 50 y 51, que alcanzará al momento de su aprobación en el Pleno, puesto que esta ley está abocada para su aprobación al Pleno. Por lo tanto, hoy apoyaremos el dictamen. Lo haremos desde un punto de vista crítico. Lo haremos entendiendo que todavía es posible impulsar algún acuerdo en algunas materias que todavía no se han terminado de negociar. En consecuencia, esta es nuestra posición.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Entiendo, señor Barandiaran, la permanencia de las enmiendas 41, 43, 49, 50 y 51 y la retirada de la número 47.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Retiro la 44 y la 47 y...

El señor **PRESIDENTE**: Esa estaba retirada.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: ... y las otras, como quiera que han sido transaccionadas, se entiende que están subsumidas.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, pero yo las que tengo aquí para poder votarse fuera del informe son los números: 41, 43, 49, 50 y 51, ¿no? (**Asentimiento**). De acuerdo.

Les voy a pedir a los distintos grupos que digan en su intervención si van a retirar alguna enmienda que quede viva ahora mismo, a día de hoy. La idea es votar todas las enmiendas de cada grupo en bloque. Si cuando llegue el momento algún grupo quiere que alguna enmienda sea votada de forma individualizada y no en ese bloque, ruego, por favor, que lo diga también.

Pasamos al Grupo Ciudadanos. Señor López-Bas, tiene usted ahora la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente. Buenos días a todos.

Como se ha dicho, estamos ante un proyecto de ley, la Ley del Sector Ferroviario, que tiene poco de ideológico, puesto que en él se han abordado cuestiones más bien técnicas en la regulación de este medio de transporte. Nosotros creemos que ha sido loable el interés de los diferentes grupos políticos por hacer aportaciones con las enmiendas que se han presentado. Lo importante es que el texto sea lo más actualizado posible y, además, que se haga en el marco de la liberalización del sector y la entrada de nuevos operadores privados a prestar servicio a partir del impulso que ya dio la ley de 2015, tras las diferentes directivas europeas anteriores.

Nosotros creemos fundamental que se empiece a dar importancia a un elemento que para Ciudadanos siempre ha sido esencial en materia de infraestructuras de movilidad y transporte, en este caso, en infraestructuras ferroviarias. Me refiero a la exigencia de que haya una planificación previa, basada en un análisis de necesidades y de oportunidades, y de que a partir de ahí, de ese análisis, se den soluciones debidamente evaluadas con parámetros de coste y rendimiento. En ese sentido, nosotros hemos introducido, por ejemplo, la obligación de que el Gobierno elabore un estudio sobre el ancho de vía de la red, con el objeto de definir toda la estrategia futura de la red ferroviaria de interés general. En esa línea han ido prácticamente todas las enmiendas que el Grupo Ciudadanos ha presentado. Hemos presentado diecinueve de las 119 enmiendas de todos los grupos y hemos conseguido que diez de ellas hayan sido incorporadas al informe de la Ponencia, bien mediante su transacción, bien mediante su aceptación. En ese sentido, yo quiero agradecer la disponibilidad del resto de los grupos, especialmente de los que componen la mayoría, por su capacidad de diálogo para conseguir un texto lo más consensuado posible.

De todas maneras, es cierto que creemos que la ley podría haber sido mejor en algo que se establece precisamente como elemento principal en la justificación de esta reforma legal. De hecho, se hace constar así en la propia exposición de motivos, donde se cuestiona justamente el sistema anterior de determinación de los cánones de los administradores de infraestructuras. De la anterior conceptualización legal de estos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 732

7 de julio de 2022

Pág. 4

cánones como tasas, pasamos a una conceptualización mucho más correcta de prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario, pero es verdad que la alusión a la flexibilidad en la determinación de esos cánones por el administrador de infraestructuras, aun pareciéndonos correcta y adecuada, creemos que todavía ofrece dudas por la muy poca independencia orgánica de este administrador —en el caso de España— del Gobierno, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En este sentido precisamente, para evitar distorsiones interesadas en el procedimiento de determinación de los cánones que podrían conducir a la pérdida de competitividad o a la pérdida de interés en la explotación de líneas por parte de operadores externos, mantenemos vivas para su votación nuestras enmiendas 97, 98, 99 y 106, que son las que ya habíamos anunciado previamente. Estas enmiendas tienen por objeto dar mayor seguridad jurídica en materia de competencia al proceso de fijación del canon ferroviario por la utilización precisamente de esas infraestructuras. En la enmienda 97, proponemos que sea la CNMC el organismo que establezca las directrices para el cálculo de ese canon, precisamente para garantizar un mínimo principio de imparcialidad y neutralidad en la consideración de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. Por ello, mantenemos también la enmienda 98, para que, a partir de esas directrices de la CNMC, sea el administrador de infraestructuras quien elabore el modelo de costes que sirva de base para la determinación del canon. Asimismo creemos, consecuente a lo anterior, que debe ser este organismo quien apruebe ese modelo de costes, si se ajusta el operador a las directrices previas, y controle posteriormente su correcta aplicación, yendo más allá del mero informe de la Comisión que contiene el texto original propuesto.

La enmienda 99, por su parte, pretende introducir un modelo más flexible en el caso de la corrección o modificación de los cánones a partir de un análisis económico de los costes imputables y de la elasticidad que la demanda puede ofrecer según segmentos tarifarios, porque nos parece adecuado, por ejemplo, que el reparto final de costes y cánones, que indirectamente repercute en los usuarios a través de las tarifas, pueda tener en cuenta si el mercado o algún segmento del mismo asume o puede asumir más o menos fácilmente esas variaciones. Finalmente, la enmienda 106, en consonancia con todo lo anterior, refuerza el papel de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, modificando su ley —la de creación de 2013— en su artículo 11, que regula precisamente su función de supervisión y control del sector ferroviario, dando carácter vinculante a esos informes.

En esta tramitación, nuestra posición siempre ha sido proactiva. De hecho, queremos mejorar todavía más la ley en su texto definitivo retirando enmiendas que en principio podrían obedecer a cuestiones más secundarias y manteniendo vivas estas cuatro. En todo caso, sí quiero recordar que tendremos oportunidad de retomar algún punto, como el de la mejor solución ferroviaria en suelo urbano o urbanizable, la cuestión de soluciones y redacciones de la integración ferroviaria y las que se puedan derivar de las mismas con otras administraciones, fundamentalmente las locales. En ese sentido, tendremos una oportunidad en La ley de movilidad sostenible. Hay un compromiso asumido en este caso con el Grupo Socialista para poder debatir aquí este tema, nuestra enmienda 96, que fue retirada.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Quedan entonces vivas las números 97, 98, 99 y 106, y se van a votar también en bloque.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Plural. Tiene la palabra el señor don Ferrán Bel Accensi.

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

En primer lugar, quiero agradecer a los compañeros de ponencia el trabajo realizado y el ambiente, que nos han permitido llegar a diferentes acuerdos. También quiero agradecer al letrado y a los servicios de la Cámara su trabajo acelerado, aunque yo no sé si va a dar mucho fruto, porque me he enterado de que no se va a incorporar al Pleno de julio, con lo cual, uno tiene la sensación de que hemos trabajado de forma acelerada esta semana sin saber muy bien para qué. En todo caso, trabajo hecho, y como en esta Comisión tenemos otra bonita ley que deberemos afrontar, que es la ley del derecho a la vivienda, cuanto antes nos quitemos trabajo, antes tendremos tiempo para hacer otras cosas.

En todo caso, nosotros estamos relativamente satisfechos. Hemos transaccionado algunas de las enmiendas, y voy a intentar explicarlas muy brevemente. Hemos transaccionado dos enmiendas: una para modificar el artículo 96 de la Ley 38/2015, que de hecho es aquella que estábamos modificando con esta ley, y otra para modificar el artículo 97. Asimismo, hemos transaccionado otra de nuestras enmiendas con otros grupos parlamentarios, a efectos de modificar la Ley 3/2013, la Ley de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia, para añadir una función adicional a esta Comisión, que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 732

7 de julio de 2022

Pág. 5

reza textualmente: velar por que los cánones establecidos por el administrador de infraestructuras cumplan lo dispuesto por el derecho de la Unión Europea, la legislación del sector ferroviario, su normativa de desarrollo, y que no sean discriminatorios. Creo que este avance en esta nueva función de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia también puede ser útil.

Finalmente, hemos transaccionado una enmienda que quizás ha costado un poco más, pero que era muy relevante para nosotros, y quiero agradecer la sensibilidad del Grupo Socialista al respecto. Es una situación que desgraciadamente se está produciendo en diferentes sectores y también nos la estamos encontrando en el ámbito del sector ferroviario. Es evidente que la evolución de los precios de determinadas materias primas dificulta el cumplimiento de determinados contratos de acuerdo con las condiciones en que se licitan y se adjudican. En algunos de estos contratos, como es en el caso del suministro de material ferroviario rodante, desde que se hace la oferta hasta que se acaba realizando el contrato no solo pasan meses, sino que pueden pasar años. Por tanto, dados los precios disparados a lo largo de los últimos meses de determinadas materias primas, era imprescindible dar una herramienta —como se hizo ya con determinados sectores con el Real Decreto Ley 3/2022— a los contratistas para que tengan un marco legal que les ampare y puedan tener en cuenta una revisión de precios, que se ha estipulado que deberá ser de acuerdo con los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística y que no podrá superar nunca el 20% del precio total de la licitación. Creemos que esta es una buena solución para empresas de nuestro país que están trabajando y que están generando muchos puestos de trabajo. Los diferentes contratistas —obviamente Renfe será uno, pero habrá otros en las comunidades autónomas o en el ámbito de la Administración local— podrán aplicarlo siempre y cuando —como nosotros establecíamos— los elementos de estos contratos sean destinados al cumplimiento de las obligaciones del servicio público.

Respecto al resto de enmiendas, nosotros vamos a apoyar una enmienda de Esquerra Republicana y tres enmiendas del PNV, que en el ámbito competencial son razonables y que entendemos que podrían aprobarse; de hecho, si no se aprueban hoy, quedaría margen de aquí al Pleno. También vamos a apoyar el resto de enmiendas del Grupo Plural y, en todo caso, nos vamos a posicionar. De las tres enmiendas que figuraban en el cuadernillo, dado que hemos transaccionado la 87, quedará retirada o subsumida. Asimismo, en aras del acuerdo, hemos retirado la 84 y la 85. Por tanto, más allá de la transaccional de la 87, no quedará ninguna viva del Grupo Plural, del Partit Demòcrata. El resto debo mantenerlas y, en solidaridad con mis compañeros, las voy a votar favorablemente, más allá de la posición que podamos tener en el Pleno.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Republicano. Señora Granollers, tiene usted la palabra.

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

Hoy nos encontramos otra vez en una sesión extraordinaria para emitir un dictamen a una velocidad casi de la luz. Me sumo al agradecimiento de mis compañeros al letrado y a todos los servicios de la Cámara, que han ido a última hora revisando y reescribiendo el dictamen con todas las enmiendas.

Esta ley, que tiene como objetivo trasponer al ordenamiento interno la directiva europea, introduce modificaciones que afectan a un amplio número de materias. Sabemos que el aumento de la integración del sector del transporte en la Unión Europea es un elemento esencial en el mercado interior, y los ferrocarriles en este caso son vitales para que el sector del transporte en toda la Unión se dirija hacia la consecución de una movilidad sostenible. En nuestro grupo estamos totalmente convencidas de que la competencia autonómica sobre los servicios de transporte ferroviario tendría que ser exclusiva para poder garantizar y dar respuesta a unas exigencias de calidad, de seguridad, de continuidad y, lo que es más importante, de regularidad. Por tanto, estamos de acuerdo en que se debe mejorar la eficiencia del sistema ferroviario, a fin de integrarlo en un mercado competitivo, pero teniendo en cuenta al mismo tiempo dar un buen servicio a los usuarios y, muy importante, garantizar unas condiciones laborales dignas para los trabajadores de estas empresas. El servicio ferroviario es un servicio de transporte sostenible y además debe ser asequible a las clases más desfavorecidas. No debemos mirar solamente el servicio ferroviario por sus resultados económicos, sino que también debemos ser capaces de legislar con fines sociales; y sí, el servicio de transporte deberíamos mirarlo más desde una perspectiva social.

Pensamos que nos queda un largo viaje para conseguir estas mejoras tanto en transporte de pasajeros como de mercancías. Por tanto, vamos a votar a favor del dictamen, un dictamen que hemos intentado mejorar presentando veintiuna enmiendas, once de las cuales hemos transaccionado y tres han sido aceptadas. Esta misma mañana hemos transaccionado la enmienda 79 con el PDeCAT y con el Grupo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 732

7 de julio de 2022

Pág. 6

Socialista. Queremos agradecer esta transacción a última hora, pues es una buena herramienta para las empresas y creemos que al final va a ser una buena herramienta para toda la ciudadanía. Son empresas que aportan puestos de trabajo y que después, cuando se tengan que volver a presentar a una licitación, si saben que pueden mejorar sus condiciones, no serán concursos que vayan a ir a la alza. Por tanto, mantenemos solamente viva la enmienda 77. Creemos que es una buena enmienda, porque son las instituciones más cercanas al ciudadano las que deben garantizar unos mejores servicios. A partir de aquí, esperamos que esta ley nos sirva para llegar al Horizonte 2030 con los máximos objetivos cumplidos.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Se han presentado por ahora tres enmiendas transaccionales. No sé si todos los grupos disponen ya de ellas. ¿Hay algún grupo que no disponga de ellas? Lo pregunto para no dar lugar a confusión cuando procedamos a votarlas. **(Pausa)**. Perfecto.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, el señor Mayoral.

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

En primer lugar, quiero plantear la posición de mi grupo respecto a la política general de liberalización del sector ferroviario en el conjunto de Europa. Es un buen momento para poner encima de la mesa la necesidad de hacer una reflexión de fondo en torno a los procesos de liberalización, que están abocados, una y otra vez, al más absoluto de los fracasos. Lo pudimos comprobar con la liberalización del transporte ferroviario de mercancías y lo estamos viendo con este proceso de liberalización. Lo que se está consiguiendo al final es una política de la devaluación salarial en el sector ferroviario por parte de las empresas que entran en el mercado y, además, que se establezca una competencia artificial entre empresas públicas europeas, en un momento en el que Europa necesita, precisamente, para consolidar su autonomía estratégica, fortalecer la cooperación entre las empresas públicas, no establecer mecanismos de competencia basados en la devaluación salarial, como estamos viendo, basados en políticas de empresas que entran con actores externos, que no dejan de ser, nuevamente, las únicas empresas que pueden abordar realmente este tipo de actividades, que son empresas pública, porque, obviamente, tienen un valor añadido que solamente va a permitir que puedan ser, por lo menos hasta la fecha, empresas públicas.

Nosotros entendemos que es necesaria la aplicación de la directiva —nuestro país está obligado a aplicarla— y la modificación del texto legal. Creíamos que había que hacer también una labor importante para proteger la red ferroviaria convencional. El proceso de desmantelamiento de los últimos años a favor del AVE está suponiendo un menoscabo en el derecho a la movilidad de amplios sectores de la población y un deterioro de la calidad del servicio de transporte ferroviario en el conjunto del Estado, especialmente grave en los lugares en los que existe una menor densidad poblacional, donde están sufriendo un grave deterioro de los servicios públicos. En ese sentido, hemos conseguido que en este texto se hable ya claramente de garantizar el mantenimiento y la mejora de las infraestructuras existentes y acabar con cualquier tentación de desmantelamiento de la red convencional del tren. Es un avance para nosotros y le da una nota positiva a este texto legislativo.

Nos hubiera gustado que se incluyesen elementos para poder favorecer la negociación colectiva y la existencia de convenios colectivos del sector, y así poder poner coto a la voracidad que están teniendo las empresas en cuanto a los procesos de devaluación salarial. Vamos a seguir trabajando en este sentido. Creemos que es necesario garantizar la negociación colectiva, el derecho a la libertad sindical y, por supuesto, los niveles salariales. Ante las dificultades económicas que tendremos en el futuro, vemos necesario que haya una moderación de los beneficios y un fortalecimiento de los salarios, como mecanismos para salir de la crisis, y no solo como mecanismos de justicia social, que también, por supuesto. Estos mecanismos pueden permitir a nuestro país afrontar en buenas condiciones el futuro más inmediato, ese proceso de revalorización del trabajo frente al proceso de devaluación que ha habido durante todos estos años, y enfrenar la cultura del pelotazo, que lo que hace es lastrar el desarrollo económico de nuestro país y del conjunto de Europa.

Las fórmulas neoliberales no son útiles para poder afrontar el futuro. Lo que está ocurriendo en estos momentos en Europa nos debería hacer pensar. Es importante que las empresas estratégicas tengan una parte de capital público, incluso que se conviertan en públicas. Hasta un liberal plantea la nacionalización de la empresa energética más importante de Francia para afrontar la crisis energética. Se hace necesario

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 732

7 de julio de 2022

Pág. 7

superar los consensos planteados en torno al modelo neoliberal, de externalización y de privatización y de supuestas liberalizaciones, y pasar a un proceso en el que el Estado juegue un papel fundamental, garantice el bienestar del conjunto de la ciudadanía y sea capaz de implementar mecanismos de planificación para garantizar las necesidades de la población. Las lógicas de mercado son ineficientes, son ineficaces y, además, suponen un despilfarro de lo público, como han demostrado todos los análisis de los procesos de liberalización y de privatización hasta la fecha.

Nuestro voto será favorable al dictamen. Vamos a mantener nuestras enmiendas, porque creemos que es necesario que los organismos independientes no se conviertan en legisladores en la sombra. Esos organismos independientes han venido condicionando la política europea para garantizar los intereses de los grandes monopolios. Nos estamos refiriendo a la CNMC. Nosotros no creemos que deba existir informe previo, porque creemos que condiciona la voluntad emanada de la soberanía popular a través de sus representantes. Creemos en el Gobierno del pueblo, por el pueblo y para el pueblo y no nos gustan los organismos que no responden ante la ciudadanía. Nos parecen, en esencia, antidemocráticos. En todo este tiempo han demostrado un grado bastante alto de ineficiencia a la hora de sentar la mano a los grandes monopolios que abusan de los derechos laborales, que eluden las obligaciones fiscales y que, evidentemente, tienen una posición dominante en los mercados, prácticamente de monopolio.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, señor Figaredo Álvarez-Sala tiene usted la palabra.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Antes de entrar en el centro del asunto, tengo que hacer referencia a la intervención del portavoz de Podemos, porque nos ha puesto los pelos de punta. Aboga de forma absolutamente abierta por la intervención de empresas privadas y por la renacionalización de todo tipo de sectores económicos; ha empezado hablando de los sectores estratégicos, pero ha acabado hablando de otros sectores con gran detalle. Pone los pelos de punta. Además de eso, ataca directamente al proceso de liberalización, o no, del transporte. En ningún caso se va hacia una liberalización salvaje, tanto es así que la propia CNMV, que es un órgano independiente del Estado, al que también ha atacado, estaría supervisando el proceso de participación en este nuevo mercado ferroviario. Es surrealista que haya atacado también a los organismos independientes del Estado y que llame directamente a su toma de control por parte del Gobierno. Pone absolutamente los pelos de punta. Esto explica que medidas como la toma de control de INDRA claramente estén apoyadas por la ideología de partidos como Podemos.

La cuestión nuclear que tratamos hoy es esta norma de modificación de la ley ferroviaria para trasponer una directiva de la Unión Europea. Esta trasposición debía haberse terminado en el año 2018, es decir, vamos ya con cuatro años de demora. Eso para empezar. Además, en las enmiendas que se habían planteado y que se estaban debatiendo había bastantes iniciativas interesantes, como la opción de indexar los precios de los contratos públicos relacionados con el sector ferroviario, atendida el alza de los precios que se están produciendo. Lamentablemente, como el tenor de la ley en general, se ha ido descafeinando: vemos que la transaccional que se propone limita esa indexación solo a la fabricación de materiales adscritos, a lo que es el propio material rodante, y al mantenimiento de estos. Es decir, estarán fuera de esa indexación todas aquellas cuestiones que estén relacionadas con sistemas de señalización o con sistemas de electrificación. Y, además, lo limita al servicio público ferroviario, cuando debería ser una indexación global para todos los contratos de la Administración, en este caso ferroviarios.

En definitiva, como en tantas otras ocasiones, vemos que grandes oportunidades para España y su sector ferroviario se van disolviendo. En el mismo sentido, vemos que con alguna de las enmiendas transaccionales se enmienda la plana a lo que ya se había aprobado en el informe de la Ponencia. Entendemos que esta es una técnica legislativa pésima. Todo debería debatirse en Comisión, pero es que parece que algunas de las cosas que ya se han aprobado por Ponencia vuelven a sacarse a debate en la Comisión. En definitiva, creemos que el proceso está siendo absolutamente ineficiente.

Por último quiero manifestar que la cuestión global de toda esta norma es dar una vuelta de tuerca más en lo que sería una especie de autonomización de la competencia sobre las infraestructuras ferroviarias: se amplían las capacidades de actuación de los organismos ferroviarios de las comunidades autónomas, incluso se establece que el Ministerio de Transportes, que es el encargado de la red ferroviaria, tendrá que recabar la autorización previa de los organismos correspondientes de las comunidades autónomas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 732

7 de julio de 2022

Pág. 8

En definitiva, creemos que esta norma, que podía haber hecho mucho bien, no hará tanto bien al sector ferroviario español ni, en general, a la red ferroviaria española, que tiene muchísimas necesidades, como la de concluir los corredores mediterráneo y atlántico, la interconexión de los puertos, la intermodalidad de algunos de nuestros polígonos industriales y también de los puertos. Estas necesidades ni se tratan ni se facilitan y ni siquiera se establecen los pilares para que se vayan cubriendo, que es lo que precisamente podía haberse hecho. Así que tenemos serias dudas sobre la utilidad final de esta norma.

Muchísimas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Popular, el señor Andrés Lorite tiene la palabra.

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

Señorías, con la promulgación en el año 2015 de la Ley del Sector Ferroviario se inició un proceso de liberalización, que continuó con la apertura a la competencia y con la aparición en el mercado de nuevos operadores. A día de hoy ya están operando en algún surco y en los próximos meses se va a incrementar el número de estos operadores y el número de surcos ferroviarios en los que van a operar.

Desde que estos operadores han empezado a prestar servicios ferroviarios, aunque solamente sea de una forma incipiente, mi grupo parlamentario ha podido observar que la consolidación del mercado ferroviario está siendo claramente positiva, y de una forma muy especial para el usuario de los servicios ferroviarios. Se percibe una bajada del precio de los billetes ferroviarios y un aumento en el número de frecuencias ferroviarias, y todo eso ha incentivado la demanda y ha aumentado la cuota modal del ferrocarril. El aumento de la cuota modal del ferrocarril tiene, además, un componente de índole medioambiental. Todos podemos coincidir en que uno de los sistemas de transporte más sostenible desde el punto de vista medioambiental y que más contribuye, por tanto, a la descarbonización es el sistema ferroviario. Por tanto, creemos que, aunque de una forma incipiente, la experiencia es positiva.

Este proyecto legislativo de modificación de la Ley del Sector Ferroviario que hoy nos ocupa trata de apostar, desde un punto de vista legislativo, por seguir abriendo el mercado a la competencia, clarificar el marco regulatorio y la interacción entre las partes, es decir, entre el administrador de infraestructuras ferroviarias, el regulador, la CNMC, y los operadores y garantizar la seguridad jurídica y la eficiencia en la gestión. En definitiva, es un nuevo impulso al proceso liberalizador, a partir del principio de no discriminación, para mejorar determinados aspectos con respecto a la directiva europea RECAST. En resumen, los grandes rasgos de este proyecto legislativo son la definición de la infraestructura ferroviaria y de la construcción de la red ferroviaria de interés general, algunos planteamientos de índole urbanística y la protección de las infraestructuras ferroviaria.

Pero lo nuclear que nos trae este proyecto legislativo es la consagración del principio de independencia de la gestión del administrador de infraestructuras ferroviarias, algo que es fundamental para atribuirle la responsabilidad en materia de gestión, administración y control interno. La propia CNMC advertía de la importancia del cambio del sistema de determinación de cánones y la necesidad de asegurar la coherencia en el marco jurídico español con la directiva europea RECAST, garantizando la independencia de los administradores, pero, además, de una forma muy clara también, la capacidad de supervisión del órgano regulador, es decir, la CNMC. Hoy en día, y a partir de la promulgación de esta nueva norma, el encargado de establecer los cánones ferroviarios no será este Parlamento a través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, lo cual hacía muy rígido afrontar coyunturas variables, sino que será el propio administrador, con la supervisión del regulador, con la supervisión de la CNMC.

¿Qué es lo que ha aportado mi grupo parlamentario a través de las diferentes enmiendas? Hemos favorecido, precisamente en línea de lo que establece la propia norma, la independencia del administrador y la capacidad de supervisión del regulador, incentivando a los administradores a que reduzcan costes de la puesta a disposición de la infraestructura y de la cuantía de los cánones de acceso —es la fórmula para avanzar en la liberalización y para incentivar la demanda—, impulsando, además, un modelo de costes único y que los recargos estén basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios, y, como decía anteriormente, señorías, reforzando el papel de la CNMC. El propio señor Bel ha hecho referencia hace un instante a esa enmienda, que es conjunta —la hemos transaccionado con su grupo parlamentario—, para que la CNMC pueda velar por que los cánones establecidos por el administrador de infraestructuras ferroviarias cumplan con la normativa vigente y no sean en ningún caso discriminatorios.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 732

7 de julio de 2022

Pág. 9

Agradecemos, señorías, la participación y el clima de la Ponencia, también sin duda damos las gracias al letrado de esta Comisión por cómo ha llevado la batuta. Asimismo, agradecemos la cantidad de concesiones mutuas que en aras del consenso y del acuerdo hemos podido hacer entre los distintos grupos parlamentarios.

Finalmente, señor presidente, también nos mostramos muy satisfechos con haber podido paralizar las ensoñaciones de grupos parlamentarios nacionalistas en materias competenciales, que nada tienen que ver con el objeto primigenio de esta norma. Ellos se dedican a aprovechar la tramitación de cualquier texto legal para defender sus intereses de orden nacionalista, independentista y, en este caso, competencial. Nos sentimos satisfechos de haber podido paralizar esto y de haber llegado a un acuerdo, que a algunos les parecerá mejor y a otros peor. Nosotros tenemos dudas en algún aspecto, pero, en rasgos generales, consideramos que mejora el texto legal previo, la propia Ley del Sector Ferroviario.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Socialista, y acabamos. Señor César Ramos, tiene usted la palabra.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidente.

Desde hace años —ya estamos muy acostumbrados— vemos que en los medios de comunicación lo que se resalta permanentemente son las discrepancias. Los ciudadanos perciben, porque así se traslada desde los medios de comunicación e, incluso, desde este Parlamento, la discrepancia y la bronca permanentes en este Congreso. Eso puede llevar a los ciudadanos a pensar que somos incapaces de ponernos de acuerdo.

Hoy voy a hablar muy poco del contenido de esta ley, que ha sido resaltado por la mayoría de grupos, y voy a poner en valor algo que me parece imprescindible. Hoy lo que se demuestra con esta Ponencia, con esta ley y en esta Comisión es que la mayoría de partidos políticos que forman parte de la Cámara han sido capaces de ponerse de acuerdo, máxime cuando es un texto que era muy complejo. Cada uno tenía su visión de qué tenía que cambiar y cómo. Había posiciones muy alejadas, pero a partir del diálogo, del trabajo y de la buena disposición de una amplia mayoría de los grupos parlamentarios que forman parte de la Cámara hemos conseguido llegar a acuerdos muy importantes, y esto se ha puesto de manifiesto en las intervenciones que han hecho todos los diputados que han intervenido aquí. Yo lo quiero agradecer. No era nada fácil llegar a lo que hemos llegado hoy, porque había posiciones, filosofías políticas e ideologías muy distintas.

Me gustaría que algún día, aunque dudo que lo hagan así, los medios de comunicación pusieran el foco en muchas comisiones, en muchas leyes y en muchas ponencias en este Congreso donde la mayoría de partidos políticos se ponen de acuerdo. Sé que nadie pondrá el foco ahí, porque así funcionan a día de hoy tanto los medios de comunicación como cada uno de nosotros en las redes sociales. No tengo ninguna duda de que ningún medio de comunicación hoy resaltarán que esta Ponencia sale adelante con el apoyo mayoritario y con el acuerdo de todos los grupos, por muy diferentes que sean, pero eso es lo importante de esta ley. Por eso, agradecemos a todos los grupos su disposición, agradecemos el trabajo del letrado y damos las gracias a la Ponencia. Agradecemos que hoy hayamos llegado a un punto razonable.

Respecto al contenido, solo me voy a referir a algo que ha explicado el portavoz de VOX y que, además, demuestra un desconocimiento de lo que supone aprobar una enmienda en un sentido o en otro. Ha hablado de la revisión de precios del material ferroviario. Había una enmienda que pedía que eso se revisara en todo el material ferroviario, fuera de tipo comercial o fuera de obligación de servicio público. Yo agradezco a los grupos autores de la iniciativa que hayan presentado una transaccional razonable, y digo razonable porque apoyar una iniciativa que extendía la revisión de precios a todo el material ferroviario de la empresa pública Renfe hubiera supuesto que, en un contexto de liberalización del mercado ferroviario, como en el que estamos a día de hoy, se hubiera debilitado la posición de nuestro operador ferroviario Renfe frente al resto de operadores extranjeros. Los que tanto defendemos España —nosotros defendemos España— creemos que no nos podemos permitir debilitar la posición de nuestro operador ferroviario y dar ventaja al resto. Si hubiéramos apoyado la iniciativa en la que se ampliaba la revisión de precios a todos los servicios ferroviarios, fueran comerciales o no comerciales, nuestra empresa ferroviaria de referencia hubiera tenido un hándicap para competir con el resto de operadores extranjeros que, a día de hoy, vienen al mercado español por la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 732

7 de julio de 2022

Pág. 10

Me resulta curioso que algunos partidos políticos dediquen el día a sacar la bandera de España y que, al venir aquí, no defiendan los intereses de las empresas españolas. Hoy se ha demostrado que la mayoría de grupos de esta Cámara defienden a la empresa pública de referencia frente al resto, menos un partido político, el que enseña la bandera todos los días —las llevan en la solapa o en la muñeca y la enseña en la calle— y que, cuando tiene la oportunidad de legislar, lo hace contra los intereses de este país. Es lo único que quería resaltar del contenido.

Gracias a todos los grupos parlamentarios por su labor, por su buena disposición y por el buen ambiente. Espero que pueda salir esto con un amplio consenso y sin mucho ruido.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Vamos a hacer un pequeño receso de cinco minutos y procederemos a votar. Mientras tanto, si algún grupo quiere que se vote por separado alguna de sus enmiendas, les ruego que se lo comuniquen ahora a la Mesa y, así, podamos ordenar la votación. Si no, votaremos en bloque cada una de ellas.

Gracias. **(Pausa)**.

Continuamos la sesión. Procedemos con las votaciones, a mano alzada, porque creo que es más sencillo para cada enmienda. Vamos a comenzar con las transaccionales que se han presentado en el transcurso de esta sesión.

Comenzamos con la enmienda transaccional propuesta por el Grupo Socialista sobre las enmiendas 38 y 39 del Grupo Parlamentario Vasco relativas al artículo 4.2 de la Ley 38/2015.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 29; abstenciones, 6.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Enmienda transaccional propuesta por el Grupo Socialista sobre las enmiendas 87 del Grupo Plural y 79 del Grupo Republicano, sobre una nueva disposición adicional a la Ley 38/2015.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 30; en contra, 5.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Enmienda transaccional a la 27 de los grupos Socialista y de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común de una nueva disposición adicional.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 29; en contra, 5; abstenciones, 1.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos ahora a las enmiendas que quedan todavía vivas.

Votamos la enmienda 41.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 32.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

También por el Grupo Parlamentario Vasco, la enmienda número 43.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 28.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos ahora conjuntamente las enmiendas 49, 50 y 51.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 32.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos ahora a las enmiendas del Grupo Ciudadanos. Salvo que alguien quiera que alguna se vote separadamente, se votarán en bloque. Son las enmiendas 97, 98, 99 y 106.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 19.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos ahora a las del Grupo Parlamentario Plural.

Enmiendas de Pilar Calvo Gómez números: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13. Se votan en bloque.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 732

7 de julio de 2022

Pág. 11

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 2; en contra, 33.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Del Grupo Parlamentario Plural, vamos a votar las enmiendas presentadas por el señor don Néstor Rego Candamil. En primer lugar, las enmiendas 14, 15 y 18 en bloque.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 2; en contra, 33.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmienda número 17 del señor Rego Candamil.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 28.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Enmienda número 19.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 28.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Hemos acabado con las del Grupo Plural.

Pasamos al Grupo Republicano. Enmienda número 77.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 32.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a las del Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Votamos las enmiendas número 54, 55, 56 y 57 en bloque.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 25; abstenciones, 5.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Grupo Parlamentario VOX, enmienda número 119.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 20.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Grupo Parlamentario Popular, enmienda número 90.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 20.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Hemos acabado con las enmiendas. Nos queda votar el texto del informe con las enmiendas que se han aprobado aquí, que quedan ya incorporadas.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 30; abstenciones, 5.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado por la Comisión el dictamen del proyecto de ley por el que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Les recuerdo que tienen de plazo hasta el próximo lunes, 11 de julio, a la dos de la tarde para el mantenimiento de las enmiendas porque, como esta Comisión no tiene competencia legislativa plena, tiene que ir al Pleno. Si las quieren mantener, tienen de plazo para trasladarlas hasta el 11 de julio a las catorce horas.

Si no hay ningún asunto más, queda concluida la sesión de hoy. Se levanta la sesión.

Muchísimas gracias.

**Era la una y quince minutos de la tarde.**

cve: DSCD-14-CO-732