



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2001

VII Legislatura

Núm. 163

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 14

celebrada el lunes, 26 de febrero de 2001

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (Álvarez-Cascos Fernández) para informar sobre:

- | | Página |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| — Los objetivos generales del Ministerio en materia de ferrocarril para la VII Legislatura, así como de los objetivos concretos para la red ferroviaria de Galicia. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000120) | 4678 |
| — El convenio Fomento-Junta de Galicia para un plan ferroviario en Galicia a firmar por el Consejo de Ministros. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000224) ... | 4678 |
| — El protocolo anunciado en la reunión del día 16/11/2000 y otros convenios firmados con la Junta de Galicia sobre la modernización de la red interior ferroviaria y la alta velocidad en Galicia, así como las iniciativas ferroviarias que espera ejecutar durante esta Legislatura en Galicia. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000239) | 4678 |

	Página
— Los planes para la denominada implantación de la alta velocidad en Galicia. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000270)	4678
— El plan del Gobierno para la privalización de los servicios ferroviarios antes del año 2004. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000128)	4678
— Las líneas generales del próximo contrato-programa Renfe-Estado. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000133)	4678
— Últimos años. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000281)	4678
— Las líneas básicas del sistema ferroviario español. A solicitud del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. (Número de expediente 213/000326)	4678

Se abre la sesión a las cinco de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la sesión número 14 de la Comisión de Infraestructuras, convocada para la celebración de las siguientes comparecencias: Del ministro de Fomento, para informar acerca de los objetivos generales del citado Ministerio en materia de ferrocarril para la VII Legislatura, así como de los objetivos concretos para la red ferroviaria de Galicia. Del ministro de Fomento, para informar del convenio Fomento-Junta de Galicia para un plan ferroviario en Galicia a firmar por el Consejo de Ministros. Del ministro de Fomento, para que explique el protocolo anunciado en la reunión del día 16 de noviembre de 2000 y otros convenios firmados con la Junta de Galicia sobre la modernización de la red interior ferroviaria y la alta velocidad en Galicia, así como las iniciativas ferroviarias que espera ejecutar durante esta legislatura en Galicia. Del ministro de Fomento, para informar sobre los planes para la denominada implantación de la alta velocidad en Galicia. Del ministro de Fomento, para explicar el plan del Gobierno para la privatización de los servicios ferroviarios antes del año 2004. Del ministro de Fomento, para informar de las líneas generales del próximo contrato-programa Renfe-Estado. Del ministro de Fomento, para que informe de los planes de seguridad ferroviaria del Gobierno y las actuaciones realizadas en los últimos años. Del ministro de Fomento, para explicar las líneas básicas del sistema ferroviario español.

Estas comparecencias se verán de forma agrupadas, como ya se ha dicho en el envío del orden del día, y se desarrollarán por el procedimiento habitual. Los grupos parlamentarios dispondrán de un tiempo superior al habitual, sin que ello signifique tanto como lo quiere decir esta palabra; es decir, un tiempo extraordinario

pero no excesivo. Para dar comienzo a las comparecencias, tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, señorías, buenas tardes.

Comparezco a petición de los grupos parlamentarios Mixto, Izquierda Unida, Socialista y Popular para informar a esta Comisión acerca de diversos asuntos relacionados todos ellos con la política ferroviaria del Gobierno. Procuraré exponer detalladamente todas las cuestiones planteadas, separando dentro de lo posible las del Plan de infraestructuras de aquellas relativas al modelo de transporte ferroviario, y ordenándolas de lo general a lo particular para que no se pierda la perspectiva global del conjunto. En este sentido, me extenderé, en primer lugar, en los objetivos generales en materia ferroviaria para esta legislatura contenidos en los programas ferroviarios del Plan de infraestructuras 2000-2007. A continuación, concretaré estos programas ferroviarios en relación con Galicia. En tercer lugar, abordaré el nuevo modelo ferroviario europeo y su inmediata aplicación al sistema de transporte ferroviario español. En cuarto lugar, haré unas consideraciones sobre la prórroga del contrato-programa Renfe-Estado y finalmente me referiré a los planes de seguridad ferroviaria puestos en marcha en esta legislatura. Dado que todas estas cuestiones anteriormente enumeradas tienen antecedentes parlamentarios en esta Comisión desde mi primera comparecencia realizada el 15 de junio de 2000, me permitirán que dé por reproducidas mis palabras anteriores para facilitar hoy la concentración en los aspectos más actuales.

El Plan de infraestructuras 2000-2007. Como ya expliqué a SS.SS. en el capítulo ferroviario, el plan se asienta en tres programas: alta velocidad, red convencional y cercanías. El programa de alta velocidad en el

período mayo de 2000 febrero de 2001, hasta la fecha de hoy, ha recibido un impulso definitivo de planificación en dos grandes decisiones que estaban pendientes al iniciarse esta legislatura: la definición de los trazados básicos del estudio informativo del corredor de Levante: Madrid, Castilla-La Mancha, Comunidad Valenciana, Región de Murcia, mediante un acuerdo alcanzado el pasado 8 de enero en Murcia entre este Ministerio y los cuatro gobiernos de las respectivas comunidades autónomas, y la definición de los trazados básicos del estudio informativo del corredor norte-noroeste para el acceso a Galicia, mediante acuerdos alcanzados con los gobiernos de Castilla y León y Galicia.

También han recibido un fuerte impulso los trabajos de las conexiones internacionales con Francia y con Portugal. En el primer caso, el Consejo de Ministros de España acaba de autorizar el pasado día 23 de febrero el inicio de la licitación de la concesión para la construcción del tramo de alta velocidad Figueras-Perpiñán. Tras la correspondiente autorización del Gobierno francés, estaremos en condiciones de poner en marcha esta trascendental obra con la publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas (el DOCE) del anuncio de convocatoria de la licitación. En el segundo caso, en la cumbre luso española de Sintra de los pasados 29 y 30 de enero, ambos gobiernos hemos encomendado a la agrupación europea de interés económico, recién constituida, los primeros estudios de viabilidad de las dos conexiones Lisboa-Oporto con Madrid y Oporto con Vigo.

En cuanto a la ejecución del programa de alta velocidad en el período mayo 2000-febrero 2001, hasta la fecha de hoy (no sé si en esta primera intervención, señor presidente, debería detallar cada una de las actuaciones; voy a hacer un resumen por corredores, pero estoy a su disposición, puesto que tengo los datos por si es necesario descender a un mayor detalle), los avances son los siguientes: Licitaciones de obras (repito, programa de alta velocidad en estos meses de mayo 2000 febrero 2001): por parte del GIF, 165 kilómetros, por un importe total de 216.916 millones de pesetas, con el siguiente desglose por corredores: El corredor norte-noroeste, en algunos subtramos entre Segovia y Valladolid, 47 kilómetros, 15.088 millones de pesetas de presupuesto de licitación; corredor de Andalucía, varios subtramos entre Córdoba y Málaga, 43,1 kilómetros, con un presupuesto de licitación de 20.377 millones de pesetas; corredor norte-noreste, en concreto, en el itinerario Madrid-Barcelona, 74,4 kilómetros, 178.449 millones de pesetas. Significo a SS.SS. que, aunque no computan en kilómetros estos 178.000 millones de pesetas, engloban instalaciones de superestructura ferroviaria, de instalaciones, de electrificación y de seguridad.

Por parte de la Dirección General de Ferrocarriles: 44 kilómetros licitados, por un importe de 33.721 millones de pesetas, con el siguiente desglose por

corredores: corredor de Levante y Mediterráneo, 28 kilómetros y 9.977 millones de pesetas; corredor norte-noroeste, 16 kilómetros, 16.653 millones de pesetas; corredor de Andalucía, 6.446 millones de pesetas —se refiere a la remodelación de la estación ferroviaria de Cádiz—; corredor norte-noreste, 643 millones de pesetas —no computa kilómetros porque son también unos enclavamientos—. El total de la Dirección General de Ferrocarriles es de 44 kilómetros y un importe de licitaciones de 33.721 millones de pesetas. En total, licitaciones de obra en alta velocidad, suma de la Dirección General de Ferrocarriles y el GIF, 209 kilómetros y 250.637 millones de pesetas de presupuesto.

Si ahora descendemos a otros estadios de la ejecución del plan (he comenzado por el último, la ejecución de las obras; paso ahora al primero, los estudios informativos, que es el primer paso para el inicio de la tramitación de un corredor de alta velocidad), en cuanto a estudios informativos están licitados y en marcha los de la totalidad de la red de alta velocidad, con este desglose en estos últimos meses que he citado. En el corredor de Levante y Mediterráneo se han licitado 73 kilómetros —estoy hablando de los estudios informativos—, con un presupuesto de licitación de 90 millones de pesetas; en el corredor norte-noroeste, estudios informativos por un total de 741 kilómetros y 1.388 millones de pesetas. Se refiere al presupuesto de asistencia técnica, no el presupuesto estimado de las obras. En el corredor de Andalucía, estudios informativos por un total de 377 kilómetros, con un importe de asistencias técnicas de 479 millones de pesetas. En el corredor norte-noreste, 385 kilómetros, con 727 millones de pesetas. Y en el corredor de Extremadura, 378 kilómetros, con 570 millones de pesetas. Total de estudios informativos encargados por la Dirección General de Ferrocarriles, 1954 kilómetros de la red de alta velocidad y 3.254 millones de pesetas en asistencias técnicas.

Queda la etapa intermedia entre el estudio informativo y la ejecución de la obra, que son los proyectos. Los proyectos licitados en este período por el GIF han sido: en el corredor de Levante y Mediterráneo, 85 kilómetros, con un importe de asistencias técnicas de 2.430 millones de pesetas, y en el corredor norte-noreste, 25 kilómetros, con un importe de asistencia técnica para proyectos de 2.611 millones de pesetas. En total, el GIF ha encargado proyectos en 121 kilómetros de la red que tiene encomendada, con un importe de 5.681 millones de pesetas en licitación de asistencias técnicas. A su vez, la Dirección General de Ferrocarriles ha licitado en el corredor de Levante y Mediterráneo diversos proyectos de electrificación y seguridad por 90 millones de pesetas, y en el corredor norte-noroeste dos proyectos que afectan a 20 kilómetros de líneas de alta velocidad, con un presupuesto de 835 millones de pesetas de asistencias técnicas. En el corredor norte-noreste, 202 kilómetros de proyectos, con 727 millones de pesetas para las asistencias técnicas y en el de Andalucía, 174

kilómetros de proyectos, 777 millones de pesetas de asistencias técnicas. En conjunto se han licitado proyectos por la Dirección General de Ferrocarriles y el GIF en un total de 517 kilómetros de la red de alta velocidad, con un presupuesto de asistencias técnicas de 8.110 millones de pesetas.

Creo, señorías, que estas cifras son significativas del grado de ejecución en el que se encuentra, después de nueve meses de legislatura, el programa de alta velocidad del Plan de infraestructuras 2000-2007 del Gobierno.

Si nos referimos al programa de la red convencional, que, como saben SS.SS., incluye actuaciones de renovación, de acondicionamiento, de electrificación y de señalización, así como la supresión de pasos a nivel y accesos a puertos, el resumen de estos meses es el siguiente. La Dirección General de Ferrocarriles ha licitado obras en la red convencional en 29,6 kilómetros, con un presupuesto de licitación para la ejecución de las mismas de 11.119 millones de pesetas; ha licitado proyectos en 332,6 kilómetros de línea convencional, con un presupuesto de asistencia técnica de 70 millones de pesetas.

El tercer programa, el de cercanías, presta una atención relevante a las comunicaciones interiores de las principales áreas metropolitanas españolas, incluida la integración con el resto de las redes de transporte. En este programa de cercanías, entre mayo de 2000 y febrero de 2001 se ha puesto en servicio el acceso a Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, 7,1 kilómetros y 14.988 millones de pesetas de presupuesto de ejecución; se han licitado 10 kilómetros para ejecución de obras, con un presupuesto de 6.729 millones de pesetas, y en estos momentos están licitados y en redacción proyectos sobre 159 kilómetros, con 498 millones de pesetas de asistencias técnicas.

Con estos parámetros he procurado dar una idea objetiva y cabal del grado de ejecución en los tres programas del capítulo ferroviario del Plan de infraestructuras 2000-2007.

A partir de este momento concretaré mi intervención en las actuaciones en Galicia. Tras los acuerdos sobre los trazados básicos de los estudios informativos del corredor norte-noroeste que afectan a Galicia, con los presidentes de Castilla y León y de la Xunta de Galicia, el acceso se ha diseñado a través del itinerario Medina del Campo, Zamora, Puebla de Sanabria y Lubián. El estudio informativo de este itinerario ya está en condiciones de salir a información pública en el Boletín Oficial del Estado, lo que se producirá durante el mes de marzo próximo, para que, tras los dos meses preceptivos y la contestación a las alegaciones presentadas, el Ministerio de Fomento lo apruebe provisionalmente y solicite la pertinente declaración de impacto ambiental al Ministerio de Medio Ambiente.

En cuanto al itinerario Lubián-Ourense, la licitación de la asistencia técnica para redactar su estudio infor-

mativo se realizará también próximamente. Medina del Campo-Ourense es el eje de entrada de la alta velocidad en Galicia. A partir de Ourense, el corredor se desdobra en tres itinerarios: Ourense-Vigo, Ourense-Santiago y Ourense-Lugo. Los tres tienen sus respectivos estudios informativos en marcha. Debo subrayar que el segundo, Ourense-Santiago, está en fase final de redacción, habiéndose realizado ya las llamadas consultas medioambientales previas.

A su vez, la red de alta velocidad en Galicia se completa con el llamado eje atlántico, que recorre transversalmente el itinerario Ferrol, La Coruña, Santiago, Villagarcía, Pontevedra y Vigo. La situación de sus tramos es la siguiente: Ferrol-La Coruña, en redacción el estudio informativo; La Coruña-Ordes, en proyecto los distintos subtramos con un estudio informativo complementario entre Cerceda y Bregua; Ordes-Oroso-Santiago, obras en licitación en los dos subtramos, inicio previsto de obras para la próxima primavera; Santiago-Villagarcía-Pontevedra, en proyecto los distintos subtramos con un estudio informativo complementario entre Villagarcía y Padrón; Pontevedra-Vigo, en estudio informativo.

Al inicio de la presente legislatura, concretamente el 21 de junio de 2000, con el precedente de los convenios vigentes desde 1998 entre la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento y entre la Xunta de Galicia y Renfe, el presidente Fraga y el ministro que les habla suscribimos un protocolo de intenciones para negociar y aprobar un convenio mucho más amplio y ambicioso que los anteriores, que tuviera como finalidad la construcción completa, en el año 2007, del eje atlántico de alta velocidad entre La Coruña y Vigo, así como el acondicionamiento completo de la red convencional de Galicia. El convenio, tras ser aprobado formalmente el 1 de diciembre de 2000 por el Consejo de Ministros, fue firmado en Santiago de Compostela el pasado 20 de diciembre y fue publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el 7 de febrero de 2001. El convenio compromete una inversión total de 160.000 millones de pesetas financiada de la siguiente manera: Ministerio de Fomento, 98.466 millones de pesetas; Renfe, 31.534 millones de pesetas; Xunta de Galicia: 30.000 millones de pesetas; total, 160.000 millones de pesetas. El destino de estas inversiones es el siguiente. Para la red de alta velocidad, concretamente para el acondicionamiento a alta velocidad del eje atlántico desde La Coruña hasta Vigo, en doble vía, con travesía polivalente y electrificada, 119.168 millones de pesetas; para la red convencional, diversos tramos, que con mucho gusto detallo a SS.SS. si es menester, 40.832 millones de pesetas.

A partir de ahora, es decir, a partir de la firma del convenio y de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», las consignaciones presupuestarias de cada ejercicio ya han quedado comprometidas y el plazo de ejecución queda fijado en el año 2007. Subrayo que ya han quedado comprometidas por encima de la voluntad

discrecional del Ministerio de Fomento en cada ejercicio. Es el único caso de toda la red de alta velocidad española en que el Ministerio de Fomento ha comprometido plazos y recursos sin esperar a la licitación de las obras. Repito, es el único caso de toda la red de alta velocidad española, exceptuando, claro esta, los que ya están en obras, que tienen las retenciones de crédito correspondientes a las licitaciones. Es la justa correspondencia del Ministerio de Fomento a la prioridad reclamada por la Xunta de Galicia y por su presidente, Manuel Fraga, correspondida a su vez responsablemente con un esfuerzo excepcional de carácter presupuestario.

El resto de la red de alta velocidad de Galicia será acometida por el Ministerio de Fomento, en concreto en el eje atlántico el nuevo trazado entre Ferrol y La Coruña y toda la electrificación y la señalización del corredor La Coruña, Santiago, Pontevedra y Vigo. Otros itinerarios también a cargo del Ministerio de Fomento son Lubián-Ourense, Ourense-Santiago, Ourense-Vigo y Ourense-Monforte-Lugo. En total, en el programa de alta velocidad se asigna a estas últimas inversiones en Galicia la cantidad de 382.199 millones de pesetas. En consecuencia, las inversiones a realizar en la red de alta velocidad en Galicia mediante convenio, y las directamente financiadas por el Ministerio de Fomento, suman la cantidad de 501.367 millones de pesetas, que es la estimación del plan para acondicionar una red total de alta velocidad en Galicia de 705 kilómetros. Si se añade la previsión de inversión del resto del corredor norte-noroeste hasta Madrid, el montante total estimado asciende a un billón 100.000 millones de pesetas. En cuanto a la red convencional de Galicia, a los 40.832 millones de pesetas previstos para actuaciones en el marco del convenio debemos añadir 9.131 millones de pesetas en la red de Feve y 1.300 millones de pesetas en el acceso al puerto de Ferrol. En total, la inversión en la red ferroviaria convencional de Galicia ascenderá a 51.263 millones de pesetas en el horizonte del Plan de infraestructuras 2000/2007.

Tercer apartado: el nuevo modelo ferroviario europeo. La inversión en infraestructuras es condición necesaria, pero no suficiente, para conseguir un transporte ferroviario competitivo. En efecto, el segundo pilar que sustenta la apuesta ferroviaria del Gobierno de José María Aznar es un modelo de explotación acorde con los criterios de competencia, que actualmente colocan a otros modos de transporte en elevados niveles de demanda. El nuevo modelo ferroviario no pretende ser inventado por el Ministerio de Fomento, sino que surge como aplicación de las directivas europeas en la materia, a las cuales me referiré en detalle. La génesis de la legislación ferroviaria europea comienza con el denominado primer paquete ferroviario, constituido por tres directivas de los años 1991 a 1995, que eran el esbozo de un modelo ferroviario que pretendía resolver estructuralmente los problemas de un medio de transporte cada vez menos competitivo. Este primer

paquete ferroviario fue tímidamente aplicado en la mayor parte de los países europeos, con pocos efectos prácticos, lo que motivó que la Comisión Europea impulsara un segundo paquete ferroviario, que es la modificación parcial de dos de estas directivas y la sustitución completa de la tercera para abordar definitivamente el nuevo modelo e imponer obligaciones claras y concretas a los países de la Unión para su puesta en servicio. Estas tres propuestas de directiva han sido definitivamente aprobadas por el Parlamento Europeo hace unas semanas, después del proceso de conciliación, y en estos momentos se encuentran pendientes de publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, en el DOCE. Me refiero a la propuesta de directiva del Parlamento y del Consejo modificando la 91/440, sobre desarrollo de ferrocarriles comunitarios; a la directiva del Parlamento Europeo y del Consejo modificando la 95/18, sobre concesión de licencias a empresas ferroviarias y a la directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la adjudicación de capacidad de infraestructuras ferroviarias, aplicación de cánones y certificación de seguridad, que sustituye en su totalidad a la Directiva 95/19 anterior.

La publicación de estas tres directivas está muy próxima. Una vez que entren en vigor establecerán un mandato de dos años a los países miembros para su trasposición y aplicación. Compartimos este objetivo temporal no sólo porque sea un mandato europeo de obligado cumplimiento, sino porque además creemos que este modelo ferroviario es urgente y España lo necesita de manera especial para situar sus ferrocarriles en el nivel que los tiempos y la competencia de otros modos de transporte exigen.

Los objetivos que persiguen las directivas citadas son, fundamentalmente, incentivar la reducción de costes en el sistema ferroviario, así como mejorar la calidad de los servicios, incluyendo lógicamente los tiempos de viaje. Los medios que la normativa europea plantea son: un aumento de la competencia en la explotación de los servicios junto con una promoción de la autonomía de gestión de las empresas ferroviarias, previa separación de la gestión de infraestructuras de la del transporte. Así, pues, el segundo paquete ferroviario europeo separa radicalmente las funciones de gestor de infraestructura de las funciones de operador del transporte y, a su vez, ambas funciones quedan separadas de la administración reguladora, que como tal debe ser independiente de cualquier empresa operadora de transporte.

Los tres tipos de agentes que participarán en el sistema ferroviario son, en primer lugar, empresas gestoras de infraestructuras para la construcción y el mantenimiento de las líneas; en segundo lugar, empresas operadoras de servicios que abonarán un canon objetivo por el uso de la infraestructuras y, en tercer lugar, una administración reguladora que defienda la competen-

cia, sin detrimento de la seguridad ni de la calidad; una administración reguladora más fuerte, no más débil.

Es, por tanto, tarea del Ministerio que represento abordar a corto plazo, y conforme a los objetivos señalados, las siguientes cuestiones: impulsar las modificaciones legislativas que traspongan las directivas señaladas, establecer las modificaciones estatutarias y transformaciones de los entes públicos involucrados (Renfe, Feve, GIF) y definir las fases de implantación del nuevo modelo de competencia entre operadores. Para todo ello, como ya planteé en mi primera comparecencia, cuento con las ideas que se generarán en esta Comisión e invito a SS.SS. a participar en los muchos debates a que dará lugar la transformación del modelo ferroviario.

En el debate sobre el nuevo modelo ferroviario, tan importante como el acuerdo básico entre fuerzas parlamentarias y el acuerdo con las administraciones autonómicas, a través de las reuniones de la conferencia sectorial, resulta también el acuerdo social, es decir, el diálogo con los sindicatos. Estos acuerdos formarán parte también del nuevo modelo ferroviario.

Señalo aquí, a título de ejemplo, y no para fijar posición, un posible desarrollo de modelo ferroviario a partir de nuestro punto de partida de España. En primer lugar, un gestor de infraestructuras ferroviario estará dedicado a la construcción, mantenimiento y gestión de la infraestructura. Teniendo en cuenta que la gestión de una red de alta velocidad presentará diferencias sustantivas con respecto a la gestión de la red convencional, pudiera ocurrir que conviniera más de un gestor ferroviario. En segundo lugar, la parte de Renfe dedicada al transporte de mercancías y viajeros deberá competir con eventuales operadores de transporte que soliciten desarrollar, en las mismas condiciones de acceso a la red, de abono de cánones, de garantía de seguridad y de objetivos de calidad, funciones de empresas de transporte de mercancías o de viajeros. En definitiva, creo que lo que debíamos hacer en estos momentos, que es lo que está haciendo ya Renfe, preparando su organización interna y su estructura, es la adaptación para un escenario cierto, conocido en el tiempo y que, además, como política ferroviaria del Gobierno nos interesa también impulsar, independientemente de que se derive de un mandato europeo.

En este punto, quiero hacer referencia al contrato-programa entre Renfe y el Estado. En este contexto que acabo de describirles, el Ministerio de Fomento ha considerado que no era el momento de aprobar un nuevo contrato-programa con Renfe, habida cuenta que los criterios básicos para el diseño de dicho contrato-programa serán una consecuencia del desarrollo del modelo ferroviario contemplado en las directivas europeas, tal y como acabo de exponer. Así, pues, se ha prorrogado de manera tácita el contrato-programa 1999-2000, mediante la inclusión en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2001 de las correspondientes

partidas para Renfe, esto es, 118.691 millones de pesetas para compensar el déficit de explotación, 105.821 millones de pesetas para financiación de las obligaciones derivadas del convenio de gestión de infraestructuras ferroviarias, que se suscribió como addenda del contrato-programa 1999-2000, y 5.000 millones de pesetas para el plan de recursos humanos. Por tanto, Renfe en el año 2001, con relación a los niveles de exigencia y a los objetivos de los años anteriores, no tiene otro parámetro de referencia que mantener los niveles y las exigencias de superación que se contienen en el contrato-programa que formalmente ha estado vigente en los dos últimos ejercicios y que ahora tácitamente lo está en el año 2001, tal y como tuve ocasión de detallar ante la Comisión de Infraestructuras del Senado el pasado día 15 de febrero.

Una vez descrita la situación de ejecución de los tres programas ferroviarios del Plan de infraestructuras 2000-2007 y el panorama del nuevo modelo ferroviario europeo, cuya aplicación iniciamos en España al hilo de la trasposición de las directivas del segundo paquete ferroviario europeo, permítanme a modo de colofón adelantar algunas estimaciones de los efectos de ambas actuaciones sobre la economía española en general. Ya anuncié en su momento que para el período 2000-2010 el volumen de inversión ferroviaria del Plan de infraestructuras 2000-2007 se situará en unos 6,8 billones de pesetas, de un total de inversión prevista en dicho plan de 17,1 billones de pesetas, alrededor del 0,65 por ciento del PIB de cada año hasta la terminación del plan.

El efecto sobre el empleo es de difícil cuantificación. A pesar de que el nuevo modelo ferroviario va a suponer un profundo cambio en las estructuras de explotación del negocio ferroviario con la aparición de nuevos operadores, en el Ministerio optamos por considerar que se mantiene la elasticidad actual del efecto sobre el empleo, del incremento de capital público en infraestructuras del transporte. La elasticidad del PIB respecto del núcleo de infraestructuras del transporte, según estudios realizados en el Ministerio de Economía, es del 0,18. Para el stock nacional de las mismas, que se sitúa en torno a los 40 billones de pesetas, se obtiene que la totalidad del programa ferroviario va a suponer un aumento de dicho stock del 12 por ciento que, dada la anterior elasticidad, implicará un incremento del PIB del 2,2 por ciento. De acuerdo con las proyecciones implícitas que contempla el programa de estabilidad del Reino de España 2000-2004 en creación de empleo, el impulso que sufrirá el PIB se traducirá en un crecimiento del empleo de un 1,4 por ciento, que para el nivel actual del mismo, unos 15 millones de empleos en el sector privado, significará 210.000 nuevos empleos, unos 19.000 nuevos empleos de media cada año. Al principio, los tres programas de infraestructuras ferroviarias sólo generarán empleo de carácter temporal derivado de la construcción; empleo que puede esti-

marse, una vez que se encuentren en ejecución todos los programas, en unas 60.000 personas/año.

Posteriormente, y a medida que se vayan finalizando nuevas líneas, el uso de las nuevas infraestructuras ferroviarias irá generando nuevos empleos, a la vez se mejorará la interconexión de todas las líneas, aumentando el mallado del territorio y definiéndose el nuevo modelo ferroviario en el que se incrementará el número de operadores. Esta mejora de nuestro sistema ferroviario y de nuestro sistema de transportes en su conjunto mejorará la productividad de la economía española y se traducirá en la creación de los citados 210.000 empleos permanentes.

Cuestión particular es la incidencia del nuevo modelo ferroviario en el empleo del propio sector ferroviario. Las mejoras que conllevan los cambios introducidos en el sistema para aumentar su eficiencia económica implicarán, necesariamente, aumentos en la productividad del mismo, que cambiarán completamente los esquemas actuales. Así, extrapolando la actual estructura en la alta velocidad de Madrid-Sevilla a una red más extensa y a más operadores, puede estimarse que el empleo generado en el sector ferroviario se situará en unos 13.000 puestos de trabajo, de los 210.000 anteriormente mencionados.

También debe considerarse como peculiaridad del nuevo Plan de infraestructuras 200/2007 la inversión asociada en material móvil, no contemplada en los 17 billones 100.000 millones de pesetas del plan. Aparte del elevado volumen de inversión que va a suponer, algo más del billón de pesetas, para la adquisición de nuevos trenes, como tuve ocasión de anunciar en el último congreso ferroviario conmemorativo del 150 aniversario del ferrocarril Madrid-Aranjuez, su construcción en España mejorará considerablemente la dotación tecnológica de la industria pesada española, lo que contribuirá a reducir nuestra dependencia del exterior. La carga de trabajo que este proceso inversor en material móvil ferroviario llevará consigo en el período de vigencia del plan ascenderá a unos 6.500 empleos al año en el sector, los cuales, dado su carácter permanente en el período, también forman parte de los 210.000 empleos estables, anteriormente mencionados, para el conjunto de la economía española.

Como vemos, el Plan de infraestructuras 2000/2007 y el plan de inversiones ferroviarias en material móvil van a suponer un profundo impulso a la capacidad productiva del país. Se va a crear empleo neto durante la construcción del plan, porque ahora se financia rigurosamente. Además, el esfuerzo de modernización y cierre de la red ferroviaria se traducirá en 210.000 nuevos puestos de trabajo, de los que unos 13.000 irán al propio sector del transporte ferroviario y otros 6.500 a la industria asociada.

Finalmente, me referiré a la seguridad ferroviaria, a los planes actuales y a las realizaciones anteriores. No me cansaré de repetir que la seguridad es la primera

prioridad del Ministerio de Fomento. Hace poco más de un mes, el pasado 17 de enero, tuvimos ocasión de debatir en esta Comisión un aspecto muy importante de la seguridad ferroviaria, los pasos a nivel y los planes para acelerar su supresión y sus condiciones de seguridad. Me comprometí ante SS.SS. a presentar en dos semanas unas propuestas de modificación del real decreto que aprobó el reglamento de la LOTT y la orden ministerial que lo desarrollaba en todo lo relativo a los pasos a nivel. Los borradores de ambas propuestas de modificación se dieron a conocer el pasado 14 de febrero, en el transcurso de la conferencia sectorial de transportes, con la participación de todas las comunidades autónomas, y también obran en poder de los portavoces de esta Comisión. Durante un mes escucharemos las observaciones que nos quieran formular, antes de proceder a su tramitación definitiva.

En cuanto a otras actuaciones en materia de seguridad, están en marcha las siguientes en la red de Feve y en la de Renfe. El Plan Feve-2000, encuadrado dentro del Plan de infraestructuras 2000/2007, con horizonte del año 2010, prevé unas inversiones en instalaciones de seguridad y señalización de 14.000 millones de pesetas. Sus objetivos son la instalación de control de tráfico centralizado, bloqueo automático y sistema de frenado automático en todo el ámbito de la red y enclavamientos eléctricos en estaciones que permitan su telemando para mejora de la seguridad y de la explotación en general. Así pues, en esta partida también se va a duplicar el esfuerzo realizado en la década anterior.

En lo que respecta a la red de Renfe, las realizaciones en materia de instalaciones de seguridad de futuro son las siguientes. Los enclavamientos de última generación son de tecnología electrónica —anteriormente, era eléctrica—, esta tecnología ha tenido un desarrollo muy fuerte como consecuencia de su utilización en informática y telecomunicaciones. Su aplicación a sistemas ferroviarios —enclavamientos y bloqueos— se ha ido desarrollando en estos últimos años y se ha instalado en Renfe. En la actualidad, hay instalados 158 enclavamientos con esta tecnología, que se puede considerar totalmente implantada. Teniendo en cuenta que son sistemas de menor coste y con una oferta de prestaciones mayor que los de tecnologías anteriores, la previsión en el futuro es que, de acuerdo con los planes de inversión del Ministerio de Fomento, la instalación de estos sistemas sea única, excluyéndose totalmente la instalación de sistemas de tecnología eléctrica. La inversión en este capítulo del quinquenio 1996-2000 ascendió a 23.862 millones de pesetas; las inversiones previstas para el trienio 2001-2003 ascenderán a 16.035 millones de pesetas.

En la década de los años setenta, se procedió al equipamiento generalizado de la red con el denominado sistema ASFA, anuncio de señales y frenado automático, que supuso un avance muy relevante en la mejora de los niveles de seguridad de la conducción de trenes. Se

trata de un sistema de ayuda al maquinista en la observación de las indicaciones o el conocimiento del estado de las señales fijas, transmitiendo automáticamente a la cabina información sobre el aspecto que presenta. Aumenta la seguridad de la circulación porque disminuye o anula, según los casos, los efectos del posible fallo humano al asegurar automáticamente la detención del tren en el caso de actuación incorrecta del maquinista. Los kilómetros de red instalados y el material equipado con el sistema ASFA ascienden a 9.408 kilómetros de la red convencional, el 82 por ciento del total, y los 470 kilómetros de la línea AVE Madrid-Sevilla. Sin embargo, el desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad y las actuaciones en la red convencional, así como los aumentos de frecuencias en la red de cercanías, exigen la consideración de equipamientos de sistemas de protección de circulación de trenes con prestaciones superiores al sistema ASFA. De acuerdo con este criterio, se han realizado diferentes actuaciones: instalación de un sistema de protección, operación y regulación automática de trenes en la línea C-5 de Madrid, Móstoles-Fuenlabrada. Este sistema está totalmente operativo desde el año 1998 y ha permitido mejorar la frecuencia de trenes garantizando los niveles de seguridad en la circulación.

Actualmente, se encuentra en fase de terminación de obra la instalación del sistema de protección automática de tren en el itinerario de alta velocidad La Encina-Valencia-Barcelona. Ello permitirá la circulación de trenes de alta velocidad con el máximo grado de seguridad. En el presente año, se acometerá la instalación de un sistema de ayuda de conducción en el túnel de Atocha-Chamartín como una de las actuaciones a medio plazo necesarias para mejorar el servicio de conexión de dicho túnel. Las inversiones realizadas en este capítulo en el quinquenio 1996-2000 ascendieron a 8.500 millones de pesetas; las inversiones previstas en el trienio 2001-2003 ascenderán a 5.000 millones de pesetas.

El sistema de telefonía tren-tierra, que permite la conexión del maquinista con el centro de control, está hoy día instalado en 6.192 kilómetros de la red, siendo la longitud ampliada en el periodo 1996-2001 de 223 kilómetros. En ejecución se encuentran 529 kilómetros y la previsión para los próximos tres años afecta a 876 kilómetros más. Por otra parte, cabe señalar que en todas las actuaciones del Ministerio de Fomento de extensiones de red o modificaciones de trazado, se incluye lógicamente la instalación del sistema tren-tierra. Asimismo es destacable que dentro del convenio Ministerio de Fomento-Xunta de Galicia-Renfe, se está procediendo a instalar el sistema tren-tierra en la totalidad de la red convencional de Galicia e igualmente, dentro del convenio Renfe-Junta de Castilla y León, a la instalación en el tramo Medina-Salamanca-Fuentes de Oñoro. Las inversiones correspondientes a este capítulo ascienden a 3.500 millones de pesetas en el quin-

quenio 1996-2000 y está previsto contratar obras en el trienio 2001-2003 por importe de 4.000 millones de pesetas.

El equipo más novedoso instalado por mantenimiento de infraestructura de Renfe para el control de los vehículos motores es el detector de impactos en vía. La misión de este equipo es medir tanto los impactos dinámicos producidos por las circulaciones (función del nivel de mantenimiento de los elementos de rodadura) como la carga estática de las mismas. En la actualidad existen dos sistemas instalados: uno en las proximidades de Mogente, en la línea Madrid-Valencia, y otro en las proximidades de Torredembarra, en la línea Tarragona-San Vicente. Dado el excelente comportamiento que estos equipos están teniendo, Renfe prevé su instalación en otras líneas, en función de las disponibilidades presupuestarias. Para el año actual está previsto instalar cuatro más, estando pendientes en estos momentos las decisiones sobre elección de emplazamientos.

Una mención especial merecen las instalaciones y equipamientos de seguridad que se implementarán en la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Entre las medidas de seguridad en la circulación que se introducirán se encuentra el aumento del entreje, de 4,20 metros del AVE Madrid-Sevilla, a 4,70 metros; el aumento del gálibo libre de implantación de obstáculos; el aumento de la altura del hilo de contacto de la catenaria; una nueva configuración de apartadero con vías de apartado en el centro, que aumenta el entreje y reduce el número de desvíos sobre vías generales; y una dotación de helipuertos en puntos singulares de la línea para evacuación y respuesta en casos de emergencia.

Señorías, concluyo. He procurado recorrer ordenadamente todas las cuestiones suscitadas en las peticiones de comparecencia formuladas por los diferentes grupos parlamentarios. Espero haber aportado la información al nivel de detalle exigido por sus señorías. En todo caso, la construcción de las infraestructuras, el funcionamiento de los transportes ferroviarios de viajeros y de mercancías o la seguridad de las obras y de los tráfico son temas permanentemente abiertos sobre los que hemos de volver nuevamente a lo largo de esta legislatura.

Muchas gracias.

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

Señorías, al haber tantas solicitudes de comparecencia y haberse acumulado en una sola, vamos a seguir el orden habitual de la Comisión en las intervenciones de los distintos portavoces, según ha acordado la Mesa.

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Socialista (el señor Segura me indica que van a intervenir dos portavoces; no hay ningún problema), tiene la palabra el señor Hernández Cerviño.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Permítame, señor ministro, en primer lugar, darle la bienvenida y explicarle por qué solicitábamos su comparecencia. Yo tenía la esperanza de que hubieran repensado la cuestión referente al nuevo modelo de ferrocarril que se implantaría en Galicia. Desgraciadamente, creo que no solamente se confirma, sino que los más negros augurios se ciernen sobre el futuro ferroviario de Galicia. Básicamente, yo creo que no se cumple ni el acceso equitativo y no discriminatorio que recomienda la Unión Europea, y usted tiene, quizá sin saberlo, la responsabilidad histórica de solventar un problema que Joaquín Costa definió muy bien cuando dijo que la orografía la superaban los poderes públicos. La orografía sigue siendo el problema de Galicia.

Yo solicito su especial atención a una intervención que, analizando algunos elementos de los convenios y de las posiciones que ha expuesto, trata de ayudar a clarificar el futuro. Recogiendo el guante de su invitación, intentaré participar en los debates que se hagan sobre el tren de alta velocidad. Permítame en principio una licencia profesional. Su intervención me ha recordado la de mi admirado John Austin, que es uno de los más inteligentes representantes de la filosofía analítica, que en su teoría del lenguaje señaló que existen locuciones que no solamente describen la realidad, sino que encima tienen efectos sobre ella. El título de una de sus obras, *Cómo hacer cosas con palabras*, describe perfectamente lo que usted acaba de hacer aquí. Parece que el tren de alta velocidad en Galicia, de momento, son palabras. Estas palabras que usted ha pronunciado pueden tener un efecto balsámico sobre algunas personas, pero le digo aquí y ahora que no responden a las necesidades de Galicia, y usted lo sabe. Galicia necesita cumplir la garantía de accesibilidad que el Partido Socialista plantea en sus infraestructuras. Todo lo expuesto aquí es el reflejo del foro Viaria 2001-2010, celebrado en Santiago. Estoy seguro de que usted tiene información acerca de las enormes críticas que recibió este proyecto allí en público. La muestra de que las intenciones no corresponden con la realidad la tenemos si leemos los discursos que usted pronunció en la apertura y en la clausura del simposio Viaria. En estos discursos el problema está resuelto teóricamente, pero cuando estudiamos cómo se lleva a la realidad, cómo se pasa de los planes a los planos, nos encontramos con que no se vertebra en absoluto Galicia y que de alguna manera el proyecto nace obsoleto. No quisiera entrar a discutirlo, porque ya se ha hecho en sede parlamentaria, pero sí que le admito la corrección que hizo sobre la frase de que todos los proyectos dependerían de que Fraga siguiera al frente de la Presidencia de Galicia. Espero que sea una mala interpretación de la prensa —mataremos al mensajero—, porque a mí, como a mucha gente, me produjo repulsa por la ruptura de las reglas del juego democrático que suponía. También admitiré la corrección que hizo usted sobre la garantía de los

fondos sólo hasta el año 2004. Le rogaría que a la hora de responderme no centrarse aquí el debate, porque sería falsearlo.

Voy a ajustarme a los temas que nos interesan a los gallegos. Efectivamente, como usted bien ha dicho, hay cuatro convenios firmados. En el año 1998 se firmó uno sobre la red interior, entre Fomento y Xunta; ese mismo año se firmó otro entre Renfe y Xunta; en junio del año 2000 se firmó otro entre Xunta y Fomento, sobre la red interior, y el 20 de diciembre, efectivamente se firmó el gran programa entre Xunta y Fomento, que correspondía al plan 2000-2007. No voy a hablar aquí tampoco, porque será objeto de otras intervenciones, del problema del convenio para la autopista Santiago-Orense.

Tampoco voy a entrar en una discusión sobre las cifras —a mí me parecen insuficientes—, pero sí le quiero decir que admito, y el Partido Socialista también, la cofinanciación de proyectos de infraestructuras. Puede ser un buen sistema, pero no podemos admitir que una comunidad autónoma como Galicia, que no llega a la media nacional en el índice económico, tenga que soportar una financiación tan excesiva, mientras que otras comunidades autónomas como Cataluña o el País Valenciano no tienen que cofinanciar los proyectos, y cuando lo hacen es por propio interés y una vez que se ha planificado un trazado vertebrador. Usted debe darse cuenta de la situación de Galicia y del noroeste de España, que tiene un claro desequilibrio en dotaciones de infraestructuras. Cofinanciar va a significar para nosotros implicarnos y participar activamente en el proyecto, y yo no veo de momento esta participación tan activa. Quería preguntarle, en principio, si se va a tener en cuenta alguna de las sugerencias que se hicieron en el simposio Viaria 2000 o si se va a llevar a cabo definitivamente este proyecto tal como está expuesto en el propio catálogo de Viaria.

Se ha referido usted rápidamente a la modernización de la red interior, pero en Galicia solamente se ha renovado el mantenimiento entre Orense y Vigo y se han corregido mínimamente los radios precisamente entre estas dos ciudades, con un presupuesto de 2.800 millones. Sin embargo, las mejoras por esta actuación en el campo de la velocidad han sido mínimas. Actualmente se están renovando, ya sabe usted en qué condiciones, Monforte-Lugo-A Coruña y el tramo Betanzos-Ferrol. Habría que preguntar si el problema de los pasos a nivel, sobre todo aquellos que están dentro de núcleos urbanos, van a tener una respuesta definitiva.

La alta velocidad que se ha planteado —y quiero entrar en ella definitivamente— creo que corresponde a una decisión errónea con consecuencias históricas. El primer problema que me encuentro es el principio de la identidad del concepto de alta velocidad. No sé qué significa la alta velocidad, encontramos numerosas definiciones de la misma y ninguna de ellas corresponde a lo que se va a hacer en Galicia. Yo le preguntaría qué sig-

nifica alta velocidad en Galicia. Particularmente pienso que el AVE va a ser un símbolo de modernización en Galicia. Es un proyecto nuevo, no hay nada igual y va a significar desde el punto de vista técnico, desde el económico y también en el campo de la investigación una revolución en los modelos, pero debe usted tener en cuenta que este proyecto debe vertebrar y cohesionar toda Galicia. Su modernización arrastrará a otras capas de la economía. El punto inicial de lo que queremos es un tren de alta velocidad que corresponda a los parámetros y calidades más modernos. Por eso exigimos velocidad de 350 kilómetros, tiempo de viaje reducido—incluso hay proyectos que se pueden hacer con una reducción de viaje entre A Coruña y Madrid a dos horas cincuenta minutos—, frecuencias, rentabilidad y parámetros referentes a la doble vía, a la electrificación y al ancho europeo. Sin embargo, nos encontramos problemas en la definición que ustedes hacen de este proyecto, con que en un tren de alta velocidad, en efecto, la velocidad podía ser importante, pero es más importante el tiempo y la frecuencia del viaje, y nos encontramos con que el modelo con el que quiere usted que Galicia se integre no corresponde a ese tren de modernidad. Tampoco veo, aunque está apuntado en el programa, que se vaya a hacer una conexión adecuada con Portugal. Un plan especial de alta velocidad a Galicia que no tenga en cuenta el norte de Portugal está condenado al fracaso. Piense usted que si se lleva a cabo este modelo, las vías no se van a levantar antes de cien años; las consecuencias de un trazado mal hecho serán históricas. Lo que queremos es que se debata en el Parlamento la alta velocidad y también queremos alta velocidad en la ejecución del proyecto.

Este AVE tiene numerosos defectos. El tiempo dividido del que vamos a disponer en esta comparecencia nos va a impedir analizarlos todos, pero quisiera plantearle básicamente en qué consiste este tren. Este tren que ustedes nos plantean es un modelo de tren que entrando por Zamora-Lubián-Puebla de Sanabria-Orense, une dos ciudades de casi 100.000 habitantes cada una, como son Orense y Santiago, y desde allí parten dos lanzaderas, una A Coruña-Ferrol y otra a Vigo. Por cierto que al hablar usted del plan de Vigo no ha aludido a la distancia ni al modelo que va a emplear para el tramo Vigo-frontera portuguesa. Esta «T» a la que aludo desarrolla múltiples velocidades. Nos encontramos con que entre Orense y Santiago, que es el tramo de mayor velocidad, usted nos planifica un tiempo de viaje de 20 minutos. Analizando el folleto de Viaria, vemos que entre Santiago y A Coruña hay otros 20 minutos y, sin embargo, entre Santiago y Vigo nos planta usted una hora de viaje. Es decir, todo el sur de Galicia va a quedar discriminado con un modelo de tren que no responde en absoluto a la realidad del siglo XXI. No hay que confundir un tren de largo recorrido con uno regional, efectivamente, pero en tiempos, en velocidades, en la unión y la vertebración de las ciu-

dades gallegas no encontramos diferencia entre un tren de alta velocidad y un tren regional.

Quisiera que usted me contestara algunas preguntas. En el proyecto de Viaria, ¿por qué a Vigo y Pontevedra se les da el mismo tiempo de viaje, según los paneles de información y según el folleto, y no aparece diferenciada ninguna de sus estaciones? ¿Por qué no aparece tampoco nada en lo que se refiere al tiempo de viaje entre Vigo y Orense? ¿Por qué la velocidad de Santiago a Vigo es inferior a la de Coruña-Santiago si la orografía es mejor? ¿Por qué en el mapa del programa Viaria del eje atlántico no aparece claramente que el tren pase por Vigo? ¿Qué significa en concreto eso que llama usted nuevo acceso a Vigo? ¿Qué significan las salidas sur a Vigo, se van a hacer o no? ¿Por qué se da pie a luchas locales en un tren que no debe responder a localismos? ¿Por qué Portugal, en cuanto se enteró de su proyecto, ofrece una línea de alta velocidad frontera portuguesa-Oporto-aeropuerto Sa Carneiro en tiempos que el señor Fraga reconoció que podían llegar a ser de 45 minutos? ¿Qué interés tendrán, señor Álvarez-Cascos, en la rentabilidad de la línea gallega los futuros operadores privados de ferrocarril? ¿Qué tienen pensado hacer para acelerar las salidas de las mercancías de ferrocarril? ¿Qué tienen que hacer los puertos de Galicia para conectarse rápidamente con la meseta, sabiendo la importancia que tienen los puertos para nosotros? Sinceramente, creo que todo lo que hemos visto hasta ahora es un acto casi pseudoadministrativo, que está realizado con fondos públicos, como es el caso de Viaria, y se presenta un modelo de tren que no responde precisamente al modelo de futuro.

Quería matizarle algunas cuestiones. Ha hablado usted de la actuación entre Santiago-Oroso. Quisiera que me explicará qué parámetros y calidades de tren se van a aplicar ahí, qué se está construyendo, qué radios tienen las curvas que se están haciendo, porque me temo que no corresponden a una realidad de alta velocidad. También quisiera preguntarle por qué no se ha informado a los ayuntamientos, que precisamente ahora están reformando los planes generales de ordenación urbana, sobre la penetración del tren en las ciudades para que se tenga en cuenta todo esto. ¿Qué va a pasar con los puertos secos?

Quiero decir al final que recojo su apuesta de participar en un coloquio donde usted quiera para discutirle pormenorizadamente cada uno de los elementos de este problema de la alta velocidad. Yo le ofrezco nuestra colaboración, pero una colaboración para hacer un proyecto viable y de futuro, no para hacer un proyecto obsoleto. El tren de alta velocidad debe sumar población, nunca la debe restar; debe sumar ciudades, no debe dividir las; debe integrar totalmente a Galicia, no partirla en varias zonas. Nadie quedará contento, se lo aseguro, señor Cascos. Reitero una vez más que estoy dispuesto a debatir esto pormenorizadamente con usted.

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

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, gracias por su benevolencia, por permitirnos repartir el tiempo. Este segundo interviniente del Grupo Parlamentario Socialista, cuando la Presidencia le haga la más mínima indicación, terminará en el uso de la palabra, se encuentre en el punto en el que se encuentre. Consiguientemente, *don't worry, be happy*, señor presidente. **(Risas.)**

Señor ministro, este interviniente por el Grupo Parlamentario Socialista no le ha restado a usted, cuando así ha estimado oportuno hacerlo, la valoración positiva de sus intervenciones y de sus actuaciones políticas. En una democracia tan consolidada como la nuestra esto es menester para la riqueza de la vida parlamentaria y del seguimiento que desde el principal grupo parlamentario de la oposición se debe hacer de la labor de gobierno, en este caso de este Ministerio. Pero, señor ministro, hoy tengo que indicarle mi preocupación por el hecho —y yo le ruego que así lo haga llegar a su gabinete— de que nosotros no disponemos del texto de la intervención que el ministro acaba de leer y que le han elaborado razonablemente bajo su dirección los equipos técnicos del Ministerio. No deja de ser sorprendente que no dispongamos de él un par de horas antes al menos, porque se dan datos, se cuantifica, se dan directrices que no se pueden anotar en el momento de su intervención. Me sorprende que se reparta por parte de su gabinete a los periodistas y no se nos entregue en ese mismo momento a los diputados, que somos los auténticos protagonistas del seguimiento de la labor gubernamental, se pertenezca al grupo o grupos que apoyan al Gobierno o a los que se encuentran en la oposición. Como estoy seguro que usted lo recibe en positivo, pienso que no se va a producir en una próxima comparecencia, de las que hemos acordado se celebren mensualmente.

Señor ministro, el diputado Hernández Cerviño, del Grupo Parlamentario Socialista, que me ha precedido en el uso de la palabra, le ha hecho una serie de referencias y de análisis y le ha expresado el planteamiento de nuestro grupo en temas específicos que preocupan lógicamente a ese diputado y a este grupo, consiguientemente, de la política ferroviaria en la comunidad gallega. El señor Hernández Cerviño representa a una provincia de esa comunidad que tiene importantes problemas históricos y seculares de comunicación, pero el Estado español tiene también problemas seculares de transporte y de comunicación con el resto de los países comunitarios. Estamos asistiendo a unos acontecimientos políticos importantes en el seno de la Unión, señor ministro, como son las tres directivas a las que usted ha hecho referencia, que acordamos por unanimidad —consiguientemente, con el voto del grupo parlamentario de los Socialistas Europeos— en el pleno del Par-

lamento Europeo, fruto de la labor de codecisión con el Consejo. Nosotros queremos dejar muy claro que esas tres directivas tendrán que ser traspuestas al ordenamiento jurídico español con toda la categoría que corresponde a esas decisiones recogidas en lo que se ha venido denominando coloquialmente como segundo paquete de política ferroviaria, en sustitución de los contenidos que integraron las tres directivas comunitarias de los años 1991 y 1995 del primer paquete de las políticas comunitarias de transporte ferroviario. Se ha hecho a similitud de lo que ocurrió en la década de los noventa con el primero, segundo y tercer paquete de las políticas de liberalización del transporte aéreo. La liberalización del transporte aéreo se encontró con dos dificultades —una, naturalmente, los *slots*, las autorizaciones para operar y, dos, las infraestructuras, que se vieron rebasadas por las circunstancias del crecimiento del transporte aéreo— y nos estamos encontrando con que el transporte ferroviario no es que tenga una similitud, pero sí ciertas líneas directrices equivalentes.

Señor ministro, el momento es crucial. Dentro de una semana previsiblemente —y así lo anuncio como un dato más de nuestro trabajo ordinario parlamentario— vamos a proponer en esta Cámara, por si lo considera oportuno —esa es nuestra intención y así lo defenderemos—, que se constituya en el seno de la Comisión de Infraestructuras una ponencia específica que entienda de temas de transporte. En estos momentos yo creo que a usted le falta convertirse en un auténtico ministro de transportes. Usted está siendo un ministro de infraestructuras, pero es de infraestructuras para el transporte, sin duda alguna. Yo creo que sería muy positivo que durante cuatro o cinco meses hubiera una ponencia específica, casi con carácter voluntario para quienes la integren y tengan interés académico y político de hacer un seguimiento de lo que hoy en día está ocurriendo en España en esa liberalización del sector ferroviario, porque el tema de los *slots* no es baladí. La separación competencial de las infraestructuras, el ente regulador de las infraestructuras o los entes que precisamente asignarán los surcos a los usuarios de esas infraestructuras tampoco es un tema baladí. Señor ministro, nosotros haremos la propuesta, la defendemos y la argumentaremos. Yo creo que va un poco en la línea de la frase que acaba de pronunciar, y lo ha hecho en otras comisiones, invitándonos a la reflexión. Yo tengo en mis manos un documento que responde a ese trabajo parlamentario serio. Este veterano parlamentario cree que hay una nueva forma de hacer del Ministerio de Fomento hacia la Comisión. Por ejemplo, usted, en la reunión del consejo sectorial de consejeros de política de transporte de todas las comunidades autónomas españolas, ofreció dos proyectos de real decreto modificando los reglamentos que desarrollan la Ley de ordenación del transporte terrestre y nos los ha remitido a cada uno de los grupos parlamentarios. Este grupo parlamentario tiene su criterio, aquí está; por

razones de tiempo no me puedo detener, pero no tendría inconveniente al finalizar la sesión de leerle las reflexiones que nosotros hemos recogido. Nosotros creemos que se equivocan, sí, sí. Se trata de responder a una actitud gubernamental que lanza un puente a los grupos parlamentarios y les dice: queremos su criterio antes de publicar el real decreto. Aquí está el criterio y usted lo tendrá. No lo vamos a utilizar políticamente, desde luego. Para criticar al Gobierno hay argumentos y mecanismos suficientes, pero, señor ministro, estamos hablando de la seguridad ferroviaria, y usted, aquí, el 17 de enero, nos invitó a participar y hace 15 días nos remitió ese proyecto. Pues aquí está la posición del Grupo Socialista, que se la entregaré después; no deja de ser un mecanismo de colaboración. El tiempo avanza y este interviniente entiende las limitaciones.

El Parlamento Europeo ha aprobado por unanimidad la liberalización del transporte ferroviario de mercancías dentro de las redes transeuropeas del transporte y en un plazo de dos años tiene que convertirse en una auténtica realidad. Usted sabe que las empresas transportistas españolas y las europeas lo están deseando. Y yo lamento que usted, como ministro de transportes, no haya hablado de la intermodalidad, que es uno de los problemas más graves; es decir, la transferencia de la carretera a la vía férrea es uno de los problemas más graves que tiene hoy en día la Unión Europea. El exceso de transporte de mercancías por carretera en toda la Unión Europea, que en España es del orden del 90 por ciento, trae problemas económicos, medioambientales y de todo tipo. Aquí, en España, faltan por definir auténticas plataformas logísticas, distribuidas a lo largo y ancho de la geografía nacional. Yo le invito, señor ministro, a que traiga dentro de un mes un diseño de plataformas logísticas a lo largo de la geografía nacional, que surja de recabar de las comunidades autónomas sus planteamientos al respecto. Usted sabe bien que la logística, la intermodalidad en el transporte y la interoperabilidad constituyen piezas esenciales para que se produzca en este país un auténtico paso al frente en la modernidad en el transporte no sólo de mercancías sino de pasajeros. Tenemos por desarrollar retos importantes.

Señor ministro, hay algo absolutamente esencial cuando, en ocasiones, se utiliza la frase de dónde venimos y hacia dónde vamos. Señor ministro, recordará que en la comparecencia del 17 de enero pasado le gasté esa broma, con un libro en mi mano de la fundación Mapfre sobre los pasos a nivel —lo editó esa fundación, pero fue fruto del trabajo de Ferrocarriles Españoles—. Yo tengo en mis manos unos artículos que he releído —y con esto voy a terminar porque espero que en el futuro haya una subcomisión o una ponencia específica para debatir el tema durante cuatro o cinco meses, por donde pasen sindicatos, operadores logísticos, todos los representantes de los sectores económicos que tengan algo que ver con el transporte—, porque nosotros leemos la

prensa, leemos revistas especializadas y sabemos la preocupación que existe al respecto. ¿De dónde venimos y hacia dónde vamos? Señor ministro, el Ministerio de Obras Públicas publicó hace unos años un conjunto de conferencias que se produjeron en un máster que la universidad Carlos III viene dando sistemáticamente sobre *Economía y política del transporte: España y Europa*. Ahí están definidas una especie de líneas directrices que nosotros deberíamos seguir. Respecto a la liberalización del sector ferroviario, quisiera poner de manifiesto, para que nadie se llame a engaño en lo que se refiere a la posición del Partido Socialista, que los profesores, los académicos que defendieron la ponencia sobre *Política ferroviaria en España y comunitaria*, dijeron, entre otras cosas, lo siguiente: El 30 de julio de 1987 se aprobó la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOT), que continúa vigente y es el marco legislativo, tanto para el transporte por carretera como por ferrocarril. La LOT, y eso debemos tenerlo muy claro, una ley del año 1987, dedica un título completo, el VI, al ferrocarril, pero también es de aplicación el título I, que recoge el conjunto de disposiciones comunes. Por supuesto en esta nueva ley no aparece ninguna referencia de coordinación modal de carácter imperativo y expresa claramente que los servicios y actividades del transporte habrán de desarrollarse en un marco de actuación regido por la economía de mercado. Continúa en ese artículo, en un párrafo posterior: La política ferroviaria de la Comunidad comenzó a elaborarse en la década de los sesenta, partiendo de una óptica de concepción global del mercado del transporte y con el propósito de garantizar su contribución a la libre circulación de bienes y servicios en el espacio europeo. Desde ese planteamiento, la plasmación de esta política, en lo que a ferrocarriles se refiere, ha girado en torno a dos ejes fundamentales: la ordenación del mercado y el tratamiento de las infraestructuras. Esto es lo que se decía de una ley del año 87 que tendrán que modificar las Cortes Generales a propuesta del Gobierno para las transposiciones de las directivas pertinentes. Y dice —y con esto termino—: En el primer ámbito, la mayor inquietud ha sido la de asegurar el principio de igualdad de trato a los distintos modos y agentes que operan en el mercado y más recientemente intentar crear una red de ámbito europeo. Continúa con preceptos equivalentes. En consecuencia, tiene que estar muy claro de dónde venimos, desde el punto de vista normativo y legal: de una ley del año 87 que empieza a marcar las rutas para la liberalización del transporte ferroviario; y hacia dónde vamos, que es algo esencial, a que usted, señor ministro, ejerza esa labor como ministro de transporte, incorpore las políticas precisas para la intermodalidad, defina plataformas logísticas y todo un proyecto de interconexión de España con el resto de los países comunitarios. Debe quedar muy claro que la directiva comunitaria, una de las tres que se acaba de aprobar en sustitución de la directiva 91/440, sobre el desarrollo de

los ferrocarriles comunitarios, hay que desarrollarla; es un avance, pero no muy relevante; da dos años a los países para que incorporen esa norma, así como para que incorporen a las redes transeuropeas el transporte, el flujo de mercancías y se dan siete años de plazo para la liberalización de todas las mercancías y el tráfico de pasajeros antes del año 2010.

Señor ministro, ni mediante reales decretos ni mediante la Ley de acompañamiento que sucesivos gobiernos han venido utilizando en exceso son cauces para producir la modificación normativa que precisa la modernización de la estructura de transporte ferroviario español. Esperamos que usted como ministro influya en sus compañeros de partido, diputados del Grupo Popular, y posibilite el voto del grupo mayoritario para que se constituya una subcomisión de estudio específica que genere iniciativas, que coadyuve con el Gobierno y con el Estado español en su conjunto a la modernización de una red que se ha ido quedando atrás en toda la estructura europea.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Convergència y Unió, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor ministro, el «Diario de Sesiones» que recoge su intervención del 15 de junio pasado, me sirve en parte de guión para las intervenciones en todas sus comparecencias, tanto a petición de grupos como a solicitud propia, aunque quizá dentro de poco no lo podré usar tanto ya que se habrán señalado todos los esquemas en los temas que hemos ido tocando y, por tanto, me repetiría.

Usted hablaba entonces de los tres valores inseparables pero diferenciables que en aquel momento marcaba como esquemas principales de la actuación del Ministerio: la calidad, en la que hoy no voy a entrar; la modernidad, de la que en parte sí hablaré, y la seguridad. Usted nos decía que en ferrocarriles debemos crear una nueva red de líneas de alta velocidad para el tren del siglo XXI superpuesta a la red convencional. Esto nos puede llevar a tener que realizar un gran esfuerzo de coordinación para evitar no sólo confusión sino también todo tipo de extrañas presiones.

Un interviniente anterior ha comentado, y yo lo tenía ya anotado, que hemos de vulgarizar las definiciones AVE —antes se usaba mucho el TGV, aunque ha quedado prácticamente separado del comentario del debate— la velocidad alta, el ancho europeo y la alta velocidad. Sobre esto estamos muy dispuestos a trabajar en lo que nos pida.

Con respecto al transporte ferroviario, hay una cuestión que a mí me preocupa bastante. Decía que hay que prestar especial atención a la garantía de la seguridad en la circulación y al mantenimiento de la cultura de seguridad, que exige una definición precisa de las responsabilidades de cada uno de los agentes del sistema,

administración reguladora, gestores de infraestructuras, operadores, los tres elementos que en su intervención ha dejado marcados dentro de lo que llamaba nuevo modelo ferroviario. El día 9 de febrero usted estuvo, en Aranjuez, en la clausura del congreso de historia ferroviaria. Allí dijo que la progresiva puesta en servicio de las nuevas infraestructuras debería ir pareja con la disponibilidad de un material adaptado a los requerimientos de la demanda, es decir, capaz de utilizar al máximo las prestaciones de las infraestructuras. También habló de los trenes de alta velocidad, 300/350 kilómetros/horas, para servicios de larga distancia, con alta capacidad y elevadas prestaciones; trenes de alta velocidad, 250/270 kilómetros/hora, para servicios de carácter regional; trenes autopropulsados de alta velocidad en ancho variable, que no sé si refería a Talgos con locomotora, ya que son los únicos que en este momento tienen ancho variable. La velocidad de estos trenes es de 220 kilómetros/hora. La licitación de la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera está en marcha. Mientras tanto, ¿qué tipo de material se usará desde Madrid a Zaragoza-Lleida, el que usted decía de trenes autopropulsados o unidades del actual AVE? Posiblemente, no estarán construidos todos los trenes que son necesarios. De la misma manera que el Madrid-Sevilla tenía un exceso de trenes, los conocidos Euromed, para la línea Madrid-Zaragoza-Lleida, y hasta llegar a Barcelona, se piden 40 de 300/350 kilómetros/hora, 30 trenes de 250/270 kilómetros/hora; un total de 92 trenes de alta velocidad, con una inversión de 200.000 millones de pesetas, cuyo procedimiento de contratación está en marcha. Esto sería la modernidad, las máximas prestaciones en el transporte ferroviario.

Señor ministro, al establecer como gran prioridad la seguridad, y teniendo en cuenta los concursos de material ferroviario que están en marcha, quisiera preguntarle: ¿Qué medidas está contemplando el Ministerio para garantizar al máximo la seguridad y minimizar los riesgos? En la línea Madrid-Barcelona está previsto que existan trenes a más de 300 kilómetros por hora, según parece incluso a nivel comercial, la mayor velocidad mundial en estos momentos. ¿Qué tipo de garantía se exigirá a los fabricantes que han concursado? ¿Qué plan de control de riesgos tiene establecido el Ministerio? ¿Cómo se van a controlar? En estos momentos todo el mundo habla del AVE y lo pide. En realidad, de lo que estamos tratando es de la implantación del ancho europeo en la red española, ancho europeo que, en muchos trayectos, tendrá unos tramos para trenes de alta velocidad, otros para velocidad alta y en otros la velocidad no será ni tan alta, dependiendo de por dónde circulen.

No debemos crear confusiones ni generar falsas ilusiones. Digo esto porque hay muchas zonas que deciden pedir un tren de alta velocidad y presentan mociones en los ayuntamientos. Hay entidades que están pidiendo —voy a citar un caso concreto— la conexión

entre Castellón y Tarragona con el AVE. Desde que el Ministerio define el tren de alta velocidad Madrid-Valencia y sube hasta Castellón, surgen una serie de instituciones, ayuntamientos, entidades, que piden la conexión del AVE, cuando todos los que estamos metidos en esto sabemos que el día 15 de junio usted dijo que desde Tarragona hasta Almería iba a ir el ancho europeo. De ahí la duplicidad del concepto AVE-ancho europeo que le estoy comentando, que a mí también me crea confusión, ya que no se define claramente. En aquel momento ya se hablaba de que el corredor mediterráneo Valencia-Tarragona podía pasar fácilmente a ancho europeo con las traviesas múltiples que se irían colocando. Ahora bien, si el tramo Valencia-Castellón va a tener una línea de ancho europeo, ¿va a ser una línea de ancho europeo o tendrá las traviesas múltiples que se transformarán en ancho europeo? ¿Va a desaparecer el ancho convencional desde Castellón a Valencia? Esta pregunta ya se la formulé una vez. No es para que me la responda ahora ni mucho menos, simplemente es un interrogante. La continuación de la pregunta sería: ¿Si va a haber ancho europeo de Valencia a Castellón, desde Castellón hasta Tarragona tendrá el ancho convencional español, que es con el que actualmente se está trabajando en el corredor del mediterráneo, o pasará a ser ancho europeo? Y si pasa a ser ancho europeo, ¿será una nueva línea paralela a la convencional o ésta desaparecerá?

Esto me lleva a una problemática que se nos presenta en el corredor mediterráneo cuando llegamos a la zona de enlace de éste con el AVE o la línea de alta velocidad en la zona de Tarragona. Sabe usted que allí en estos momentos existe una cierta inquietud con la creación de un consorcio y habrá que ver de qué forma se resuelve. Ya hemos hablado de ello alguna vez, incluso usted lo ha comentado estos últimos días; no voy a insistir más. Simplemente quiero decir que este diputado tiene dificultades para disponer de una información veraz del Ministerio, información que sí tienen otras personas; quizás sea que se han empleado más a fondo para conseguirla. No son de mi grupo ni del suyo precisamente, pero tienen datos muy concretos sobre ello.

Señor ministro, la seguridad en los ferrocarriles, uno de los temas que ha comentado, es una cuestión que usted ha resuelto muy bien. Ha hablado, y después lo ha hecho el señor Segura, sobre lo correcto que ha sido el trámite que ha realizado, y nos lo ha hecho llegar, en relación con la seguridad en los pasos a nivel. La reorganización que tiene la Administración ferroviaria, ya sea con Renfe, con GIF o con este consejero general de seguridad, seguro que conlleva modificaciones profundas en los controles de los riesgos tecnológicos en los citados trenes. ¿Existe algún plan del Gobierno para validar y certificar los citados elementos? Lo que hay que hacer es garantizar la seguridad. El concepto de

reorganización ante el reto tecnológico sin precedentes en la historia del ferrocarril nos lleva a ello.

Han concursado distintas compañías con distintos esquemas —unas tienen experiencia en prestaciones; otras, en locomotoras, en vagones motrices, intercambiadores— que han de tener implantación en España. Nosotros tenemos una duda y usted me la ha recordado en el momento que dice que el material móvil tiene que reducir su dependencia del exterior y tiene que dar un fuerte impulso a la capacidad productiva del país. Este tema de la seguridad, que intuyo que será uno de mis preferidos —entre comillas— y de obligada atención en un futuro, me lleva a pensar que, existiendo estas premisas, se exigirá al menos un cierto rigor en la reorganización de la Administración ferroviaria. Últimamente, en una de las adjudicaciones que se han realizado en el tramo Madrid-Lleida, no en cuanto a infraestructuras, pero sí en elementos de control de la circulación que tiene que pasar por allí, hay una adjudicación a un empresario, y legítimamente, puede presentarse, lo puede haber hecho y lo puede hacer también, que no tiene implantación en España, ha sido simplemente de tipo comercial. Por tanto, señor ministro, nos preocupa que en el tema de seguridad se tenga un extremado control.

Entrando en otro tema, en el orden del día se habla de privatización de esquemas ferroviarios, pero supongo que se referirá a liberalización de los servicios ferroviarios. ¿En qué fecha se puede situar todo esto, señor ministro?

Quisiera hablar brevemente de la línea Madrid-Barcelona-frontera. En Lleida tenemos un problema, ya sabe usted que hay algo que no funciona bien. Señor ministro, en todas partes cuecen habas y considero que, dentro del Ministerio, en el GIF concretamente, no se ha obrado de una manera generosa o atenta a lo que pueda pensar la sociedad del entorno por donde pasa el tren. Lleida tiene sus reivindicaciones, algunas se están tratando, aunque ha costado mucho, y otras no tienen razón; estoy completamente convencido de que alguna no tiene razón o no tiene posibilidad y se debería dedicar un poco de atención a todo esto para resolver las tensiones que allí se han creado.

Dos cosas, señor ministro. Una, quisiera que nos hablara un poco más del tema de los Pirineos. Ustedes, en el pasado Consejo de Ministros, aprobaron las actuaciones para llevar a cabo desde España, que consideramos muy bien y en plazo. ¿Cómo está la parte correspondiente a Francia? En todo caso, ¿seguirá manteniéndose la posibilidad de conectar con Francia desde Figueras a Port-Bou, por la vía actual, con la posibilidad de alguna transformación para establecer el ancho europeo desde Figueras a Port-Bou, para que, si el otro lado de los Pirineos no está en las condiciones necesarias todavía, por las circunstancias que sean, no quedemos estancados en la frontera? Por último, quiero decirle, como portavoz de nuestro grupo, que el Plan

de infraestructuras 2000/2007, del que siempre hablamos en esta Cámara, nuestro grupo no lo tiene, porque habría llegado a mí. Quizá sería interesante tenerlo, no para debatirlo en la Cámara, pero sí para conocerlo. **(El señor ministro hace llegar el plan al señor Sedó.)**

Muchas gracias, señor ministro, por el plan y por la atención que me ha prestado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra doña Presentación Urán, por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor ministro, yo también quiero que me remita el plan, y, a ser posible, de la manera tan expedita con que se ha hecho en estos momentos con el portavoz de *Convergència i Unió*, entre otras cosas para no sentirnos discriminados el resto de los grupos de la Cámara.

Señorías, señor ministro, voy a intentar mantener el esquema de su intervención. No me voy a centrar en una cuestión concreta, en este caso la Comunidad Autónoma de Galicia, voy a abordar el tema de una manera general.

A mi poder ha llegado un mapa que tiene el Ministerio de Fomento para la red de alta velocidad, con fecha 9 de enero, en el que figuran todos los trazados que el ministro de Fomento nos ha estado comentando. A la vista de cómo se configura el trazado, con independencia de cuál sea nuestra posición respecto a los trenes de alta velocidad, nos surgen distintas preocupaciones, quizá por la falta de un mapa que nos permita contemplar toda la red ferroviaria española, no sólo la de alta velocidad sino la de alta velocidad, la convencional y las redes de mercancías. Le digo esto, señor ministro, porque del mapa que obra en mi poder se desprenden varias cosas. Una, que todos los trazados tienen que concurrir en Madrid. No hay otras posibilidades ni otras alternativas —exceptuando la zona este, que sí tiene un trazado más cerrado en su propio conjunto— de poder acceder a otras capitales de provincia. Se centra, sólo y exclusivamente, en la reducción de tiempos de las capitales de provincia que están proyectadas hacia Madrid y de esas capitales de provincia hacia Barcelona. Sin embargo, señorías, bajo nuestro punto de vista, es un trazado incompleto, quizá porque nos falta el de la red convencional, y que deja algunas zonas del país con unas comunicaciones más bien escasas o, al menos, incompletas.

He sentido una gran satisfacción por la explicación que ha dado el ministro de que está en estudio el trazado Puebla de Sanabria-Orense, porque, con este mapa, si yo quisiera ir desde mi tierra hasta Galicia, me quedaba en Puebla de Sanabria o en Ponferrada, porque no figura este trazado. Al aclararlo el ministro, ya sabemos que está en estudio informativo y que en cualquier momento aparecerá en otro de los mapas que elabore el Ministerio de Fomento.

Además de esta preocupación y a falta de tener el mapa completo, a nosotros también nos preocupa que sólo hablemos —y ahí coincido con el portavoz de *Convergència i Unió*— de las diversas interpretaciones que podemos hacer con la utilización del ancho europeo, del ancho ibérico y de cómo se van a realizar las conexiones, no sólo de los trenes de alta velocidad sino al mismo tiempo, si no se utiliza el mismo ancho de vía, de cómo vamos a tener conectada toda la red ferroviaria, con independencia de cual sea la velocidad que se utilice. Si en la red de alta velocidad solamente se utiliza el ancho europeo, no sabemos cómo se va a conectar con la red convencional y, si hay diversas redes que utilizan diferente ancho, no tenemos muy claro cómo se van a conectar las que utilicen el ancho diferente o cómo se van a conectar con el resto de las líneas de fuera de nuestro Estado.

Además del mapa que tenemos, ha explicado usted, señor ministro, que están pendientes los estudios de viabilidad de las líneas de conexión Madrid-Lisboa o Madrid-Oporto. Me preocupa fundamentalmente que, si en España hacemos un trazado que parte desde Madrid hacia Extremadura, que pasa por Cáceres y Badajoz, todavía no sepamos cuál va a ser el trazado con Lisboa; nos gustaría que nos explicara si se va a hacer un trazado diferente o si se van a aprovechar los trazados que ya tiene marcados, dentro de nuestro territorio y en estudio informativo, el Ministerio de Fomento.

Nos parece necesario que se haga el mapa completo de la red de alta velocidad junto con la red convencional; también sería importante que se diseñara y se pudiera publicitar por el Ministerio de Fomento un esquema general para la red ferroviaria de mercancías. Su señoría nos planteaba que se pretende, a raíz de la aprobación de las nuevas directivas europeas que habrá que trasponer al ordenamiento español en un plazo más o menos largo, modernizar y hacer competitivo el transporte de mercancías por ferrocarril. Sería conveniente disponer de eso para conocer no solamente el mapa que hay en estos momentos sino las actuaciones que pretende emprender el Ministerio de Fomento en cuanto a la mejora y modernización de las redes de ferrocarril. Además, señoría, nos parece importante saber exactamente cómo se van a conectar los trenes de cercanías en torno a las grandes ciudades —y creo que todos coincidimos en la importancia del papel que tienen—, cómo se van a utilizar y si siempre se va a seguir utilizando el ancho ibérico, que es el que se está utilizando ahora, tanto en las nuevas redes de cercanías como en las que se puedan ampliar.

El señor Sedó hablaba de la liberalización-privatización. Por lo que conocemos de las nuevas directivas, nos parece que se contempla, si no de una manera clara, al menos sí de manera encubierta, una privatización encubierta —valga la redundancia— del transporte, fundamentalmente el de mercancías. El transporte de viajeros se mantiene como red de servicio público y me

gustaría que el ministro nos dijera si, para el Ministerio de Fomento, el transporte de mercancías también tiene esa consideración de servicio público. Usted decía que el transporte de mercancías tiene que competir con otras empresas y se tiene que adaptar a un escenario. Es cierto que hay tiempo para hacer esa adaptación, pero hay que recordar que el transporte de mercancías por ferrocarril ya compite en estos momentos con el transporte por carretera, en menor medida con el cabotaje y en mucha menor medida con el transporte de mercancías por avión, por lo cual su mayor problema quizá sería la competencia con el transporte por carretera. Habría que saber exactamente a qué se refería el señor ministro cuando hablaba de competencia con otras empresas; si es dentro del propio ferrocarril, estaríamos haciéndonos un flaco favor porque también tendrá que competir con la carretera y con el resto de los sistemas de transporte. Si no hay una mejora de las infraestructuras del ferrocarril para el transporte de mercancías, vamos a continuar en una situación bastante decepcionante en cuanto al aumento que se pretende del transporte de mercancías por ferrocarril. Por eso, creemos que es necesario que los criterios que se mantengan sean bastante explícitos y predominantes respecto a que el sistema nacional de transporte ferroviario de viajeros es un servicio público y que, además, señorías, a pesar de las directivas europeas (que siempre tienen un determinado margen para que se pueda actuar por parte de cada uno de los gobiernos), se utilice la asignación de tarifas no solamente desde un punto de vista empresarial, sino también desde un punto de vista social. Si no, señorías, sólo veremos funcionar las líneas que sean rentables económicamente, pero por aquellas que tienen fundamentalmente una rentabilidad social veremos circular un menor número de trenes cada día, con una menor calidad para los usuarios de estos ferrocarriles.

Señorías, por uno de los documentos que nos ha llegado hemos sabido que se tiene la pretensión de que el Ministerio de Fomento (al parecer, es lo que se desprende de la trasposición de las directivas) se quede como un mero árbitro del mercado y no incida en que haya una planificación adecuada a las necesidades del transporte por ferrocarril que tiene nuestro Estado, ya sea el de viajeros, el de alta velocidad, el convencional o el de mercancías. Nosotros creemos que esto no tiene que ser así porque, después, hay diversas interpretaciones de las directivas según los países y en estos momentos algunas compañías, que son públicas (de Francia, de Holanda y de Francia), ya han manifestado su interés por nuestra red de ferrocarriles de transporte de mercancías. Con ello nos podemos encontrar ante una situación parecida a la que se produjo en el sector de la telefonía cuando KPM, que era una compañía pública, pretendía hacerse con un servicio dentro del Estado español.

A nosotros nos parece que este proceso de liberalización puede tener diversas connotaciones y una de ellas es precisamente cómo se va a vigilar el patrimonio público que pertenece a las diferentes empresas públicas, tanto a Renfe como a Feve o al órgano gestor de infraestructuras ferroviarias. El Ministerio de Fomento tendrá mucho que decir en esa cuestión para evitar especulaciones con este patrimonio público, que no van a servir a los intereses generales, sino a determinados intereses que nada tendrán que ver con los generales. Creemos que las trasposiciones de las directivas comunitarias que se tienen que hacer no tienen por qué ir en detrimento de la titularidad y de la gestión pública del sistema del transporte ferroviario existente en el Estado español, sino todo lo contrario. Este carácter se puede potenciar, lo que, además, nos permitiría conseguir una situación de buenas inversiones y desde luego de mejora de toda nuestra red ferroviaria.

En cuanto a la seguridad, señorías, creemos que la seguridad no está solamente en que las líneas del ferrocarril sean unas líneas aceptables y que a todos nos permitan llegar en buenos tiempos a nuestros destinos, sino que además tiene que haber un componente que tiene que estar ligado a los compromisos técnicos y a la metodología. Sobre todo, hay que seguir formando al personal que tiene que prestar sus servicios, para que su formación continua haga que la circulación sea cada vez más segura, no solamente porque las infraestructuras hayan mejorado, sino porque la preparación de este personal esté cada vez más adecuada a esa mejora y modernización de las infraestructuras.

Para terminar, el ministro de Fomento nos hacía antes una relación de todas las inversiones que se iban a realizar. Esta diputada, que es diputada por Valencia, tiene especial interés en saber qué es lo que va a suceder —porque según las cifras que ha dado el ministro no parece que sea una prioridad— con la línea de alta velocidad Madrid-Valencia. Sabemos ya que hay un acuerdo de trazado, sabemos que se han empezado los estudios informativos y lo que esta diputada quiere saber, si el ministro puede decírnoslo, es si las fechas de construcción y de funcionamiento de la línea de alta velocidad que el presidente de la Generalitat valenciana está dando a través de los medios de comunicación, y que no se han desmentido, son ciertas. La última fecha que se ha dado es la de año 2005 y a mi grupo le gustaría saber si esa fecha se aproxima realmente a la puesta en funcionamiento del tren de alta velocidad Madrid-Valencia.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Vasco (PNV), tiene la palabra el señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA:** Señor ministro, buenas tardes y bienvenido.

Para empezar diré que, según toca intervenir a los grupos parlamentarios más pequeños, parece que esta-

mos en condiciones más precarias. Yo, ni soy periodista, ni soy taquígrafo, ni desde luego soy grupo mayoritario de la oposición, por eso no tengo ni los datos del discurso del señor ministro, ni he podido cogerlos, ni tengo ese plan de infraestructuras que he visto correr por ahí. Por tanto, confiando en que el talante del señor ministro es abierto y proclive a la información, estoy seguro de que con lo que se ha dicho será la última vez que esto ocurra y no tendremos que mirar, como los malos estudiantes, por encima del hombro del compañero para ver lo que se cuece en otros pupitres.

Tengo que reconocer que el señor ministro —nobleza obliga—, con esa exposición en la que ha dado una cantidad ingente de datos, es coherente y consecuente con lo dicho desde aquella comparecencia de junio de 2000 hasta la fecha. Todo lo que ha dicho lo ha ido repitiendo y adornando en sus sucesivas intervenciones, aportando más datos. En ese sentido, no puedo criticarle. Los planes para el ferrocarril en los que nos movemos son suficientemente largos en el tiempo y ambiciosos en lo económico como para poder hacer un juicio con los pocos meses que llevamos en este tema. También tengo que decir que el señor ministro es consecuente con sus silencios. Lo que no nos dijo entonces, sigue sin decírnoslo ahora. Usted sabe, señor ministro, que nuestro grupo está muy interesado en conocer algunas cosas en materia ferroviaria que ya hemos expuesto en algunas comparecencias, pero a las que entendemos que no hemos tenido contestación ni aclaración suficiente. Podría abundar simplemente en algunas cosas que han dicho los portavoces de otros grupos, pero, en aras de la brevedad, voy a centrarme exclusivamente en cinco o seis cosas, para buscar una contestación clara y lo más breve posible.

El Acuerdo de Essen, de las comunidades europeas, establece los convenios en materia de interconexión europea. Usted sabe bien que uno de los proyectos preferentes que allí se aprueban es el llamado conexión al sur, que es la conexión ferroviaria con la península Ibérica. Este proyecto establece esa conexión en dos puntos, este y oeste de los Pirineos, por Irún y Portbou —o por La Junquera, como usted quiera— para unirse después en Madrid. A la hora de la verdad, este proyecto, que es aceptado por las comunidades europeas y que se denomina proyecto prioritario, en España se ha dividido y mientras la rama Madrid-Barcelona se está haciendo bastante aceleradamente, hay una indefinición de las actuaciones del Ministerio respecto a la continuidad hacia Irún. Me consta que ha habido conversaciones con el Gobierno vasco respecto a la «Y» vasca, pero en ninguna de las respuestas que nos ha dado se definen plazos para esas actuaciones. A nosotros nos interesa mucho, lógicamente, saber qué va a ocurrir desde Valladolid a Irún, con el dato añadido de las conexiones del puerto de Bilbao o, en su caso, el de Fuenterrabía.

Otra cuestión que nos preocupa, y que aquí ha comentado algún portavoz, es la continuidad del sistema radial, según lo expuesto por el señor ministro. Curiosamente, para ir de su lugar natal al mío o viceversa tendremos que pasar por Valladolid si queremos ir en alta velocidad, porque no hemos oído nada referente a la conexión por la costa cantábrica-atlántica; solamente se habla de conexiones radiales y de vías por el interior. La tradicional conexión que ha hecho el FEVE por una orografía, desde luego muy castigada, Guipúzcoa-Vizcaya-Cantabria-Asturias-Galicia, la hace en este momento un tren que casi parece el tren chu-chu —perdóneme la expresión—, que ha conectado y conexionado actividades económicas y pueblos que cada día están en peores condiciones. Según su exposición, va a mejorar sensiblemente la conexión, insisto, radial hacia la capital del reino, pero nada va a ser posible por el norte de la cadena montañosa, sino que habrá que descender a la meseta para poder interconectar esas zonas.

También nos preocupa lo que ocurre con la conexión transversal que en su día se incluyó en la declaración de Burgos, aquella tan sonada que firmamos diferentes miembros de entidades, cámaras de comercio, etcétera, que abogaba por la conexión Oporto-Bayona, que está abandonada y que, por lo que se ve, no aparece en los planes de alta velocidad. Quisiéramos que nos confirmara si eso es cierto. El Estado luso tiene un mapa parecido y busca también el centralismo pasando por Lisboa las mercancías que de Oporto salen a Europa. Nos gustaría que nos confirme si esto es así o si va a ser diferente.

Otra cuestión que también nos preocupa es qué pasa con la conexión histórica que ha habido a través de la cuenca del Ebro. Curiosamente, en este momento la conexión Bilbao-Vitoria-Zaragoza-Barcelona que había no está prevista en el plan del tren de alta velocidad. Si estoy equivocado, corríjame, porque de lo único que hemos oído hablar ha sido de un ramal a través de Pamplona y de un ramal Zaragoza-Logroño, y nos vamos a encontrar con que, con la conexión que falta de Logroño-Vitoria o Logroño-Miranda, como usted lo quiera programar, de escasos 100 kilómetros, el corredor va a quedar incompleto. Quisiéramos saber qué previsiones hay al respecto e incluso, con la construcción de la «Y» vasca, qué previsiones hay para el tráfico de mercancías en la conexión tanto con la cuenca del Ebro, con el eje Ebro-Mediterráneo, como con la meseta. Con las dificultades orográficas que tradicionalmente ha venido sustentando el ferrocarril Bilbao-Castejón a través del puerto de Orduña y otras no menos penosas en algunos otros tramos cortos, quisiéramos saber qué previsiones existen y si la prevista «Y» vasca se va a utilizar también o si es previsión del ministerio que se utilice también para el tráfico de mercancías y accesos a los puertos de Bilbao y Pasajes.

Otra cuestión que nos preocupa de lo aquí expuesto es la solución prevista para los pasos a nivel. Se habla de un proyecto muy ambicioso, de, en función del modo, que es el resultado de multiplicar la IMD de carretera por el número de trenes o la IMD de trenes por un punto, definir la necesidad de actuación. Pero la necesidad de actuación en carreteras que no son propiedad del Ministerio quedaba supeditada a la firma de convenios, y eso quiere decir que muchos ayuntamientos o propietarios de carreteras vecinales van a encontrarse con un handicap económico importante. ¿Está evaluado el índice en un tanto por ciento de ayuda económica que el Ministerio, en su caso, aportaría para la supresión de esos pasos a nivel a través de convenios? En cuanto al grado de liberalización de operadores en la nueva estructuración de la explotación del ferrocarril en el Estado, ¿se admitirán como operadores a agentes de comunidades autónomas que en este momento ostentan competencias en ferrocarril? Esto es: ¿La Comunidad Autónoma Valenciana puede operar con un tren naranja hasta el puerto de Bilbao a través de las líneas? ¿Puede actuar como operadora esa administración? O viceversa: ¿la Comunidad Autónoma de Euzkadi puede actuar a través de ferrocarriles vascos como operadora y mandar sus mercancías a través de esa red?

En cuanto a la previsión de material móvil, incido en lo que se ha dicho por la portavoz de Izquierda Unida: ¿Qué pasa con el periodo de adaptación del ancho ibérico al ancho europeo? ¿Cómo se va a hacer la readaptación del material móvil? ¿Se va a hacer o se va a comprar nuevo? Y hablando con bastante concreción, ¿los trenes de anchura variable van a ser siempre de tecnología Talgo o se va a implantar una tecnología diferente, abierta a más concursos, o simplemente se van a readaptar los ahora existentes? Es una duda respecto a qué se va a hacer con el material móvil en ese periodo de intercambio que previsiblemente va a durar bastante en el tiempo, porque teóricamente seguirán quedando muchos tramos de ancho ibérico que hay que conectar con los anchos existentes.

No quisiera extenderme más en mi exposición, aunque sí quiero dejar claro que uno de los puntos expuestos, el de la conexión transversal de Castilla, nos preocupa enormemente. A veces se nos acusa de que estamos pensando simplemente como nacionalistas vascos y exclusivamente en nuestro territorio. Nos preocupa qué es lo que está ocurriendo con el noroeste de la península Ibérica, qué pasa con provincias como Palencia, León y Zamora, que están quedándose absolutamente marginadas en muchos planes, en el de carreteras y en éste. ¿Qué va a ocurrir con esa parte del país que se está vaciando?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: El señor ministro empezó diciendo que iba a hacer una exposi-

ción que pasaría de lo general a lo particular y que se ceñiría a los aspectos más actuales. En nuestro caso, como Bloque Nacionalista Galego, empezaré por lo que se considera particular en esta Cámara, pero que es muy expresivo de la dinámica que viene provocada por la aplicación del modelo general respecto de Galicia. Además analizaré cuál es el actual estado de la cuestión, en concreto lo que pasó desde junio hasta hoy, porque hay algunos fenómenos significativos dignos de señalar en esta Cámara y que pueden, cuando menos, llevar a una cierta cavilación, a un cierto pensamiento al señor ministro. La llegada del señor Álvarez-Cascos al Ministerio de Fomento significó la elaboración de un plan ferroviario para todo el Estado español, basado fundamentalmente en que se acortaba la duración de los viajes de lo que se concibe como capitales de provincia respecto de la capital del Estado y en menor medida respecto a Barcelona, un objetivo político que se encuadra perfectamente dentro de la concepción del Estado español que tiene el Partido Popular y, por lo tanto, no vamos a criticar su legitimidad. La segunda pata de ese plan ferroviario fue la de la generalización del concepto de alta velocidad a través de un decreto, que también salió en junio en el Boletín Oficial del Estado, conforme al cual quedaban convertidos en itinerarios de alta velocidad todos aquellos que saliesen de Madrid con velocidades de 250 kilómetros por hora, sin garantizar cuáles iban a ser las velocidades medias en el resto del itinerario. Recordemos que informé en las hojas de el Consejo de Ministros informa, a la altura del mes de junio, que el Ministerio hablaba de un itinerario de alta velocidad que acababa en Lubián, en la provincia de Zamora, antes de entrar en Galicia, y en Ponferrada, en la de León, a lo que denominaba itinerario de alta velocidad. Se dejaba el territorio de Galicia para el consabido convenio y hemos de tener en cuenta que ninguno de los anteriores se cumplió, en concreto los firmados en 1998 y 1999. Según cifras del Gobierno (estos convenios significaban una inversión de 60.000 millones de pesetas en un caso y 60.000 millones de pesetas en otro) desde el año 1998 hasta el año 2001 solamente se invirtieron 4.300 millones de pesetas. Es verdad que desde junio hubo suficiente debate político, suficiente intervención electoral o electoralista, la creación de expectativas —unas veces esperanzadas y otras simplemente confusas en la opinión pública— que, en todo caso, dan lugar a un diseño que solamente ahora se puede empezar a explicitar, seis meses más tarde. La prueba contundente está en que cuando se hizo la propaganda del plan ferroviario para Galicia para junio del año 2001 no pudo contestar el Gobierno a ninguna de las preguntas que el Bloque Nacionalista le formuló el 20 de junio del año 2000. Las pudo contestar exactamente el 22 de enero del año 2001, prácticamente siete meses más tarde, cuando el diseño estaba empezando a tener por lo menos algún tipo de concreción. Nos vamos a limitar,

por lo tanto, a las respuestas del Gobierno y a las que nos acaba de dar el señor ministro con su información hoy.

Tenemos que señalar una vez más y hacer mucho hincapié en que se trata de un punto de partida cualitativamente diferente a la mayor parte del Estado español, sin el cual no se pueden entender muchas de las críticas que hacemos ni tampoco muchas de las deficiencias graves que el plan del Gobierno tiene para Galicia. En primer lugar, daremos la característica de discriminatorio. ¿Por qué razón? ¿Por un capricho, por un afán de victimismo? No, ustedes tienen que comprender que, si entre el año 2000 y el año 2007 lo que tenemos asegurado —y el señor Alvarez-Cascos acaba de hacer ahora profesión de fe de que estaba perfectamente comprometido ese dinero— son 160.000 millones de pesetas para aplicar dentro de la red interior de Galicia y de ellos, 30.000 millones de pesetas los va a poner la Xunta de Galicia, se está tratando de penalizar precisamente al territorio que peor fue tratado en materia de infraestructuras ferroviarias durante toda la etapa de los gobiernos democráticos, para no referirnos a la del franquismo. Es un dato objetivo que convierte al caso gallego en único en todo el Estado español. Yo recuerdo cómo cinco comunidades autónomas que van a tener no un tren convencional, sino un AVE, que va a superar con mucho a un tren convencional de calidad, ni una va a poner un céntimo. Comprenderá que todo esto se puede justificar en nombre del argumento que se quiera, pero es injustificable desde el punto de vista del equilibrio territorial, de los compromisos del Estado español, de sus competencias y, sobre todo, cuando la Xunta de Galicia no va a tener una sola competencia en la gestión de los servicios, cosa que, por lo menos, debió de ser una compensación. Pero no es solamente esto. Usted acaba de decir hoy —y además lo afirmó—, en concreto, que la electrificación de lo que para ustedes son obras prioritarias —y, en este sentido, celebramos la coincidencia, porque no estaba tan claro al principio del debate— como el EIXE atlántico, correría por cuenta del Ministerio de Fomento. Pero no se dice cuándo, en qué tiempo, si se va a esperar a tener toda la infraestructura ferroviaria de A Coruña-Vigo, para después hacerlo (lo cual no deja de ser también un modelo, siete años para 170 kilómetros) en el territorio más postergado de Galicia y pagando nosotros, que no es de recibo, sobre todo cuando escuchamos todas estas cosas que se están diciendo aquí sobre horizontes del año 2005 para trenes de alta velocidad que van a pasar de los 130 kilómetros por hora a 250 kilómetros por hora o a 300 kilómetros por hora. Hay cantidad de interrogantes que ustedes no son capaces de despejar ni en sus respuestas ni en su intervención actual. Por ejemplo, de Puebla de Sanabria (que sí está garantizado, aunque tarde tiempo, que va a haber doble vía hasta Puebla de Sanabria) a Ourense no hay manera de saber si va a haber doble vía, pero en la empresa portuguesa

se está dando por hecho que va a ser de vía única y a 130 kilómetros por hora. No nos preocupa tanto la velocidad como que no tengamos doble vía, porque tendría que ser una infraestructura compatible para viajeros y para mercancías y además para que no se creasen cuellos de botella, que sería gravísimo, en el año 2010. A poco que los trenes de largo recorrido tengan una cierta frecuencia entre ciudades tan populosas como Vigo, Santiago, A Coruña, por no hablar del resto, realmente las comunicaciones con la península —ésta sería la única vía de entrada y salida para lo que no es Portugal— serían muy deficitarias con ese horizonte.

Usted, cuando habló ya de los estudios informativos del tramo Ourense-Santiago, que se venden como los más acercados a una infraestructura de alta velocidad estrictamente dicha, está manejando (y los ayuntamientos los tienen) algunas alternativas con vía única. Esto es muy preocupante, sobre todo cuando es el eje troncal de todo el acceso a Galicia, como es el de Puebla-Ourense-Santiago. Además, son obras en las que ustedes no contemplan ni un solo céntimo para ejecutar proyectos durante esta legislatura, solamente para estudios informativos. Por otra parte, nos dan una cifra que no coincide. Usted acaba de hablar de 119.000 millones de pesetas para el eje atlántico; las respuestas del Gobierno hablan de 109.000, lo que sí coincide con el resto del dinero que se va a invertir en la red convencional de Galicia en el interior.

La segunda característica es que se trata de un plan con muchos ribetes de ser fraudulento y confuso, guiado por un afán propagandístico excesivo que sería bueno que acortásemos prudentemente. Le voy a explicar por qué. Primero, por esta cuestión de la alta velocidad, que, desde el punto de vista higiénico, sería bueno aclarar. La prensa portuguesa, más crítica que la española en este aspecto, también lo tiene claro. Dice: Por decreto real, ahora todo será alta velocidad si las líneas permiten la circulación de trenes a más de 200 kilómetros por hora. Y, con motivo de su visita a Portugal, dice que Portugal va a copiar a España. La prensa portuguesa dice que esta manera de actuar es un fraude, un embuste, que contrasta con el estado calamitoso que tiene la red convencional en Portugal, lo cual me recordó lo que está pasando en Galicia. Además, ustedes manejan cifras mágicas: 501.368 millones de pesetas para la red de alta velocidad en Galicia, a los que hay que descontar los 160.000 millones de pesetas; quedarían 360.000 para 705 kilómetros de alta velocidad. Todo el mundo sabe —y las cifras cantan— que el kilómetro de alta velocidad en territorio llano son 1.000 millones de media. Lógicamente, si las infraestructuras de alta velocidad fueran de estas características en Galicia, tendrían que ser, por lo menos, 700.000 millones. Pero ni siquiera aspiramos a esto, aspiramos a que las obras a ejecutar, que no van a estar antes del año 2007, no se vendan de esta manera fraudulenta, porque

se dice que son alta velocidad y además van retrasadas en el tiempo. Desde junio a diciembre nos llevan vendidos siete actos protocolarios para un ferrocarril que ni siquiera va a tener doble vía en todo el trayecto. Por sus palabras de hoy no queda claro —ni incluso en el eje atlántico, según las respuestas del Gobierno— que vaya a tener doble vía en todo el trayecto, a pesar de que usted lo dijo. Por las respuestas que se han dado, hay proyectos que ustedes tienen que modificar y hay otros casos en los que no lo hacen, lo cual quiere decir que algún interrogante hay, por lo menos en algún tramo de pocos kilómetros. Después, ustedes lo atribuirán a dificultades de carácter urbanístico. Sin embargo, si es curiosa la prisa que se dan para inaugurar obras que llaman de alta velocidad —solamente serían de un tren convencional de doble vía y, con el tiempo, con electrificación— como ocurre entre Santiago y Oroso, obra que inauguraré el señor presidente del Gobierno en el mes de mayo o junio, en vista de las elecciones gallegas. Esta manera de actuar, política, muy centrada en una cuestión de carácter propagandístico, no es muy de recibo cuando —vuelvo a repetir— se está actuando con un tren convencional y no precisamente de los mejores, puesto que tiene deficiencias sonoras, como después veremos. También reaccionan políticamente cuando se les dice que Ferrol queda fuera del eje atlántico, sin alta velocidad. Ustedes responden: vamos a hacer un estudio informativo. Y mientras tanto se están aplicando unas obras miserables —vamos a tener que mantenernos así hasta el año 2007— y nos niegan que en el mes de mayo pueda haber servicios ferroviarios adecuados entre Ferrol y A Coruña. Comprenderá que con este comportamiento el escepticismo es lógico. No se trata de un problema de discrepancia política o de hostilidad política, es que no nos podemos fiar, en absoluto, de este tipo de promesas.

La tercera característica es la incoherencia y la fragmentariedad en el interior. Aparte del centralismo —al que antes aludí con esa preocupación de Madrid—, eso condiciona los itinerarios de alta velocidad tal como ustedes los están pensando, con el menor coste posible. Está viéndose clarísimamente que en Galicia el itinerario de alta velocidad va a tener la forma de una «Y» inclinada, acostada, de tal manera que la parte superior de la V vaya una a Coruña y otra a Vigo. Incluso en las respuestas del Gobierno empiezan a hablar de Ourense-Vigo por el Miño, como si hubiera forma de ir de Ourense a Vigo por otra parte; claro que la hay: Ourense-Santiago-Pontevedra-Vigo. Se trata de optimizar lo que realmente puede tener ciertas características aceptables a la altura del año 2007, con una marginación abierta del corredor Ourense-Vigo u Ourense-Monforte-Lugo. Y ahora hablemos de Lugo-Ferrol, que ahí sí que queda clarísimo que ni doble vía ni electrificación, sino unas obras de simple mantenimiento y de modificación, en algunos casos de renovación de la infraestructura que son obras que se están ya ejecutando. Por

otro lado, esta incoherencia y fragmentariedad nos va a provocar que tengamos en Galicia entre el 2007 y el 2010 y después una red doble dentro del interior de Galicia, lo cual no va a dejar de ser problemático.

La cuarta característica sería la lentitud en la ejecución de las obras, muy típico de la Administración central en nuestro país. Realmente que este tipo de actuaciones no estén presupuestadas más que hasta el año 2007 para el eje atlántico y para lo que es la conservación de la red convencional es preocupante. Todo lo demás que existe a partir del año 2004 en adelante son estudios informativos, lo cual avala las palabras del señor secretario de Estado de Infraestructuras, que dijo que habría que hablar de alta velocidad en Galicia en el horizonte del año 2010. Y esa forma de actuar, vuelvo a repetir, es tan típica que en el tramo Ferrol-Betanzos, no para alta velocidad ni para un tren convencional sino para mantenerlo con material usado, están tardando ustedes dos años en cambiar las traviesas y la vía y en poner control de tráfico centralizado, con gran entusiasmo del Gobierno de Galicia, que además pagó las obras, aunque no las controló para nada, y se enteró tarde, mal y a rastras de que era material usado. Ahora bien, lo que va de ayer a hoy, señor ministro (y esto sí que me interesa), es algo que usted no negará, por lo menos en la sesión de hoy, aunque no tengamos ningún tipo de acuerdo. Se acordará cómo usted, de forma potente y petrificada, con el poder que lo caracteriza para mantener sus posiciones, no gritó pero sí me imprecó desde su escaño diciendo que lo que yo pedía, cuando le solicitaba que se duplicase la vía en el eje atlántico y se electrificase, era un despilfarro, y está en el «Diario de Sesiones». Me alegro de que hoy usted aquí rectifique, y se lo digo solamente para que vea cómo a veces de ayer a hoy se coge a uno no en renuncios sino teniendo que asumir (espero que no por electoralismo sino porque es una necesidad) que es una red obsoleta, que no pueden ya funcionar más trenes, que es un auténtico calvario y que si fuera tratada normalmente como el resto del Estado español tendría trenes de cercanías que, por cierto, los que hay están abarrotados; hoy existen 17 servicios regionales y no se justifica por parte de ustedes que tengamos cercanías. Espero que esta misma posición que le llevó a usted a decir que la doble vía era un despilfarro y ahora dice que la van a hacer (entre Coruña y Santiago sí lo creo, pero entre Santiago y Pontevedra tengo mis dudas justificadas) no le lleve a tener que rectificar también y decir que la electrificación es una necesidad perentoria y que habrá que hacerla cuanto antes sin esperar al año 2007. Ya es menos aceptable la tendencia de meter en la pobre Galicia menos de los dineros que se gasta en Castilla y León y en Madrid. Discrepo totalmente de ese billón 100.000 pesetas, pero si vamos al fondo de la cuestión son unas cifras que se vuelven contra ustedes. ¿Cómo es posible que de Madrid a Zamora gasten ustedes más dinero que de Zamora a toda la red de Galicia,

si toda la red de Galicia que ustedes dicen de 702 kilómetros es de alta velocidad? Es imposible porque entonces serían 700.000 millones para Galicia en el caso de que costara el kilómetro en Galicia igual que en Castilla y León, que seguro que cuesta más. Ahí existe algún fallo que le recomiendo que vaya cuidando. También celebro que usted haya acabado con el paradigma USA para Galicia, porque me recomendó que aceptase los trenes de gasóleo y la vía única, que era *guay*, alegando que Estados Unidos era un país puntero en infraestructuras. Espero también que ahora esto le sirva un poco de lección.

Acabo diciendo que lo poco que avanzamos de junio a hoy se debe al debate político. Espero que de todo lo que queda por avanzar se pueda modificar algo por el bien de nuestro país. En todo caso, hay que avanzar en derechos mínimos. Queremos que se electrifique toda la red de Galicia; que se hagan nuevos trazados allí donde sea necesario para optimizar la red interior; que se coloque doble vía en la totalidad del eje atlántico, sin exclusiones urbanísticas, porque no hay problemas técnicos en ningún sitio más que en Galicia; que se coloque doble vía en el corredor Ourense-Santiago, porque, claro, no hay problemas técnicos desde Puebla de Sanabria hasta Ourense ni para atravesar el Guadarrama y mucho menos esa cadena montañosa; que se coloque también entre Ourense, Monforte y Ponferrada, zonas que ustedes abandonan por esa tendencia suya a no querer ver las comunicaciones con el norte y con Europa, y también que se tenga en cuenta la comunicación Vigo-Oporto. Que tengamos asegurados trenes que vayan a 150 kilómetros por hora, porque en este modelo no lo hay; lo siento mucho, pero no lo hay. Es falso que vayamos a tener trenes que vayan no ya a 200 kilómetros por hora, sino a 150 en el horizonte del año 2010 y que sean compatibles para viajeros y mercaderías. Y, sobre todo, señor ministro, queremos que se agilicen los proyectos constructivos, porque no es de recibo que nos hagan esperar entre siete y diez años con trenes que están colapsados y que tienen unos gravísimos problemas. Eso ni siquiera lo negaría el más entusiasta militante o gobernante del Partido Popular en Galicia. Nos preocupan los problemas generales. El 80 por ciento de estas comparecencias las pide el Bloque Nacionalista Galego dentro del Grupo Parlamentario Mixto. Solamente le quiero decir que el diseño estructural sigue siendo el mismo que existía en el pasado. Es cierto que usted cambió cosas para todo el conjunto del Estado español, pero sigue siendo un modelo central, escorado hacia el sur, hacia Levante, hacia el valle del Ebro y hacia un centro que ustedes consideran algo más que Madrid, cuando menos hasta Valladolid. Y hacen una generalización del noroeste que a los gallegos no nos vale, ya que es muy discriminatoria con nosotros. En todo caso, señor ministro, el coste de infraestructuras ferroviarias para todo ese plan que usted tiene para el Estado hasta el año 2007-2010

es superior a 4,5 billones de pesetas. Por eso tenemos miedo de que, además de tratarse de un modelo no equilibrado y cualitativamente no igual a los demás, nos quedemos con la casa sin componer. Los fondos de cohesión europea y los fondos estructurales son los que se están empleando mayoritariamente para estas infraestructuras, no siendo de recibo este trato con Galicia.

Con respecto a los planes de privatizar la red ferroviaria en cuanto a los servicios y dar entrada a los operadores privados, va a constituir un peligro ante la existencia de una red de alta velocidad y una convencional. ¿Cómo y quién va a mantener las dos infraestructuras? ¿No va a haber peligro de que eso distancie territorialmente todavía mucho más a unas zonas del Estado español de otras? ¿Cómo es posible pasar a las altas velocidades sin que antes ustedes integren en el contrato-programa Renfe-Estado a zonas excluidas, por cierto más de 300 kilómetros de vía férrea en Galicia que hoy mantienen algún servicio gracias a la subvención de la Xunta de Galicia? En este debate es necesario que participemos todos y que, cuando menos, se tengan en cuenta nuestras aportaciones. Acabo diciéndole que yo no le niego a usted una eficacia práctica mayor que la del anterior ministro, ni siquiera le niego que aproxime más sus palabras a los hechos, pero en el caso de Galicia, entre lo que necesita el país, los hechos que ustedes proponen y tal y como venden las palabras hay una distancia considerable. Nosotros seguiremos batallando para que entre todo haya una aproximación en bien del país.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Llevamos ya más de dos horas y media de comparecencia del señor ministro de Fomento, por lo que a estas alturas de la tarde quisiera intentar sintetizar al máximo y ser lo más explícito posible para resaltar aquellos aspectos de la intervención del ministro que me han parecido más interesantes y para aclarar algunas dudas acerca de las intervenciones de los diferentes portavoces parlamentarios. En este sentido, quiero manifestar que la intervención del señor ministro me ha parecido esclarecedora en muchos puntos que no deben ser objeto de debate de forma inmediata en esta Cámara o en esta Comisión, sino de reflexión en los días venideros. Ha explicado suficientemente por dónde van las nuevas directivas sobre transporte ferroviario en la Unión Europea y cuáles han sido las causas y el objeto de la prórroga del contrato-programa con Renfe, así como los nuevos planes sobre seguridad ferroviaria y el convenio firmado por la Xunta de Galicia para el transporte ferroviario y sobre todo para los accesos a Galicia. En este sentido, quiero establecer tres puntos en mi intervención, que son claves a la hora de entender la actuación del Ministerio de Fomento. El primer punto,

y luego me referiré a todos ellos con más detenimiento, es que hemos pasado ya de una vez por todas de las promesas a la ejecución. Esto es importante, porque los planes se han hecho con una gran celeridad. Se están haciendo los estudios informativos correspondientes a todos los corredores de alta velocidad, no sólo el corredor del noroeste, que aquí ha sido objeto de especial detalle por parte de algunos intervinientes, sino también corredores de alta velocidad importantísimos para la vertebración de nuestro territorio, como es el corredor de Levante. Por lo tanto, de las promesas que en su día pueden constituir los planes de infraestructuras ferroviarias hemos pasado a la ejecución de campo de esos proyectos. En segundo lugar, y me referiré más tarde también a ello, el objetivo prioritario de este Gobierno presidido por José María Aznar ha sido la desaparición en nuestro país de las tasas de paro y la creación, a través de la actividad del Estado, de la generación máxima posible de empleo a través de la creación de las infraestructuras que permitan no sólo la creación de un empleo temporal, con ocasión de la construcción de estas infraestructuras, sino un empleo que tenga una fortaleza estructural de mantenimiento del mismo. Quiero resaltar alguna intervención y en concreto detallar muchísimo más el tema de los accesos a Galicia. Aquí se han planteado dudas sobre qué es alta velocidad. Alta velocidad es comunicar el centro de España, la meseta fundamentalmente, con todas las poblaciones gallegas en unos tiempos absolutamente récord. Yo estoy manejando una publicación en la que ninguna capital gallega queda a más de cuatro horas de Madrid y algunas a tres. Por lo tanto, entre las tres horas de Orense y las cuatro de Pontevedra-Vigo, hay unos tiempos intermedios que permiten felicitar por este plan de accesos a Galicia, lo que supone poner en conexión rápida, puesto que el tiempo es lo que define la alta velocidad, la meseta, Madrid y la comunidad autónoma gallega.

Yo quería centrarme en tres aspectos, que trataré al final de mi intervención, pero no puedo resistirme a hacer algunos comentarios sobre algunas intervenciones. En general, las intervenciones de los portavoces han estado ajustadas, pero ha habido algunas que a mí me han sorprendido sobremanera. Así, la intervención del señor Hernández, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, me ha dado la sensación, como simple espectador que no soy, sino como portavoz de otro grupo parlamentario, que ha sido hecha desde el desconocimiento de la realidad, de lo que son los planes de infraestructuras, más en concreto de los planes de infraestructura ferroviaria. La oposición hay que hacerla con un grado de responsabilidad, con un grado de corresponsabilidad y de madurez importante. No puede haber, con todos mis respetos, una intervención constructiva por parte del segundo portavoz del Grupo Socialista, señor Segura, y una intervención absolutamente crítica por parte del primer interviniente, señor

Hernández. Son contradictorias las dos posturas en sí mismas, pero quería resaltar algunos hechos que me parecen importantes con respecto a esta intervención. Cuando el Grupo Socialista abandonó el poder no dejó ni un solo estudio informativo, y esto hay que decirlo. El plan de infraestructura del que estamos hablando en este momento pasa en su formulación inicial de un plan de alta velocidad de 2.880 kilómetros, que preveía el Grupo Socialista, a uno de 7.198. Es un criterio cuantitativo que implica una modificación cualitativa importantísima. De esos 7.198 kilómetros de alta velocidad, el 10 por ciento, 704 kilómetros, corresponden a la comunidad autónoma de Galicia. Tan es así que incluso algunos destacados miembros del Partido Socialista, como el alcalde de La Coruña, están no digo que encantados, pero les parecen excelentes los planes de modernización ferroviaria que el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia tienen en este momento para la Comunidad Autónoma de Galicia. Por tanto, yo me quedo con las informaciones, las opiniones y los adjetivos del alcalde de La Coruña sobre estos planes, porque son los que yo suscribiría: me parecen excelentes.

Por otra parte, el señor Hernández debe disponer de una mala información, porque, como muy bien ha dicho el señor ministro, la alta velocidad básicamente llega a Orense y de ahí salen tres ramales, para Vigo, Santiago y también para Monforte, Lugo. De estos tres itinerarios se están realizando ya los estudios informativos y esto lo implico con la primera de mis afirmaciones de que hemos pasado ya de las musas al teatro. Estamos en la ejecución de estos planes de infraestructuras ferroviaria. También me ha sorprendido la afirmación que aquí se ha vertido sobre el olvido que se ha producido con la conexión de la alta velocidad con Portugal. Durante la cumbre hispano-lusa, celebrada en Sintra, ya se estuvo hablando como uno de los temas estrellas de la conexión ferroviaria entre Vigo y Oporto. Por tanto, me remito a los acuerdos a que los dos gobiernos de estos países puedan llegar sobre cuál debe ser la conexión más oportuna entre estas dos ciudades que comunican partes importantes de su territorio. Además, y conectándolo con algunas afirmaciones que son el eje de mi intervención, todos estos planes ya tienen una tradición presupuestaria. Me refiero al convenio suscrito entre el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia en el cual ya se establecen unas dotaciones presupuestarias entre las dos administraciones de 20.198 millones de pesetas para el año 2001, más no se puede pedir. Señor Hernández, debemos sentirnos satisfechos por la rapidez con la que se está haciendo la estructuración de los accesos y la comunicación dentro de la propia comunidad gallega, en la cual se va a hacer una inversión de 501.000 millones de pesetas cuando se complete todo este plan, teniendo en cuenta que el corredor Madrid-Valladolid-Puebla de Sanabria supone una inversión para todo el corredor de cerca de un billón 100.000 millones de pesetas.

Al portavoz del Bloque Nacionalista Galego, señor Rodríguez, le tengo que decir algunas cosas. La verdad es que me sorprende también su intervención porque siempre practica unas intervenciones de carácter catastrofista que no son nada positivas, que no plantean alternativa y que, si yo tuviera que calificarlas, diría que son la contrapropaganda a la que él alude. Este Ministerio no está haciendo propaganda, sino que actúa con hechos y ese es el mejor ejemplo. Hay muchos refranes en castellano, en español, no sé si en gallego, que dicen que una cosa es predicar y otra dar trigo; aquí estamos dando trigo ya y ahí está el convenio con la Xunta en el que se establecen unas dotaciones presupuestarias importantes. Conmigo coincide también alguno de los periódicos que he tenido la oportunidad de leer. Por aquí tengo uno, del martes 20 de febrero de 2001, *El Mundo*, Galicia Opinión, en el que señala que el señor Rodríguez tiene un incansable discurso, muy aburrido —dice—, y termina: ¿Por qué no aporta alguna solución a todo lo que dice? No lo aporta, sencillamente, porque lo que está buscando son los titulares de algún medio de comunicación más o menos afín y porque tiene un objetivo claro que es la convocatoria de elecciones en Galicia a un corto plazo. Eso sí es propaganda, eso es electoralismo y eso es hacer un clientelismo que no conduce a nada y que no ayuda a nada a la construcción de este país. Hay que hacer una crítica responsable, además, este ministro se ha ofrecido para trabajar conjuntamente en todos aquellos aspectos que fuera necesario y estoy convencido de que la inteligencia del diputado, señor Rodríguez, le va a llevar a una colaboración y a una información muy superior a la que hasta ahora nos tenía acostumbrados. Será mucho más eficaz para usted como parlamentario, para su grupo político que lo apoya y lo respalda y, sobre todo, y lo que es más importante, para los gallegos. Tampoco se atribuya usted que el señor ministro le ha contestado llamándole ignorante o no sé qué cosas más. El señor ministro contestaba al señor Rivas Fontán, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al que le hacía algunas consideraciones sobre lo que es la electrificación de las redes ferroviarias y al que le daba datos tan significativos, que yo mismo desconocía antes de la intervención del señor ministro, como que países tan desarrollados como Estados Unidos no tenían ningún kilómetro de electrificación. Destacaba, sobre todo, que en las líneas de cercanías o de comunicaciones con menor número de kilómetros de distancia tal vez habría que plantearse la optimización de los recursos, que son públicos y como tales siempre escasos, para llegar a invertir en aquellas infraestructuras en las que fuera necesario y no en aquellas que pudieran ser susceptibles de manejos alternativos. Señor Rodríguez, comprendo que sus necesidades electorales son las que son, pero tenga usted confianza en que, al final de esta legislatura, Galicia se va a ver en una situación cualitativamente muy distinta a la anterior.

Quiero terminar por donde empecé, señalando que todo esto que he dicho no es sino demostrar, una vez más, que estamos ya en la ejecución de lo que es un plan. El plan deja de ser promesa y ya es una realidad. Sobre todo quiero destacar lo que ha dicho el señor ministro —que me ha parecido interesantísimo, que figura en el discurso del señor ministro y que, por tanto, será objeto de una reflexión posterior y no aquí mismo, en esta Comisión de Infraestructuras y en tiempo real— sobre el crecimiento o la creación de empleo que el desarrollo de este plan en Galicia, y en general en toda España, va a suponer. El crear 210.000 empleos al final de este plan es muy importante; que el 1,4 del empleo que se genere lo sea gracias a este Plan de infraestructuras supone el cumplimiento de esa obligación ética que tienen todos los gobernantes de preocuparse por ese bien, que es el más preciado para el hombre cuando pretende ser libre, el del derecho a ejercer un trabajo como medio de vida. Deseo mencionar el convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia. Es el primer ejemplo, ya lo ha dicho el señor ministro, de que existe un compromiso, llevado al Consejo de Ministros y aprobado por el mismo, en donde se establece la ejecución presupuestaria durante todo el tiempo de vigencia del plan; esto es del año 2000 al 2007. Y al final de esos años se va a haber invertido en Galicia 159.672 millones de pesetas, de los cuales, en un ejercicio de corresponsabilidad institucional, de corresponsabilidad autonómica, de corresponsabilidad financiera, corresponden 30.000 millones a la Xunta de Galicia. Este es un buen ejemplo no sólo de la forma de actuar del Ministerio de Fomento y de la Xunta de Galicia, sino absolutamente extrapolable al resto de España. Hay otros, que no sé en este momento si se han llegado a materializar, como es el de la Generalidad de Cataluña. Por las informaciones que tengo de prensa (no he podido contrastar si son ciertas o no) la Generalidad mantiene buena actitud para cofinanciar la llegada del AVE a Barcelona, a través de El Prat. Estos son ejemplos de lo que debe hacer una autoridad autonómica en el ámbito territorial que le compete, de corresponsabilidad y colaboración, sobre todo para ayudar a suplementar aquellas carencias de los recursos del Estado o de la Administración central, que siempre son escasos, sobre el territorio actuante, que pueden ser perfeccionados por la actuación de la comunidad autónoma correspondiente. En este caso hay que decir que la sensibilidad demostrada por los presidentes Pujol y Fraga es importante a la hora de desarrollar estos dos temas.

Por último, señor ministro, muchas gracias. Siempre ha demostrado una gran comprensión para todos los temas y todas las preguntas que le hemos expuesto y quiero felicitarle, una vez más, por la intervención que ha tenido hoy, que será objeto de análisis, de reflexión y de estudio mucho más detallados cuando podamos terminar esta Comisión de Infraestructuras.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, como han podido observar, las intervenciones de los portavoces han sido amplias y esta Presidencia no ha interferido para nada. Con la intervención del señor ministro se supone que termina la Comisión. Si luego hay un turno de intervenciones, este será muy corto, sólo para preguntas, y la Presidencia será rotundamente inflexible, no va a haber nada de *happy*, señor Segura. Va a ser rotundamente inflexible en el turno de repreguntas. Por tanto, doy la palabra al señor ministro para que responda, y vayan preparando ustedes sus armas para ser explícitos y cortos.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, señorías, quiero agradecer sus intervenciones a todos los portavoces y hasta subrayar el tono de buen humor, de humor sano, en el que se está desarrollando esta comparecencia.

Por eso, desde la confianza, me va a permitir que comience diciendo al señor Segura que es el que se ha puesto más serio en la tarde de hoy; hasta cuando me ofrecía colaboración me reñía, le voy a dar esto porque, a cambio, hace unos días le entregamos los borradores de los decretos. Yo no sé por qué, repito, en este tono distendido en el que hemos entrado a fondo en muchos temas trascendentes, sobre los que volveremos, el señor Segura, que era quien en otras ocasiones distendía, hoy estaba excesivamente crispado. En todo caso, señor Segura, me gusta verle en el tono habitual; por tanto, si ha sido por mis palabras, en esta segunda intervención espero contribuir a que se pueda relajar, pero me pide dos cosas verdaderamente insólitas. Una, que reparta mis intervenciones con dos horas de antelación. Esta es una iniciativa parlamentaria respecto de la que yo, que llevo casi veinte años de parlamentario, no tengo constancia de que se haya producido nunca, que los comparecientes anticipen su texto dos horas a los solicitantes. Casi le diría, señor Segura, que es como si los estudiantes pidieran que los profesores les dieran las preguntas con dos horas de antelación. Me da la impresión de que estamos en otra cosa. No le digo que no, señor Segura, lo único que hago es expresar mi sorpresa ante una iniciativa insólita. A lo mejor, crea jurisprudencia parlamentaria y, en el futuro, todos nos acogemos a ella, estando el PP en el Gobierno y también cuando esté el PSOE en el Gobierno.

En segundo lugar, la técnica de distribuir las intervenciones a los medios de comunicación. Espero que me desmientan los medios de comunicación si digo algo incierto, pero es la técnica habitual. Al terminar determinadas intervenciones, los jefes de prensa de todos los grupos, incluido el suyo señor Segura —les veo en la tribuna—, reparten la intervención y los medios la agradecen. Si a partir de ese momento la pide alguien más, también se da. Desde luego, si desde mi servicio de prensa se ha negado una intervención mía a

alguien, le diré que será la última vez que eso ocurre, porque son textos para difundir, no para restringir.

Entrando ya en los temas en cuestión, creo que en mi enfoque de la comparecencia he sido más concreto. La comparecencia ha derivado a temas mucho más generales. Yo he procurado ceñirme a las peticiones concretas de comparecencia de cada uno de los grupos y, por eso, no debe extrañar al portavoz del PSOE que yo no haya introducido algo tan trascendente, que no voy a negar, como es la política de intermodalidad entre el ferrocarril y otros modos de transporte. Claro que es algo trascendente y en algún momento debemos volver sobre ello. En todo caso, en cuando al procedimiento que debemos seguir para debatir toda la configuración del nuevo modelo ferroviario, su aplicación en fases y su formalización, en ningún caso he dicho que el procedimiento se iba a reducir a la aprobación de reales decretos. No he apostado por el decretazo, habrá normas que exigirán el rango de proyectos de ley y habrá otras de desarrollo que exigirán el rango de decretos. Espero dar fe de espíritu de colaboración de su conjunto, de los que tengan rango de proyecto de ley y de los que tengan rango de real decreto, como el borrador de real decreto por el que se modifica el reglamento de la Ley de ordenación de transportes terrestres en relación con los pasos a nivel. Ese es el propósito que me anima, por lo que espero que el señor Segura no tenga que hacer más intervenciones críticas sobre un imaginario decretazo a la hora de poner en marcha la trasposición de las directivas europeas y el nuevo modelo ferroviario.

El segundo portavoz, el señor Hernández, ha hecho una serie de consideraciones de distinto tenor. Unas son de carácter general, se ha preguntado por la definición de la alta velocidad. Yo creo que a estas alturas es una pregunta que tiene respuesta muy conocida. Se aprobó en su día una directiva europea sobre interoperabilidad ferroviaria del sistema europeo de alta velocidad y la primera decisión, en esta legislatura, de este ministro ha sido trasponerla al ordenamiento jurídico español. De ello di cuenta el día 15 de junio del año pasado, y la directiva europea de interoperabilidad hoy es un real decreto que establece las condiciones en virtud de las cuales se deben desarrollar en España las redes de alta velocidad y las condiciones a las que debe sujetarse el material móvil de alta velocidad. Son condiciones muy claras, para todos los países europeos. Hay unas líneas, las nuevas, que deben diseñarse para velocidades iguales o superiores a 250 kilómetros por hora y otras, las acondicionadas, para velocidades superiores a 200 kilómetros por hora, con excepciones cuando haya circunstancias de carácter topográfico, de relieve o de entorno urbano, como el paso del AVE por Puertollano. Por poner un ejemplo concreto de una excepción real en un itinerario de alta velocidad que en estos momentos funciona en España y por el que el AVE, obligatoriamente, por ser un recorrido urbano, circula a 80 kilómetros por hora. Por tanto, nada nuevo, lo que hay, y

eso es lo que forma parte ya de la normativa vigente. Se lo puedo reiterar más veces, pero la pregunta de qué es alta velocidad está contestada, señor Hernández, desde el 5 de julio de 2000, en el Boletín Oficial del Estado.

Su señoría contrasta tiempos, yo me remito a los que he dado en mis comparencias y, además, subrayo que son tiempos estimativos porque, cuando estamos trabajando con estudios informativos y cuando estamos trabajando con proyectos, la capacidad de precisar los tiempos es relativamente inexacta. Lo que no quería es pecar en mis estimaciones por defecto. Prefiero, y así lo manifiesto, afirmar que los tiempos que yo he expuesto públicamente como tiempos objetivos en esta Comisión serán, en cualquier caso, igualados o mejorados; en ningún supuesto se plantea la necesidad de superarlos. En ese sentido, me refiero a los tiempos que he dado, para Pontevedra y para Vigo, en mis comparencias en el Congreso y en el Senado de junio y septiembre pasados.

Señor diputado, la conexión internacional Vigo-frontera portuguesa está sometida a las normas de los corredores internacionales, y además quiero decirle que es una iniciativa del Gobierno español en las reuniones bilaterales con mi colega portugués el incorporar también a la comisión hispano-portuguesa, que estudiaba inicialmente la conexión por el centro Oporto-Lisboa-Madrid, la segunda conexión desde Oporto hasta Vigo. Propuesta que fue aceptada, propuesta que está formalizada, como ha recordado el portavoz del Grupo Popular, en la cumbre de Sintra de hace dos o tres semanas, y que en estos momentos ya está en manos de la agrupación europea de interés económico que hemos constituido los dos gobiernos, que ya está formalizada y que tiene el encargo de iniciar los estudios de viabilidad y de trazado para ambos corredores de conexión internacional. Por supuesto, lo someteremos al trámite correspondiente. Definiremos el tramo internacional y estudiaremos conjuntamente, con un procedimiento similar a cualquier tramo nacional, cuál será el tramo finalmente elegido como conexión o sección internacional. Es exactamente lo mismo que el procedimiento que hemos seguido para el tramo Figueras-Perpiñán.

Su señoría pone en duda los fondos comprometidos para Galicia. Están en el Boletín Oficial del Estado. Yo comprendo que para S.S. el Boletín Oficial del Estado no suponga una referencia. No sé si es que en el pasado había experiencia en no cumplir lo previsto en el Boletín Oficial del Estado. En este momento, el ministro de Fomento ya no dispone de esos fondos. La Intervención del Estado los va a aplicar en cada ejercicio a las partidas presupuestarias que el Ministerio de Hacienda asigne para la red de alta velocidad al Ministerio de Fomento. Están ya asignados desde aquí hasta el año 2007 y son inamovibles, salvo que alguien recorra el procedimiento inverso de llevar a un Consejo de Ministros la modificación de lo que aprobó otro Consejo de

Ministros. Repito, aunque el candidato del Partido Socialista ganara las elecciones en el año 2004, tampoco podría cambiarlo —lo dije en el Pleno y lo vuelvo a subrayar—, ya que estaría obligado por este acuerdo del Consejo de Ministros.

Para S.S. cofinanciar es una penalización. Se lo voy a explicar de otra manera. En estos momentos, cofinanciar significa situar a Galicia a la cabeza de la programación de la alta velocidad en España. Lo he dicho con toda claridad en mi intervención y se lo vuelvo a repetir: Salvo los dos corredores que están en obras, el corredor hacia Barcelona y la frontera portuguesa, y el tramo del corredor de Levante, entre Albacete y Valencia, no hay ningún corredor de alta velocidad en España que tenga plazos ni consignaciones presupuestarias comprometidas; los tiene fijados y comprometidos el eje Atlántico, desde la Coruña hasta Vigo, que además, tiene comprometida su puesta en servicio en el año 2007. A usted eso no le parece importante; lo respeto. Pero quiero decirle que este compromiso es un compromiso prioritario del Ministerio de Fomento, por justa correspondencia al sentido de la corresponsabilidad que ha demostrado la Xunta de Galicia para defender sus prioridades.

Donde querría detenerme con un poco más de tranquilidad, para saber exactamente a qué atenerme, es en la referencia que ha hecho S.S. a las garantías que el PSOE plantea en su política de infraestructuras. Aquí sí quiero verle a usted, señor diputado, con más claridad. Me gustaría saber qué garantías son las que ofrece el Partido Socialista y, al parecer, no ofrece el Gobierno del Partido Popular. ¿Qué garantías son esas? Porque cuando uno acude a la trayectoria del Partido Socialista, se encuentra con el Plan de transporte ferroviario 1987-2000; su señoría quizás no lo recuerde, pero todavía está en las bibliotecas. No sé si S.S. ve desde su escaño la red que se diseñaba en este Plan de transporte ferroviario 1987-2000, pero para el horizonte del año 2000, la red desde Madrid hasta León tenía una estimación de 200 kilómetros por hora, el tramo León-Monforte tenía un diseño de 160 kilómetros por hora, y de Monforte en adelante no había referencia. Esta es la primera garantía que dio a los españoles el Partido Socialista en política ferroviaria. Además, ni siquiera se planteaba el ancho internacional. Debo decir, en honor a la verdad, que *in extremis*, en octubre de 1988, el Consejo de Ministros, presidido por el señor González, rectificó uno de los mayores errores históricos que se iban a cometer y que estaba en este plan, que era hacer el Madrid-Sevilla en ancho ibérico. Lo rectificó un cambio de Ministerio, con la llegada del señor Barrionuevo al Ministerio de Transportes; y lo quiero subrayar. Esta es la primera garantía.

En la página siguiente, señor diputado, figuran los tiempos que ofrecía el nuevo plan. Fíjese usted: Madrid-La Coruña, seis horas y media; Madrid-Vigo, seis horas. Esta era la planificación hasta el año 2000

que discutimos en esta Cámara los que éramos parlamentarios entonces. Luego se intentó mejorar con el Plan director de infraestructuras 1993-2007, con horizonte presupuestario 2010; 2.880 kilómetros de red de alta velocidad, entendiendo la alta velocidad como ahora, a partir de 200 kilómetros por hora, pero con alguna diferencia. La red azul se iba a construir en ancho ibérico, como dice el plan. Es decir, lo que heredó este Gobierno de los gobiernos socialistas para Galicia era la condena al aislamiento, la condena a no conectarse con la red de alta velocidad europea; y por cierto, señor portavoz del Partido Nacionalista Vasco, también para el País Vasco. Y, por supuesto, el corredor a Levante sí era un fondo de saco en Albacete.

Por eso, señor diputado, con todos los respetos a sus posiciones, ¿qué garantías ofrecen ustedes? Porque durante trece años lo único que han hecho ha sido aislar a Galicia y al noroeste español, y desde hace cinco años estamos corrigiendo el retraso de trece en el que ustedes han situado a Galicia. Estamos corrigiendo el retraso histórico de trece años, la condena de trece años de gobiernos que han hecho que la red ferroviaria española viviera de espaldas a Europa, y muy particularmente Galicia y el noroeste español. De todo esto, señorías, repito, siguen existiendo constancias en las hemerotecas.

Comprendo que no le guste nuestro plan, pero tendrá que aceptar que integra la red de alta velocidad española en Europa, que apuesta por la alta velocidad en ancho europeo, como viene apostando el Partido Popular desde el año 1988 —y hay ponencia pública, señorías—, año 1988. Esta es nuestra garantía, señor diputado, que desde el año 1988 el Partido Popular no ha cambiado su discurso ferroviario ni en Galicia, ni en el País Vasco, ni en Castilla y León, ni en Levante, ni en Asturias, ni en Andalucía. Ustedes han cambiado tres veces de discurso y hoy dicen que van a dar garantías de que van a hacer más de lo que propone el Gobierno del Partido Popular. Espero, señorías, que mientras nosotros estemos ejecutando el plan no tengan la oportunidad de iniciar otra experiencia como las anteriores. **(Un señor diputado: ¡Muy bien!)**

El señor Sedó me plantea en términos parecidos lo que yo creo que ya es un dilema superado, aunque es posible que queden reminiscencias sobre la alta velocidad y la velocidad alta, pero quiero decirle que haremos todo lo posible por eliminarlas. Toda la red de alta velocidad será en ancho UIC, ancho europeo, y estará electrificada. Y en el caso del corredor Tarragona-Castellón-Valencia me ciño a lo mismo que dije aquí en el mes de junio: por ese corredor necesariamente circularán las mercancías en ancho UIC, porque entre Tarragona y Castellón, señor diputado, por lo que dicen los informes técnicos, por las características del perfil de la costa mediterránea en ese tramo, es prácticamente imposible hacer una plataforma para cuatro vías, dos de ancho ibérico para mercancías y dos de ancho inter-

nacional para viajeros, y que es mejor y más económico hacer una única plataforma de dos vías en ancho internacional reforzando la infraestructura para que, además de circular viajeros, circulen mercancías. Por lo tanto, creo que el corredor del Mediterráneo y su prolongación hacia Figueras y Perpiñán, que contempla el paso de mercancías, es en alta velocidad también para mercancías con ancho UIC por necesidades de las exigencias del terreno.

Es verdad que donde se puede desarrollar el tráfico de mercancías lo seguiremos haciendo en ancho ibérico, y en ese sentido el corredor desde Barcelona a Girona-Portbou seguirá existiendo en ancho ibérico y seguirá dando servicio a una parte del tráfico de mercancías. De hecho, en el acuerdo que aprobamos el viernes en el Consejo de Ministros iniciando la licitación del tramo internacional, en los estudios de los dos gobiernos hacemos estimaciones sobre qué tráfico de mercancías va a captar el nuevo itinerario Figueras-Perpiñán y qué tráfico de mercancías seguirán circulando por la antigua línea de Portbou, que serán aquellas que no tengan que pagar un sobrepago por la velocidad. Porque al final la política de transportes también es una política de costes y la alta velocidad habrá que pagarla; la pagan los viajeros y también la tendrán que pagar las mercancías.

Van a circular tres tipos de trenes —y lo ha planteado también la portavoz de Izquierda Unida—, porque no hay ningún plan para suprimir la red convencional de ancho ibérico en España. No digo que lo haya puesto en duda, sino que la red de alta velocidad básicamente se superpone a la red convencional. En algunos sitios coincide. Ya he dicho en otras ocasiones a SS.SS. que en lugares donde tenemos problemas de espacio para introducir las líneas de ancho ibérico y las líneas de ancho internacional, si conseguimos que tenga éxito la vía de tres carriles —que se va a experimentar entre Olmedo y Medina, y es uno de los tramos que ya está contratado—, nos va a resolver muchísimos problemas en España para que puedan seguir circulando las mercancías en el ancho ibérico, los trenes de viajeros en el ancho internacional y no tengamos que duplicar las plataformas por las que circulan las vías. Piensen ustedes en corredores de topografía complicada, pero piensen también en los tramos urbanos de entrada en las ciudades lo que supone duplicar el ya complicado corredor de entrada en las mismas.

Coexistirán los dos tipos de red. En la red convencional también habrá circulaciones de viajeros. Durante la transición, mientras se construye el Madrid-Barcelona y está en servicio el Madrid-Zaragoza-Lleida, habrá trenes que vayan en ancho internacional hasta Lleida y continúen en ancho ibérico hasta Barcelona, donde en el año 2004 ya se podrá hacer todo el tramo en ancho internacional. Mientras tanto, utilizaremos trenes que puedan cambiar de ancho de ejes. Pero cuando esté la red de alta velocidad completa en servicio,

también puede haber trenes que circulen en un tramo por la red de alta velocidad y en otro por la red convencional. Hoy, por ejemplo, los trenes que circulan desde Madrid hacia Málaga o hacia Cádiz lo hacen hasta Córdoba en ancho internacional y hasta Málaga en ancho ibérico o hasta Sevilla y luego hasta Cádiz en ancho ibérico. Esa realidad de combinar circulaciones en una red (que por las particularidades históricas de España va a seguir teniendo dos anchos, la de alta velocidad, 7.200 kilómetros, y la convencional, la resultante de la actual) va a hacer que trenes de cambio de ancho, es decir, de ancho variable, sigan siendo necesarios para prestar servicios ferroviarios. Los otros dos tipos son los que en el ancho internacional hacen largos recorridos, velocidades punta alta y menor reprise, utilizando un término coloquial, y los de itinerario regionales o cortos, llamados lanzaderas, trenes muy rápidos de reprise y con una punta un poco más baja. Exactamente lo que está en estos momentos circulando por el único corredor que podemos poner como ejemplo, que es Madrid-Sevilla, con sus prolongaciones a Málaga y Cádiz o las lanzaderas desde Puertollano y desde Ciudad Real. Tendremos que seguir adquiriendo tres tipos de material; es decir, los que ahora son objeto de concursos.

He visto alguna inquietud, no sólo en SS.SS. sino en algún medio de comunicación, sobre los organismos que deben proceder a las homologaciones y a las certificaciones, los llamados organismos notificados. Quiero decirles, en relación con estos organismos notificados, que España está exactamente en la misma situación que Alemania o Francia. El Ministerio de Fomento, precisamente por la necesidad de que en España exista un organismo notificado, procedió en su día a notificar a la Asociación de Acción Ferroviaria Certificación, ADAF Certificación. El trámite se ha cumplido y es el organismo que en España debe prestar este tipo de servicios, es decir, emitir los certificados de conformidad. El Ministerio se plantea también autorizar alguno más, pero hoy me quedo simplemente en la información que ha pedido S.S. El organismo notificado es ADAF Certificación. Estamos en las mismas condiciones que está cualquier país europeo y lo único que falta es que la Unión Europea publique las especificaciones técnicas de interoperabilidad, las ETI, que están en la directiva de interoperabilidad de alta velocidad, donde se recogen requisitos, exigencias, parámetros y módulos. Parece ser que los próximos meses se publicará por la Unión Europea esa especificación técnica de interoperabilidad y, en ese momento, ADAF Certificación en España procederá a emitir los certificados de conformidad. En ese sentido, repito, lo único que le anuncio es la posibilidad de que haya algún organismo más autorizado por el Ministerio de Fomento.

Me ha planteado S.S. el tema de las fechas y también la portavoz de Izquierda Unida. Como estamos hablando de un modelo que vamos a intentar, primero,

definir y luego aplicar consensuadamente, tampoco voy a lanzar por delante calendarios, pero sería bueno que SS.SS. conocieran que hay un calendario que es obligatorio y que viene impuesto; es decir, donde no hay imposiciones de calendario podemos libremente tomar decisiones, pero hay algunas exigencias que están en la nueva directiva, exactamente en la directiva modificada 91/440. Esta directiva en su artículo 10 dice que las empresas ferroviarias tendrán acceso a la red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías desde la entrada en vigor de la directiva. Por lo tanto, todos los corredores incluidos en la red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías, a efectos de tráfico de mercancías, quedan liberalizados desde la entrada en vigor de la directiva. En todo caso, a los siete años de la entrada en vigor de la directiva toda la red ferroviaria de mercancías deberá estar también abierta a los operadores que lo deseen. Estos son los plazos llamados obligatorios, pero hay un amplio margen para poder concretar más este tipo de exigencias. Por lo tanto, espero que sobre esto también tengamos oportunidades de discutir y, si es posible, alcanzar acuerdos en los próximos meses.

En el caso de Lleida, yo no quiero seguir insistiendo en lo que es obvio. El Ministerio de Fomento creo que ha hecho las cosas como se deben hacer, por los pasos que se deben dar, en el momento oportuno para tomar cada una de las decisiones. Creo que desde la buena disposición al diálogo, se pueden sugerir, pero cuando no se tiene la razón de la oportunidad, exigir y dictar decretos de paralización no parece que sea el escenario de diálogo más adecuado para resolver problemas. Como digo, salvo cuestionar el procedimiento seguido por el Ministerio de Fomento, de todo lo demás, como ocurre en el resto de las actuaciones del Ministerio, se puede hablar, pero empezar poniendo en cuestión que el ministro de Fomento y el GIF han actuado correctamente, iniciar una paralización y, a partir de ahí, forzar una negociación, sinceramente no me parece que, por razones de autoestima de las instituciones, ese sea el camino más adecuado.

Estamos a la espera de lo que decida el Gobierno francés. A mí me gustaría que lo decidiera muy pronto. El Gobierno español ha hecho sus deberes, pero en estos asuntos bilaterales tienen que hacerlo los dos gobiernos. Como al Gobierno español le consta el interés también de las autoridades regionales del sur de Francia para intensificar y agilizar los pasos por los Pirineos, yo creo que muy pronto nos podremos encontrar ya con la convocatoria en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas del inicio de la licitación del tramo internacional para intentar llegar en plazo a esa fecha del año 2005, que acordamos en la cumbre de Santander, gracias a la negociación que el presidente Aznar con el primer ministro Jospin y el presidente de la República, Chirac, realizó con motivo de esa cumbre bilateral.

La portavoz de Izquierda Unida hace un comentario —no sé si crítica— sobre algo que es una constatación: el trazado radial. Sí, pero a ver a quién se le ocurre suprimir un itinerario radial. Podremos añadir otros itinerarios, pero no me gustaría enfrentarme con la decisión de suprimir uno solo de los radiales. Tendremos que romper la estructura radial a base de una progresiva incorporación de corredores transversales. Ahí está la importancia del eje atlántico en Galicia, del corredor del Mediterráneo y ahí está también la posibilidad de que, si hay acuerdo con Portugal, se abra un corredor por Oporto y Vigo que permita también la salida por el País Vasco de los tráficos del norte de Portugal y del noroeste español. No es la ruptura completa del esquema radial, como ya está planteado en la red de autovías, pero es una primera aproximación.

Quiero hacerle una matización en relación con el plano. No lo he podido ver, pero, por lo que ha dicho S.S., ese es un plano del estado actual de los corredores y no figura ese tramo porque en ese momento, en diciembre, el estudio informativo no estaba licitado. El plano completo no tiene discontinuidades; es el reflejo administrativo de la situación de cada corredor. Tiene razón S.S. cuando dice que hay una laguna, pero no es porque se haya tachado una parte del corredor. La laguna refleja que en el momento en que se hizo ese plano el estudio informativo no estaba licitado todavía. Me refiero al tramo Lubián-Ourense, que es el que indicaba su señoría.

Es verdad que el proyecto europeo supone la apertura a nuevos operadores ferroviarios y, a partir de aquí, yo dejo a S.S. la capacidad de responder sobre si los nuevos operadores ferroviarios de transporte, sean de mercancías o de viajeros, van a ser sólo públicos o también habrá operadores privados, porque las normas exigen igualdad y equiparación en la fijación del canon, en la adjudicación de los surcos para circular, etcétera. También es cierto que he leído en los medios de comunicación que ya hay grupos privados que están dispuestos a convertirse en operadores, pero de las musas al teatro hay siempre un trecho. En todo caso, me reafirmo en lo que he dicho en otras ocasiones. En España el ferrocarril sigue siendo un servicio público que presta movilidad y comunicación a muchos millones de ciudadanos y que va a seguir prestándolas con el nuevo modelo. El nuevo modelo es para mejorar, no para empeorar. Piense que, de entrada, el nuevo modelo no es obligatorio para redes urbanas, suburbanas o cercanías ni para redes regionales aisladas. Por tanto, ahí hay un margen en el que las cosas pueden seguir como hasta ahora. La normativa europea no obliga a aplicar el modelo. Además, debemos hacer un esfuerzo para que la apertura a la competencia sea compatible con el mantenimiento de líneas que, por razones de interés general, deban atender al servicio público. La Unión Europea admite estas posibilidades; lo admite el transporte aéreo, lo admite el transporte marítimo y yo con-

fío en que no haya dificultades para que también en el transporte ferroviario se permita el mantenimiento de servicios por razones de interés general o de interés público para zonas que, desde el punto de vista de la rentabilidad, se verían abocadas a ver desaparecer el ferrocarril, pero no es esa —como no lo es en el transporte de viajeros por carretera ni en otros casos— la voluntad de este Gobierno.

El tramo Madrid-Valencia estará en el 2005. Tengo a su disposición el acuerdo completo, firmado por los cuatro presidentes autonómicos y el ministro de Fomento. La única fecha que aparece es el 2005. Leo literalmente: El corredor Albacete-Valencia, por el estado en que se encuentran las obras, entrará en servicio en el año 2005. Esto es lo que hemos firmado y a lo que me atengo. Si esto sirve para aclarar a S.S. algunas dudas sobre plazos, con mucho gusto le facilito el texto íntegro del pacto. Lo que haremos en las próximas semanas será remitir al Ministerio de Medio Ambiente, una vez contestadas las alegaciones para solicitar la declaración de impacto ambiental, los estudios informativos aprobados provisionalmente de todo el nuevo corredor ya elegido, tanto de acceso a Valencia como los de acceso a Alicante y a Murcia, que eran piezas aparte dentro del conjunto del corredor. Por tanto, en los próximos meses —el problema es sólo contestar las alegaciones y estoy hablando de uno o dos meses— estarán en el Ministerio de Medio Ambiente los tres estudios informativos que completan el corredor a levante hacia Valencia, Alicante y Murcia.

En cuanto a la intervención del portavoz del Partido Nacionalista Vasco, tiene razón en que yo no he dado plazos, pero no lo tome como un agravio, no los he dado en ningún supuesto; por tanto, no es un caso singular. He dicho que el desarrollo de un plan de esta envergadura que empieza por estudios informativos, que continúa con informaciones públicas, que pasa por declaraciones de impacto ambiental, que luego exige proyectos y licitaciones, es demasiado complejo para que nadie juegue a profeta, salvo que lo que se quiera sea crear expectativas independientemente de que se cumplan. He dicho que yo daré plazos del trámite en el que nos encontremos. Si estamos en obras, hablaremos de la puesta de servicio; si estamos en proyectos, hablaremos de su redacción; si estamos en declaraciones de impacto ambiental, me remitiré al Ministerio de Medio Ambiente, como no puede ser de otra manera, y si estamos en estudios informativos, me responsabilizaré de que se cumplan los plazos de las asistencias técnicas y las informaciones públicas. En este sentido, S.S. sabe que todos los proyectos del corredor norte-noroeste que afectan al corredor vasco y al acceso desde Valladolid por Burgos al corredor vasco están en fase de proyecto ya; por tanto, creo que eso es una buena noticia para su señoría. En los Presupuestos Generales del Estado hay partidas para abordar los proyectos en lo que se conoce como «Y» vasca y, por tanto, iniciamos una nueva fase,

que conoce el consejero vasco de Infraestructuras y que ha celebrado públicamente, porque eso supone desbloquear una situación sobre la que en algún momento incluso ha habido dudas hasta de los propios trazados.

Tiene razón cuando dice que el corredor transcantábrico no está en el plan de alta velocidad. Nos ha parecido que una red que pasa de 2.800 a 7.200 kilómetros algo que tenía que dejar de estar, y efectivamente no está el corredor transcantábrico, que, por cierto, avanza rápidamente como autovía. Seguramente quienes vengán detrás de nosotros se encontrarán la autovía desde el País Vasco hasta Galicia por el corredor del cantábrico en servicio y podrán plantearse una comunicación de segunda generación, que será la alta velocidad. Señor diputado, a mí, con ver el horizonte del plan que tenemos en marcha, me parece razonable y suficiente. Es lo mismo que ocurre con otros corredores que se podrán prolongar. El plan no se extingue ni se agota. Si alguien en su momento quiere prolongar el corredor desde Pamplona o desde Logroño, en este terreno estamos abiertos a la colaboración institucional. Puede ser una buena propuesta para hablar con otras administraciones de la conveniencia de completar un plan de infraestructuras. El Gobierno ha dicho lo que puede hacer, cuánto va a costar y en qué plazo podemos pagarlo y, a partir de aquí, la sociedad española nos juzgará por nuestra capacidad de ejecución.

No tenía ninguna noticia de problemas de transporte de mercancías con Portugal. Estamos hablando de la alta velocidad fundamentalmente de viajeros. Los corredores convencionales para mercancías entiendo que no ofrecen en estos momentos ninguna incertidumbre, salvo que los incluiremos dentro del programa de mejoras de la red convencional, pero no conozco ninguna preocupación con relación a las mercancías procedentes de Portugal.

El plazo de transición de ancho ibérico a ancho UIC tendrá dos etapas, una de las cuales será en el interior de un corredor. Parece lógico que cuando se empieza a construir un corredor en travesía polivalente inicialmente se mantenga todo él en ancho ibérico y cuando el corredor está construido en travesía polivalente, en una operación acordeón muy rápida, se pasa todo él a ancho internacional. Esa es la técnica y la ventaja de la travesía polivalente. Por tanto, se irán construyendo tramos en aquellos corredores en los que tenga que haber una continuidad de la circulación. Pongo por ejemplo el eje atlántico, en el que se construirá la doble vía desde La Coruña hasta Vigo en travesía polivalente y se seguirá circulando en ancho ibérico hasta el momento en que un tramo completo esté ejecutado en travesía polivalente, que se comprimirá y se transformará en ancho internacional. Esta es la técnica para hacer la transformación por corredor. Pero al final, señor Otxoa, coexistirán itinerarios en ancho internacional y en ancho ibérico, por lo que seguirán siendo necesarios los trenes de ancho variable, que, por lo que conozco, ya no es un monopo-

lio de Talgo, aunque tampoco me voy a poner aquí a explicar si existen otras empresas ferroviarias. Desde luego, en los concursos de Renfe compiten más empresas aparte de Talgo y en relación con lo demás responde cada uno de los fabricantes.

Finalmente, señor Rodríguez, respecto a nuestras relaciones, que usted interpretó que eran demasiado... —no recuerdo el adjetivo que utilizó para calificarlas—, le agradezco que mantengamos ahora un diálogo algo más distendido. Quiero decirle que los debates con usted son debates de confianza; es imposible intentar afinar el argumento. Usted niega lo que el Gobierno anuncia, ya sea el de la Xunta o el del Partido Popular, y cuando se ve acorralado lo pone en duda. Señor Rodríguez, simplemente le digo que yo no puedo resolver ni su escepticismo ni sus dudas. Estoy seguro de que se lo resolverán las máquinas excavadoras y los trenes circulando, se lo van a resolver y mucho antes de lo que usted se imagina. Por ejemplo, hace algunas consideraciones en relación con las velocidades a las que van a circular los trenes en Galicia. Su señoría especula con dichas velocidades y dice que se conforma con 160 kilómetros. ¡Pues no se conforma usted con poco! En estos momentos la velocidad media de la línea de alta velocidad entre Lyon y Valence, en Francia, es de 156 kilómetros por hora —es uno de los modelos europeos—; la del TGV del norte hacia Bruselas es de 254; la de Madrid-Sevilla es de 195 kilómetros por hora y no es una mala línea; la de Hannover-Wolfsburg, en Alemania, es de 186 kilómetros por hora y la de Berlín-Hannover es de 156. Por tanto, 160 no es mala referencia, señor Rodríguez. En Japón, la velocidad de una línea de Tokio es de 175 kilómetros por hora y la de otra que une Japón y Tokaido es de 216 kilómetros por hora. Es decir, la alta velocidad es un concepto que combina la velocidad punta del tren con las características topográficas, urbanas o geográficas del recorrido, y un mismo tren con un recorrido distinto hace velocidades medias diferentes. En las jornadas de Galicia se me ocurrió decir, haciendo un cálculo de tiempo entre Madrid y Santiago, que en el supuesto de que no hubiese paradas se tardaría equis tiempo y no vean ustedes la que se armó en Ourense, llegándose a decir que no iba a haber paradas allí. Así pues, estas cosas las digo con mucha prudencia. Habrá paradas y los trenes con paradas harán el recorrido con velocidades medias más bajas. El tren que hace el trayecto Madrid-Sevilla con paradas en Puertollano, en Ciudad Real y en Córdoba hace una velocidad sensiblemente más baja que el directo Madrid-Sevilla y el que para sólo en Córdoba hace una media intermedia. En España estamos construyendo una red a la altura de la europea, lo cual va a hacer que seamos uno de los países con una de las mejores redes ferroviarias de alta velocidad. Y le guste o no le guste, en Galicia como en mi tierra hay muchas dificultades orográficas y nunca será igual que en Castilla. Cuando se circule por las nuevas autovías de Piedrafita y haya niebla, señor Rodríguez, no se va a poder circu-

lar con las mismas libertades y los mismos márgenes que se circula en la zona más meridional de España. A pesar de eso, a usted y a mí nos gusta nuestra tierra. Yo le digo que va a llegar la alta velocidad a Galicia y va llegar al corredor troncal desde la meseta y la va a vertebrar interiormente comunicando las cuatro capitales provinciales con la capital de la comunidad. Eso creo que vamos a poder ver todos cómo avanza en esta legislatura, señor Rodríguez. Es el único argumento adicional que le puedo plantear en esta comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Como dije antes, ahora va a haber un turno simplemente de aclaraciones, en el que vamos a dar la palabra a los grupos parlamentarios por tres minutos. Les ruego que sean precisos en el tiempo. Yo tengo que abandonar la Comisión, precisamente por un asunto ferroviario (**Risas.**) y voy a dejar en mi lugar al vicepresidente primero. Ruego que al no estar yo hagan buen uso del tiempo y sean precisos en sus intervenciones.

Tiene la palabra el señor Hernández Cerviño.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Quiero dirigirme no solamente al señor Álvarez-Cascos, sino también al portavoz del Partido Popular.

Yo creo que no me entendió, señor Álvarez-Cascos. Cuando aludía a la cofinanciación no estaba hablando precisamente de lo que usted dice. Es más, decía que no quería entrar en ese debate y que aceptaba las correcciones que se hicieron en sede parlamentaria sobre unas cosas y sobre otras. Luego ahí creo que se ha equivocado de enemigo, a no ser que quiera crear un enemigo artificial.

Lo de la garantía de accesibilidad creo que es normal. Todo Ejecutivo que aspira a gobernar y a ejercer el poder tiene que mantener la garantía de accesibilidad en el territorio. Por eso no le debe extrañar que planteemos esta garantía de accesibilidad. Probablemente, en ese plan que usted enseña del año 1988 y anteriores, en aquella época, a lo mejor podía ser esa la garantía de accesibilidad, pero no necesitamos remontarnos continuamente a esa etapa. ¿Qué tienen todavía, complejo de culpabilidad? Nos podemos remontar a etapas anteriores, si quiere usted; podemos ir hasta los reyes godos, si quieren, pero me parece que no tiene ni motivo ni sentido. Eso ha sido, igual que habla usted de estrategias parlamentarias, una estrategia para no contestar a las preguntas que le hice. (**El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la Presidencia.**)

Yo quería plantearle que el modelo de AVE que está diseñando en Galicia no es un modelo que vaya a tener rentabilidad. Primero hay que acabar ese estudio desde Lubián hasta Orense, pero desde Orense se abren tres ramales, uno hacia Lugo, otro Santiago-Coruña y otro a Vigo, más el eje atlántico. Eso no es vertebrar Galicia. El que pase de Orense a Santiago no quiere decir que vaya a parar en medio. Eso no es vertebrar. Eso

quiere decir que pasa. Es más, decimos que entre dos poblaciones de 100.000 habitantes tenemos un AVE y una autopista. Eso es lo que he querido decir simplemente. Además, en el modelo que nos ha planteado usted en Viaria, salen más de cuatro horas y media. Si suma los tiempos, los divide y halla las velocidades, salen más de cuatro horas y media a una población como Vigo.

En cuanto a la alusión que hizo el portavoz del Partido Popular a la alcaldía de Coruña, me parece muy bien, pero también hay que ver qué están haciendo en Oroso. Yo quiero ver qué están haciendo en el tramo Santiago-Oroso, quiero ver qué radios de curva tienen ahí, a ver si hay alta velocidad o no. Los tiempos se hallan muy claramente con el folleto de Viaria. Se dice Santiago-A Coruña, 25 minutos; son 65 kilómetros; se necesita una velocidad continuada de 280 kilómetros/hora para obtener una media de 195 aproximadamente. En el de Orense-Santiago ...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Hernández, dos minutos y medio.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: En el de Orense-Santiago hay 95 kilómetros y tarda el mismo tiempo. Se necesita una velocidad de 350 y si hallamos la media, nos salen 285 kilómetros/hora. Pero, entre el de Vigo y Santiago, que son 100 kilómetros, se nos señalan 50 minutos —no sé si será con paradas o sin paradas—, pero es que en el plan no aparece diferenciado Vigo de Pontevedra tampoco. Yo le preguntaba por alguna de estas cuestiones y también le planteaba que en el Plan general de ordenación urbana de Vigo, que se va a empezar a discutir ahora, necesitaban saber qué iba a pasar con ese nuevo acceso y la famosa salida sur.

Termino señalando una cosa respecto al portavoz. Es posible que usted pueda pensar que no he conocido los planes, pero es que los planes y los planos ahora se confunden bastante. En los seis años que llevan de Gobierno no se ha terminado la autovía del Noroeste y se hablaba continuamente antes de su entrada en el Gobierno que iban a terminarla inmediatamente. No nos pueden enseñar tampoco un kilómetro de carretera. Es evidente que durante la etapa del PSOE se hizo el Madrid-Sevilla en alta velocidad, los trenes de cercanías de Barcelona se hicieron, el Euromed funciona y las autovías de Galicia funcionan. Estoy dispuesto a discutir con el señor Álvarez-Cascos que hay otros modelos de tren de alta velocidad para Galicia que estructuran mejor el territorio, que saldrían más baratos y, sobre todo, que serían más rentables, porque el tren de alta velocidad no es sólo la velocidad; es tiempo de viaje y frecuencias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Por el Grupo de Convergència i Unió tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Intervengo para agradecer la información que ha dado el señor ministro en su comparecencia y, concretamente respecto al corredor del Mediterráneo, que tendremos que analizar, porque aquí hay trabajo por hacer, ya que hay quien pide el AVE Castellón-Tarragona, y si se sabe cómo va a ser y las circunstancias en las que se va a producir, es conveniente que se conozca, porque entonces evitaremos protestas o solicitudes por las buenas que después lleven a otras consideraciones.

Quiero recordar, señor ministro, que durante la primavera de 1988 en la entonces Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios yo ya era portavoz y debatíamos sobre el PTF, Plan de transporte ferroviario, y hablábamos de ancho europeo. Se nos negaba el ancho europeo; el ministro de entonces, gallego, era el que negaba y decía que ni aunque España tuviese el dinero se introduciría el ancho europeo, pero aceptó el plan de viabilidad que nuestro grupo había presentado y realizado, por el que fue secretario de Estado, señor Albert Vilarta, que era un plan de viabilidad desde Barcelona a la frontera francesa. El Grupo Popular —no sé si entonces se llamaba exactamente así, no recuerdo— también apoyaba el ancho europeo para introducirlo en toda la red española. Defendía el tema en aquellos momentos el diputado, señor Camisón, y creo que también intervino un diputado del que tengo un gran recuerdo y por eso me permito hacer este comentario en reconocimiento suyo. Hablo del diputado Trillo y López-Mancisidor, que falleció siendo diputado en esta Cámara. Es la cita a aquella persona que sabía mucho de estos temas y lo defendía desde la oposición, pero dejando un buen recuerdo para todos los que entonces estábamos allí.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Por el Grupo de Izquierda Unida, la señora Urán tiene la palabra.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor ministro, tengo interés en que me haga llegar el convenio firmado entre las comunidades autónomas de Castilla-La Mancha, Valencia y Madrid.

Quisiera formularle una pregunta en concreto a raíz de su réplica. Usted nos decía que la liberalización de mercancías se produciría a la entrada en vigor de la directiva europea que está pendiente de publicación. Si se liberaliza a la entrada en vigor, suponiendo que en nuestro país sea en el plazo de dos años, ¿cómo se va a adecuar la gestión de las redes ferroviarias de los puertos y el acceso o la conexión con la red de mercancías de todo el país e incluso cómo va a actuar el ente Puertos del Estado con los puertos secos?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Por el PNV, tiene la palabra el señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Señor ministro, como dicen en su tierra, escapóseme por la galeya. No me ha contestado cuando le he preguntado sobre si los operadores de comunidades autónomas pueden actuar en la red. Cuando hemos hablado del eje transcantábrico, estaba hablando de qué va a pasar con el tren chu-chu o con el FEVE. Usted me ha contestado hablando de la alta velocidad. Yo le pregunto si hay planes de aprovechamiento o mejora de esa línea existente. Entiendo que la alta velocidad, por dificultades orográficas y otras que todos conocemos, no va a entrar en ese campo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): El señor Rodríguez tiene la palabra por el BNG, Grupo Mixto

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Sólo quiero hacer la observación al señor ministro de que yo concreté una serie de deficiencias del modelo cuyo diseño se está aplicando en la práctica, sobre todo de una parte del diseño que es más que dudoso que vaya a hacerse efectivo con las mínimas garantías en un cierto plazo de tiempo, incluso en el horizonte del año 2010. En segundo lugar, expresé no las quejas sino la constatación de la lentitud en la ejecución de las obras, cuyo presupuesto está teóricamente cerrado hasta el año 2007, así como los peligros de marginalidad que estas dos cosas combinadas representan para Galicia en el año 2010. En tercer lugar, celebro que vayan concretando las velocidades medias, porque eso es empezar a racionalizar el debate.

En concreto, si tengo que leer respuestas en las que me dicen que de Ourense a Santiago vamos a ir a 350 kilómetros por hora, no puedo aceptarlo, porque sé cuáles son los modelos que se están debatiendo con los ayuntamientos, y uno de esos modelos es que no es un tren de alta velocidad, es un tren convencional que no está a la altura del año 1960 en Albacete. Estas cosas hay que aclararlas. O si me dice que en el eje atlántico van a ir a 220 kilómetros por hora respondo radicalmente que no; que puede haber algún pequeño trecho en que el tren se aproxime a los 200 kilómetros por hora, pero la media no va a ser esa. Con lo que me meto es con un tipo de confusionismo social que sólo sirve para hacer opacas las cosas. El modelo en su conjunto no es de recibo. Le vuelvo a repetir que si usted me aplica un buen modelo —si es verdad lo que dice, porque, repito, de Santiago a Pontevedra tengo mis dudas fundamentadas, no de suspicacias contra el Partido Popular de que así sea— que fuera generalizado para toda Galicia, mañana mismo me iba a hacer una foto con usted, no tenía problema de ningún tipo, incluso en el proceso electoral, pero no es así, por lo que mi deber político es seguir batallando por un tren convencional a la altura del siglo XXI, por el que nos decidimos por unanimidad en el Parlamento de Galicia en 1995,

estando gobernando el PSOE, con unas características determinadas. Por eso tranquilizo al señor portavoz del Partido Popular, diciéndole que a mí no sólo no me preocupan los editorialistas al servicio del PP, sino que me agrada que tengan tanta obsesión por combatir personalmente, porque eso quiere decir que estamos en el buen camino, como diría el programa del Partido Popular. **(Risas.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): El señor López-Amor tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Muy brevemente, para contestar al portavoz del Partido Socialista diciéndole que ser portavoz en las actuales circunstancias tiene que ser complicado y que no sólo respeto sino que admiro su portavocía. Decir exactamente lo contrario de lo que dicen no sólo el alcalde de La Coruña sino el alcalde de Santiago, señor Sánchez Bugallo, y el alcalde de Lugo, señor López Orozco, es verdaderamente complicado, porque es tener una voz en el Parlamento y otra en Galicia, en el territorio. Creo que esa tarea de enmendarles la plana que usted ha efectuado hoy aquí es algo verdaderamente complicado en política.

Al señor Rodríguez quiero decirle que veo que va aceptando que obras son amores y no buenas razones. Veo que va aceptando esos parámetros de la alta velocidad, según el decreto que ha leído el señor ministro. Creo que está usted en una línea más constructiva después de esta sesión y sólo esto ya demuestra la eficacia de la comparecencia del señor ministro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor ministro, tiene usted que cerrar el debate de la Comisión, como es lógico, para lo que tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Muy brevemente, señor presidente.

Cuando el portavoz del Grupo Socialista hace su análisis en relación con la financiación, estoy seguro de que no ignora —y yo no lo he utilizado, por eso he hecho el comentario para subrayar la parte positiva— que, en la propuesta del Plan director de infraestructuras 1995-2007, se patrocina la cofinanciación. No se lo he reprochado, señor diputado. Simplemente, al hilo de su intervención sobre la cofinanciación, he repetido lo que significa el acuerdo en términos prácticos para Galicia. Significa que, salvo los corredores Madrid-Barcelona-frontera francesa y el itinerario Albacete-Valencia, ningún otro corredor español tiene ni plazos ni presupuestos. No sé si esto es o no una buena noticia para usted; para el Ministerio de Fomento es una obligación que, en la medida en que ya está trasladada a los responsables del presupuesto, ni siquiera depende de un olvido del Ministerio de Fomento; está ya consagrado en los presupuestos que vendrán a esta Cámara cada año, salvo que, repito, un Consejo de Ministros tome el

acuerdo de deshacer el convenio. Y creo que esto es bueno para Galicia.

Galicia, que va retrasada en tantas cosas —escuche al portavoz del Bloque—, ahora va a la cabeza; de tantos corredores y tantos kilómetros que hay en España de alta velocidad, Galicia tiene el corredor definido, presupuestariamente y en plazos. ¿Será malo para Galicia también ir a la cabeza, ir por delante? Creo que ése es el valor político del convenio que hemos firmado. Que luego haya quien diga que no se cree que lo van a cumplir, yo no insisto en ello; es ya un argumento de pura confianza. Es como discutir lo evidente, no hay argumentos para demostrar lo evidente. En este sentido, me remito a los hechos y espero que cada uno de los plazos nos dé la razón. Hace un año, concretamente en septiembre, anuncié que se licitarían los primeros tramos entre Santiago y La Coruña. Se licitaron en diciembre, están en fase de adjudicación y espero poner las primeras traviesas en el momento en que estén adjudicadas las obras la próxima primavera. Creo que es de esa forma como podemos ganar la batalla de la credibilidad.

Me refiero ahora al portavoz de Convergència i Unió. He subrayado lo que ya había dicho. Comprendo que pueda haber cierto confusionismo. El «Diario de Sesiones» no miente y no me desmentirá en junio ni me volverá a desmentir en lo que estamos haciendo en estos momentos, que es que, en determinados supuestos excepcionales, el principio general de convivencia de dos anchos, uno UIC en alta velocidad para viajeros y otro en ancho ibérico para mercancías, tiene sus excepciones. Una de las excepciones es este corredor y otra, que yo anuncié en esta Comisión, es la conexión de Canfranc, que hemos decidido hacerla en ancho internacional para facilitar el corredor central de comunicación de Aragón con Europa.

La portavoz de Izquierda Unida va adelantándose a los problemas y va hablando de cuestiones que tendremos que contestar. Tiene razón, tenemos que contestarlas. Por ejemplo, cómo iremos articulando la apertura de los tráficos de mercancías sólo en la red transeuropea, que es a lo que se obliga en el momento de la transposición, cómo haremos compatible la apertura a la competencia con las garantías de servicio. Yo quiero decirle que este modelo no está hecho para empeorar, no es un modelo para enfrentarnos a una crisis, es un modelo para permitir que el ferrocarril gane cuota de participación en el tráfico de mercancías y cuota de participación en el tráfico de viajeros. Por tanto, ese tipo de problemas serán los más fáciles de resolver. Como mi comparecencia en el Senado derivó en incertidumbres sobre el empleo, hoy he procurado hacer mis deberes en esos temas. En aquella ocasión se suscitaban dudas sobre si este modelo supondría pérdida de empleo en el sector ferroviario. Y yo le dije al portavoz que me hacía la pregunta: Le confieso que no le sé contestar a esta pregunta. Han pasado unas semanas y cual-

quier parlamentario medianamente avezado intuye que le van a hacer la misma pregunta y la trae contestada en su intervención, que es lo que he hecho hoy, para despejar la incertidumbre de que el nuevo modelo sea traumático desde el punto de vista del empleo en el propio sector o traumático desde el punto de vista del sector que suministra el material ferroviario a las redes españolas.

Me disculpo ante el portavoz del Partido Nacionalista Vasco por no entrar en el tema de los operadores ferroviarios. Quizá yo todavía no domine la interpretación correcta del espíritu y la letra de las directivas (en el proceso de trasposición tendremos ocasión de profundizar), pero creo que lo que patrocinan las directivas europeas es la separación entre operadores y gestores de infraestructura y que esa separación tiene que ver con el ámbito de la gestión de esa infraestructura. Pongo un caso práctico. Yo no sé contestarle a si un gestor de infraestructura en el País Vasco o en la Comunidad valenciana puede ser operador ferroviario. Intuyo que el modelo es válido a nivel nacional y sería válido a nivel comunitario, para decir que no puede haber operadores ferroviarios de ámbito autonómico que no separen sus funciones de las de los gestores autonómicos de infraestructura. El modelo, si se aplica, debe ser coherente. Y respecto a esos operadores ferroviarios, ¿existe alguna prevención sobre su naturaleza? Creo que no, que no hay ninguna prevención a que los operadores de transporte ferroviario sean públicos, privados o mixtos. Lo que exige la normativa es que no tengan privilegios ni ventajas sobre el resto de los operadores, que cualquier operador ferroviario, a la hora de abonar cánones, a la hora de optar a los surcos que se le asignen para poder transitar, esté en igualdad de condiciones.

Y por lo que dice en relación con las deudas heredadas, intuyo que esa también va a ser una cuestión que la Unión Europea va a vigilar, en relación con la deuda heredada y en relación con la deuda contraída, y que probablemente esos sean elementos de garantía de que no hay subvenciones cruzadas, ayudas de Estado o ayudas indirectas a la competencia entre operadores. Pero, repito, señor diputado, seguramente S.S. tendrá la misma capacidad, hoy, que la que puede tener el ministro para estudiarse las directivas europeas. Por cierto, son bastante áridas de leer, pero es una obligación volver una y otra vez sobre ellas. En cuanto a la FEVE,

efectivamente, le interpreté mal, creí que se refería al corredor transcantábrico de alta velocidad. Espero que, en su momento, FEVE, o quien herede la gestión de su infraestructura, pueda presentar un plan de acondicionamiento razonable para ir mejorando el corredor del Cantábrico hasta El Ferrol.

Respecto a la intervención del portavoz del Bloque Nacionalista Galego, tengo que decirle, señor portavoz, que hay dos conceptos con los que el que quiera enzarzarse se puede enzarzar. Una cosa es la velocidad de diseño de un corredor, y está definida en los proyectos y en los estudios informativos, y otra, la velocidad media por la que transite el tráfico de viajeros, si estamos hablando de alta velocidad, o los tráficos de mercancías y de viajeros. Por la estación de Puertollano o por la estación de Córdoba, seguramente, por trazado, se puede ir más rápido; no se puede ir más rápido por ser una zona donde el ferrocarril va soterrado, por ser una estación de viajeros y por ser un tramo urbano. Eso es compatible con que la velocidad de trazado, la velocidad máxima de diseño, sea superior; luego, a la hora de hacer el servicio, están las velocidades medias, que tienen en cuenta estos factores, como tienen en cuenta estas paradas. Por lo tanto, no hay contradicción entre una velocidad de diseño de un corredor y la velocidad media con la que lo recorran los servicios ferroviarios. Espero que las velocidades de diseño en la red gallega, tanto en los tramos nuevos, como Ourense-Santiago, como en los tramos acondicionados, no puedan recibir ningún tipo de reproche a la luz de la normativa europea y que el material ferroviario que se asigne a los mismos pueda realizar velocidades medias que cubran con holgura los tiempos mínimos que he marcado en mis comparencias. Esos tiempos o se mantienen o se mejoran. Hasta ahora no tengo noticias de que vayamos a empeorar en velocidades medias y, por tanto, en tiempos de recorrido.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Muchas gracias, señor ministro.

Hemos concluido el debate y hemos terminado los puntos del orden del día. No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Eran las ocho y cincuenta y cinco minutos de la noche.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**