



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 691

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 49

celebrada el miércoles, 19 de febrero de 2003

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Comparecencia del señor ministro de Fomento (Álvarez-Cascos Fernández) para informar sobre:	
— Las actuaciones desarrolladas en el campo de la seguridad ferroviaria, con referencia expresa a la ejecución de los planes de supresión de pasos a nivel. A petición propia. (Número de expediente 214/000171.)	22322
— El estado de la red ferroviaria convencional y los niveles de inversión en materia de seguridad. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 213/001161.)	22322
— La situación del estado de la deuda de RENFE y decisiones a adoptar con el objeto del saneamiento financiero de la empresa. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/001158.)	22339

Se abre la sesión a las nueve y treinta y cinco minutos.

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

- **LAS ACTUACIONES DESARROLLADAS EN EL CAMPO DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA, CON REFERENCIA EXPRESA A LA EJECUCIÓN DE LOS PLANES DE SUPRESIÓN DE PASOS A NIVEL. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 214/000171.)**
- **EL ESTADO DE LA RED FERROVIARIA CONVENCIONAL Y LOS NIVELES DE INVERSIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 213/001161.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Vamos a dar comienzo a la sesión número 49 de la Comisión de Infraestructuras, dándole la bienvenida al ministro de Fomento que comparece para sustanciar una serie de iniciativas que voy a pasar a leer. La primera, comparecencia del ministro de Fomento para informar sobre las actuaciones desarrolladas en el campo de seguridad ferroviaria con referencia expresa a la ejecución de los planes de supresión de pasos a nivel. La petición de comparecencia es del Gobierno. La segunda, que se verá de forma acumulada con la anterior, es del ministro de Fomento para explicar el estado de la red ferroviaria convencional y los niveles de inversión en materia de seguridad, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Hay una tercera comparecencia del ministro de Fomento para informar sobre el estado de la deuda de RENFE y decisiones a adoptar con el objeto del saneamiento financiero de la empresa, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Como ya he dicho, las dos primeras comparecencias se sustanciarán de forma acumulada y luego pasaremos a la restante que es la que figura en el orden del día con el número 3. El orden de intervención, por acuerdo de Mesa y portavoces será el habitual en esta Comisión, es decir, no seguiremos el turno de los peticionarios de la comparecencia puesto que así lo han solicitado los grupos, lo cual quiere decir que iremos de mayor a menor, como habitualmente sucede, con los tiempos previstos en el Reglamento. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

Tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVEL**: Señor presidente, una cuestión de orden.

La Federación estatal de transportes, comunicaciones y mar de la Unión General de Trabajadores ha

remitido un escrito al presidente de la Comisión, don Luis Marquínez, con remisión de copia a los portavoces de cada uno de los grupos parlamentarios en esta Comisión. Dado que hace referencia...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, un momento, señor Segura.

Ese escrito, como bien dice usted, ha sido remitido al presidente de la Comisión, que lo ha recibido, que ha acusado recibo y ha contestado a la federación a la que usted alude. Es un escrito que llevaremos a la Mesa de la Comisión, salvo que usted tenga algún interés específico en aclarar algo.

El señor **SEGURA CLAVEL**: Permítame que termine mi petición.

Dado que hace referencia al contenido de unas consideraciones que se hicieron en la última Comisión en la que compareció el presidente de RENFE, señor Corsini, me parecería oportuno que se leyese ese escrito y quedase constancia en el «Diario de Sesiones» de su contenido. Esa era la petición, si usted lo estima oportuno. **(El señor López-Amor García pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Evidentemente intervengo para negar lo que está proponiendo el portavoz del Grupo Socialista, porque creo que es, primero, un escrito de carácter privado que le han remitido a usted y al que usted dará curso; ni siquiera hay que llevarlo a la Mesa. Es un escrito personal y hay otros trámites parlamentarios para tratar el tema que el señor Segura quiere. Dicho esto, debemos empezar con el objeto de esta comparecencia, que es la intervención del señor ministro. **(La señora Urán González pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor presidente, no tenía intención de intervenir en esta cuestión, puesto que cualquier tema que los portavoces podamos llevar a las reuniones de la Mesa y Junta de Portavoces en todo caso se pueden debatir, comentar o no. Para que quede constancia además de la opinión del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, el escrito remitido por la Federación de transportes de la Unión General de Trabajadores no es privado, es un escrito que se dirige al presidente de la Comisión como tal y se remite copia a los portavoces para que nos enteremos de aquellos aspectos de las intervenciones de un determinado portavoz de esta Comisión en la comparecencia del presidente de RENFE en la que se hizo alusión a ese sindicato, y que desde luego el sindicato rechaza y además contradice. Por tanto, lo digo para que quede

constancia de que no es un escrito personal, sino que es un escrito en el que se transmite una determinada información al presidente de la Comisión para que sea conocido por ella.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, escuchadas las intervenciones de los portavoces, esta presidencia tiene claro que ese escrito no es objeto de la Comisión de hoy ya que no figura en el orden del día. Por tanto, haremos el uso conveniente de ese escrito en el momento que proceda.

Entendido que termina este debate, damos la palabra al señor ministro de Fomento para que inicie la comparecencia.

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

Señorías, comparezco a petición propia ante esta Comisión para informar de las actuaciones desarrolladas en el campo de la seguridad ferroviaria por el Ministerio de Fomento, con referencia expresa a los planes de supresión de los pasos a nivel existentes en la red ferroviaria española. También me referiré, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al estado de la red ferroviaria convencional y de los niveles de inversión en materia de seguridad.

La seguridad en las infraestructuras y en los transportes debe ser, como ya señalé en mi primera comparecencia ante esta Comisión el 15 de junio de 2000, un fin en sí mismo que requiere un compromiso permanente y unos esfuerzos crecientes todos los días del año de todos los implicados en el proceso que garantiza la seguridad en el funcionamiento de los ferrocarriles. Les recuerdo mis palabras de entonces: Vamos a procurar la extensión de los enclavamientos de última generación en las estaciones, de los sistemas de anuncio de señales y frenado automático en la red y en todos los vehículos motores y autopropulsados, de la telefonía tren-tierra y de los sistemas de vigilancia también en todos los vehículos motores para combatir eficazmente el error humano y conseguir unas condiciones de seguridad frente al fallo.

En la comparecencia del 26 de febrero de 2001 ante esta misma Comisión me referí a las primeras actuaciones en marcha en materia de seguridad ferroviaria. En aquella comparecencia indiqué que las inversiones previstas en la red de FEVE, encuadradas en el Plan de Infraestructuras, en instalaciones de seguridad y señalización, se cifraban en 84 millones de euros. Pues bien, desde 2000 hasta la fecha la inversión ya ejecutada por este concepto en la red de FEVE asciende a 14,11 millones de euros, lo cual pone de manifiesto que esta inversión, de acuerdo con los proyectos en marcha, mantiene las previsiones y ya les anuncio que se incrementará en los años siguientes. Asimismo, para la red de RENFE y en el trienio 2001-2003 señalé que se iba a realizar una inversión de 150 millones de euros (96,4

en enclavamientos y bloqueos, 30 millones para la instalación de un sistema de ayuda a la conducción en el túnel Atocha-Chamartín y 24 millones de euros en las instalaciones de seguridad incluidas en todos los convenios firmados con las comunidades de Galicia y Castilla y León). Durante el año 2001 la inversión realizada en instalaciones de seguridad ascendió a 100,7 millones de euros, con el siguiente desglose: 30,1 millones por la Dirección General de Ferrocarriles; 70,6 por RENFE, de los cuales 26,7 corresponden a actuaciones relativas a los convenios con Galicia y Castilla y León (19 en Galicia y 7,7 en Castilla y León) y el resto, 43,9 millones, son actuaciones en el resto de la red. En el año 2002 la inversión ha sido de 111,6 millones de euros, con el siguiente desglose: 53,5 millones por la Dirección General de Ferrocarriles; 58,1 millones por RENFE, de los cuales 13,8 corresponden a actuaciones relativas a los convenios con Galicia y Castilla y León (5,2 en Galicia y 8,6 en Castilla y León) y el resto, 44,3 millones, actuaciones en el resto de la red. Es decir, sobre una previsión de 100,5 millones de euros para el trienio 2001-2003 el Ministerio de Fomento invirtió 212,3 millones de euros o, lo que es lo mismo, en los dos primeros años se ha ejecutado más que la inversión prevista para todo el trienio. En consecuencia, creo que vamos mejorando las previsiones inversoras realizadas para la modernización de las instalaciones de seguridad en toda la red ferroviaria. Quiero hacer una doble aclaración a SS.SS. en relación con estos datos. Primero, que su desglose lo pongo a disposición de los portavoces que deseen tener el detalle, proyecto por proyecto, de estas inversiones realizadas en los años 2001 y 2002, para que no haya ninguna duda de que las cantidades globales obedecen a la suma de actuaciones puntuales y precisas. Segundo, que estoy hablando sólo —y esto conecta con la petición de Izquierda Unida— de la seguridad en la red convencional, porque va implícita en la construcción de la nueva red de alta velocidad la utilización de los más modernos sistemas de seguridad. Por tanto, en sentido impropio se podría haber acumulado en los esfuerzos inversores de seguridad toda la inversión nueva en los nuevos corredores de alta velocidad, y no hemos querido hacerlo precisamente para separar claramente, aunque sea el mismo concepto, la respuesta de las preguntas que en relación con la red convencional nos solicitaba el Grupo de Izquierda Unida en su petición de comparecencia.

Por lo que se refiere al número de actuaciones e instalaciones de seguridad puestas en servicio durante el año 2002, en comparación con los años 2000 y 2001, son los siguientes: enclavamientos eléctricos o electrónicos —daré las cifras sucesivamente de los años 2000, 2001 y 2002—, 45, 63, 60, total 168; telemandos, 2, 5, 58, total 65; bloqueos automáticos banalizados, 5, 5, 13, total 23; bloqueos automáticos para vía única, 5, 13, 8, total 26; bloqueo automático para doble vía, 0, 1,

0, total 1; bloqueo de liberación automática en vía única, 0, 2, 25, total 27; CTC (control de tráfico centralizado), 3, 10, 10, total 23.

Los avances que la técnica va proporcionando para la mejora de las instalaciones de seguridad del ferrocarril se producen en general a un ritmo lento. Esto es así no sólo por el tiempo que requieren los desarrollos tecnológicos de la seguridad ferroviaria, sino además porque deben adaptarse a los reglamentos de circulación de cada país —de momento, los reglamentos varían en los distintos países de la Unión Europea—, y deben someterse a prueba en las líneas existentes. De la señalización por semáforos se pasó al sistema ASFA, un sistema de protección de trenes seguro cuyas prestaciones son limitadas; esto ya supuso un avance muy relevante en la mejora de los niveles de seguridad de la conducción. La evolución del ASFA hacia nuevos sistemas de protección automática de trenes —los sistemas ATP— dio lugar a la aparición de distintos sistemas, cuyas tecnologías no son compatibles a veces, que han ido implantándose en los diferentes países de la Unión. En España se instaló el sistema LZB en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y se está instalando el EBICAB-900 en el trayecto La Encina-Valencia-Barcelona del corredor mediterráneo. Estos sistemas requieren su instalación tanto en la infraestructura como en el material móvil, por lo que es preciso equipar todos los trenes que circulen por esta infraestructura.

Hoy se está produciendo una nueva evolución de la señalización que recoge, además de las ventajas de todos los sistemas nacionales, lo más importante en clave de proyecto europeo, la interoperabilidad entre ellos y la aplicación de la tecnología de la radio a los mismos, que permitirá un seguimiento continuo de la situación y condiciones de circulación de todos los trenes equipados con este sistema que discurran por una línea equipada asimismo con dicho sistema. Esta señalización corresponde al nuevo sistema europeo ERTMS, en sus niveles de aplicación 1 y 2; en el nivel 1 facilita información puntual mediante balizas instaladas en la vía y en el nivel 2 información continua por radio. El sistema ERTMS en sus dos niveles es el que se está instalando en la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lérida-Barcelona. Asimismo se están llevando a cabo los trabajos para la instalación de un tramo de pruebas, con ambos niveles, en el tramo Albacete-Villar de Chinchilla, que forma parte de la línea de alta velocidad Madrid-Levante. Tal y como he manifestado recientemente en diversas comparecencias, este sistema ERTMS es el que se implantará progresivamente en toda la red ferroviaria española. La evolución de los sistemas de señalización responde a las necesidades crecientes de aumentar, por una parte, la velocidad de circulación de los trenes y, por otra, de reducir el número de decisiones que debe adoptar el maquinista, reduciendo así la posibilidad de fallo humano. Son sistemas seguros que en caso de cualquier incidencia o fallo pro-

ducen automáticamente el frenado de emergencia del tren. Todo ello no implica que estos sistemas proporcionen una seguridad en términos absolutos en la circulación de los trenes, pero es evidente que reducen a niveles muy bajos la posibilidad de fallo humano.

En relación con la seguridad en los pasos a nivel me comprometí ante esta Comisión el 15 de julio de 2000 a impulsar la eliminación de los pasos a nivel existentes, en colaboración con otras administraciones, y a promover la mejora y extensión de los sistemas automáticos de protección de todos aquellos puntos en que no fuese posible su supresión a corto plazo. También me comprometí a extender las instalaciones de enclavamientos de última generación en las estaciones, del sistema de anuncio de señales y frenado automático en la red y en todos los vehículos motores y autopropulsados, de la telefonía tren-tierra y de los sistemas de vigilancia también en los vehículos motores, para combatir eficazmente el error humano y conseguir condiciones de seguridad frente al fallo. Este compromiso lo reiteré el 17 de enero de 2001, cuando tuve la oportunidad de ofrecer a la Comisión una fotografía de la situación de partida, a la vez que les presentaba las iniciativas que nos proponíamos acometer en el período 2001-2004. Recuerdo a SS.SS. que a comienzo de 2001 la red ferroviaria española contaba con 5.177 pasos a nivel, de los cuales 141 rebasaban el momento A x T, cifra que el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres situaba para calificar de obligatoria la supresión del paso a nivel. De estos 141 pasos de obligada supresión, con arreglo a las previsiones del reglamento, 10 se encontraban en la red estatal de carreteras y 131 en las redes autonómicas o en otras redes. Quiero advertir que para la supresión de los pasos en redes autonómicas y locales es imprescindible la suscripción de los correspondientes convenios por la Dirección General de Ferrocarriles, de RENFE o de FEVE con la comunidad autónoma o el ayuntamiento correspondiente.

En la comparecencia de que les hablaba concreté las tres iniciativas que poníamos en marcha: Primera, la puesta en marcha de los proyectos necesarios para la supresión de todos los pasos a nivel situados en la red de carreteras del Estado, de forma que queden eliminados en esta legislatura; segunda, elaboración de un plan selectivo basado en convenios con las comunidades y ayuntamientos que contemplase la duplicación en el ritmo de supresión de los pasos a nivel, alcanzando la cifra de 800 eliminados entre 2001 y 2004 —ambos inclusive— y la protección otros 800 pasos con semáforos y semibarreras en el mismo período de tiempo; tercera, respaldo reglamentario al punto anterior, mediante una modificación del artículo 235 del Reglamento de la LOTT, para rebajar de 24.000 a 1.500 el momento de circulación —producto de la IMD de la carretera por el número de circulaciones diarias de trenes en ese punto—, y fijar distancias de visibilidad téc-

nica para la obligatoriedad de la supresión y protección de pasos a nivel.

A continuación, les detallo a SS.SS. con mucho gusto el trabajo que hemos realizado en estos dos años para el cumplimiento de estas tres iniciativas. En cuanto a la modificación de la normativa, último de los tres compromisos que he citado, saben SS.SS. que se cumplió por Real Decreto 780/2001, de 6 de julio, por el que se modificó el Reglamento de la LOTT en materia de pasos a nivel, y con la firma el 2 de agosto del mismo año de la orden ministerial por la que se desarrollaba el artículo 235 de la LOTT en materia de supresión y protección de pasos a nivel. Este cambio supuso un reto aún mayor en la eliminación del riesgo en un número superior de pasos a nivel. Si con la antigua normativa —la que existía hasta comienzos de 2001— eran de obligada supresión 141 pasos a nivel, con la nueva normativa el número obligatorio de pasos lo multiplicamos por más de cinco, alcanzando la cifra de 815. La nueva normativa modificó también la iniciativa de suprimir todos los pasos existentes en la red de carreteras del Estado —primer compromiso de la comparecencia—, pasando a 23 el número de pasos a suprimir. La situación de estos 23 pasos a nivel de obligada supresión en la red de carreteras del Estado, que son en esencia los que dependen exclusivamente de decisiones del Ministerio de Fomento —carreteras y ferrocarriles—, es la siguiente. Se han suprimido dos, cinco se encuentran en este momento en obras, 14 pasos están en proyecto y está previsto que se liciten las obras a lo largo de 2003 y los dos restantes tienen un tráfico ferroviario prácticamente nulo al tratarse de ramales a instalaciones militares o industriales.

Por último, con respecto al compromiso que adquirí de elaborar un plan selectivo basado en convenios con las comunidades autónomas y entidades locales para suprimir durante esta legislatura 800 pasos a nivel y proteger otros 800 pasos a nivel mediante la instalación de semáforos y semibarreras automáticas, las actuaciones llevadas a cabo han sido las siguientes. Hemos suscrito acuerdos entre el Ministerio de Fomento y sus entes públicos con la Región de Murcia el 12 de noviembre de 2001 y con Castilla y León el 22 de julio de 2002 que se añaden a los acuerdos en curso con Navarra y con Galicia. Se encuentran en avanzado estado de tramitación los convenios con Cantabria, con la Generalitat Valenciana y con la Diputación Foral de Álava. Confío llegar dentro del año 2003 a acuerdos para la supresión de pasos a nivel con las comunidades autónomas restantes sobre la base de la propuesta que les hemos remitido el pasado mes de julio de 2002. A su vez se están desarrollando los convenios anteriores existentes entre RENFE y los municipios de Alcocer, Aldaia, Ávila, Cáceres, Cervera, Collado-Mediano, Collado-Villalba, Figueres, Gandía, Gilena, Granada, Illescas, Las Rozas, Logroño, Llansá, Malgrat de Mar, Manlleu, Mengibar, Miranda de Ebro, Montmeló,

Navas de Ríofrío, Paterna del Campo, Plasencia del Jalón, La Pola de Gordón, Saviñán y Yuncler. El 10 de abril de 2002 como respuesta a una interpelación parlamentaria en materia de seguridad hice ya un primer balance de la situación a finales del año 2001 y anuncié los compromisos a desarrollar durante el año 2002. Estos datos son los que suministré. Durante el año 2001 se habían suprimido 160 pasos a nivel, 15 de los cuales tenían momento de circulación superior a 1.500, y se habían protegido 32, mientras que el número de actuaciones en marcha en aquel momento se elevaba a 1.383. Las previsiones que hice para el año 2002 eran de suprimir 202 pasos a nivel y proteger otros 48. También señor presidente pongo a disposición de S.S. la relación pormenorizada de los pasos a nivel cuyas cifras globales estoy facilitando en estos momentos.

Pues bien, hoy ante esta Comisión quiero ofrecer a SS.SS. también el balance del año 2002 y, de igual forma que hice el pasado año, presentar los compromisos para los años 2003 y 2004.

Balance del año 2002. Se han suprimido 216 pasos a nivel, 27 de los cuales tienen momento de circulación superior a 1.500, es decir, 14 pasos más de los previstos; se han protegido 78 pasos a nivel, 30 más de los previstos, y hemos iniciado 423 actuaciones de supresión de pasos a nivel. El balance de los años 2001 y 2002 es la supresión de 376 pasos a nivel, 42 de ellos con momento de circulación superior a 1.500, se han protegido 110 pasos a nivel y el número de actuaciones de supresión de pasos a nivel en marcha —es decir, proyecto y obras— a 31 de diciembre de 2002 es de 1.806. Señor presidente, también pongo a disposición de SS.SS. el cuadro de situación de estos pasos a nivel agrupados por comunidades autónomas. Un dato muy importante que quiero resaltar es que se encuentran actualmente en obras la supresión de 295 pasos a nivel, de los cuales 73 tienen momento de circulación superior a 1.500, lo que permite asegurar el cumplimiento de los compromisos que adquirí el 17 de enero de 2001 de suprimir 800 pasos a nivel y proteger otros 800 en el escenario de esta legislatura. Por tanto, por mucho que algunos se empeñen en insistir que los compromisos no se están cumpliendo, los datos son tozudos, están aquí, y a los que estén verdaderamente interesados la simple lectura del listado —es comprobable— les puede despejar cualquier duda al respecto. Pero hay que superarse permanentemente e ir cada día más lejos. Por eso, quiero dejar patente también no sólo mi voluntad de conformarme con los objetivos anunciados hace dos años, sino también poner de manifiesto la clara apuesta personal y colectiva de todo el equipo del Ministerio de Fomento para superar y mejorar cada día los objetivos de seguridad en los pasos a nivel.

Hemos revisado las previsiones de supresión para los años 2003 y 2004 y vamos a tratar de suprimir 241 pasos a nivel en el año 2003 (39 con momento de circulación superior a 1.500) y 311 en el año 2004 (66 con

momento de circulación superior a 1.500), lo que va a permitir, si se cumplen estas previsiones, la supresión de 928 pasos a nivel en el período 2001-2004, de los cuales 147 serán con momento de circulación superior a 1.500. Me parece que es fácil de entender el esfuerzo importante para incrementar la previsión de supresión de aquella cifra inicial de 800 pasos en esta legislatura que obedece a la mejora cualitativa y cuantitativa de los niveles de seguridad, sustituyendo protecciones por actuaciones de supresión en más de 100 pasos; 100 pasos que iban a tener actuaciones de protección ahora tienen proyecto de supresión.

¿Qué ocurre con los pasos que nos comprometimos a proteger, no a suprimir —estoy hablando del segundo grupo—, que serían del orden de los 700 al restar los 100 pasos que han pasado al capítulo de supresión? A 31 de diciembre de 2002 se habían protegido 110 pasos, se encontraban en obras 111 pasos y se había puesto en marcha la redacción de 139 proyectos, lo que permitirá llegar a los 360 pasos protegidos durante el año 2003. Durante el año 2003 se licitarán las obras y se redactarán los proyectos de los 340 pasos restantes para llegar al compromiso que realicé ante esta Comisión el 17 de enero de 2001. Conscientes de la necesaria mejora de la seguridad en los pasos a nivel que existen en caminos para servicios de particulares, que son 714 en toda la red, también RENFE y FEVE han puesto en marcha, conforme al artículo 235, apartado 8, del real decreto por el que se aprobó el reglamento de la LOTT, los mecanismos de control necesarios para comprobar que dichos pasos respetan rigurosamente las condiciones de la autorización y están debidamente conservados, protegidos y señalizados, procediendo a su cierre en caso de incumplimiento de dicha autorización, o bien procediendo a la concentración de varios pasos cercanos en otro igual o a distinto nivel. Por otra parte, hay otra serie de pasos que no están contabilizados en las estadísticas anteriores y que son los que se producen durante un período de tiempo limitado como consecuencia de la ejecución de una determinada obra pública. En algunos casos es la propia obra de supresión del paso a nivel la que exige el cruce de las vías por parte de los vehículos y la maquinaria de la obra. En estos casos en los que se produce una variación puntual de las condiciones del paso exigimos al contratista, al concederle la autorización de las obras, una serie de medidas de seguridad temporales que principalmente consisten en la existencia de un señalista fijo, que debe haber recibido un cursillo de seguridad y que está dotado de autoridad para detener el tráfico de vehículos de obra en el paso a nivel, además de disponer permanentemente de un horario de tráfico ferroviario en la línea afectada y en el punto afectado. Este tema ha sido tratado y debatido en las Primeras Jornadas nacionales sobre la seguridad laboral en las obras del Ministerio de Fomento celebradas el pasado 20 de enero y en las que participaron los representantes de los sindicatos

mayoritarios, los representantes de las empresas del sector de obras públicas y los representantes de la Dirección de Obras del Ministerio de Fomento. Las conclusiones de estas primeras jornadas pusieron de manifiesto la necesidad de inculcar a los conductores de máquinas y medios de transporte la necesidad de observar la máxima prudencia al cruzar los pasos a nivel, siendo aplicable no sólo al personal de las empresas, sino también al de los subcontratistas, a los trabajadores autónomos y a todos los suministradores de material en las obras. Además deberá incluirse en el plan de seguridad y salud de la obra el manual de seguridad que concrete y desarrolle las funciones del señalista y las precauciones que deben tomar los conductores que circulen por la obra.

Paso a continuación a completar mi comparecencia con las referencias del Grupo de Izquierda Unida al estado de la red convencional, que, como SS.SS. saben, está integrada por dos redes, la de ancho ibérico de RENFE y la de ancho métrico de FEVE. En relación con la de RENFE, que es la más extensa, la de mayor importancia tanto por longitud, número de usuarios como por frecuencia de trenes, tiene una longitud de 11.839 kilómetros y está electrificada el 54,7 por ciento, es decir, 6.400 kilómetros. Valorar el estado de la red puede resultar complejo y discutible a la hora de elegir los parámetros. Yo, señorías, para esta comparecencia no voy a inventar nada nuevo; voy a hablarles del procedimiento objetivo que utilizan todas las administraciones ferroviarias europeas, a través del cual se obtiene el concepto denominado calidad de la vía. Prueba de que este parámetro, calidad de la vía, es una medición objetiva es que en el contrato-programa que regula la relación entre RENFE y los ministerios de Fomento y Hacienda en estos últimos años entre otros parámetros se incorpora el cumplimiento y la mejora de dicho parámetro según su medición. La medición de este parámetro se realiza mediante un coche especializado de auscultación geométrica. RENFE dispuso hasta el pasado año 2000 —repito, hasta el pasado año 2000— de un coche de auscultación de geometría de la vía de la marca MATISA, que, dada su antigüedad, fue sustituido en el año 2001 —subrayo lo de sustituido en el año 2001— por un nuevo equipo de la empresa AEA Technology (que es la antigua British Rail Research), más versátil, más moderno, que permite auscultar las vías de ancho nacional y de ancho UIC, que es más rápido, que permite auscultar a más velocidad y que registra un número de parámetros mayor que el anterior, como los defectos de onda corta y larga y el perfil del carril. Dada la enorme complejidad técnica de este asunto, les diré que estos coches auscultadores registran a mayor o menor velocidad un gran número de parámetros geométricos, como son entre otros la alineación, la nivelación, el alabeo y el ancho de la vía. Una vez obtenida esta información, a través de una fórmula matemática se alcanzan parámetros que califican el

estado de la vía de forma objetiva entre otros datos obtenidos de la auscultación. De esta manera, y para cada tipo de vía —no es lo mismo la geometría para circular a 200 kilómetros por hora que para circular a 120 kilómetros por hora—, se obtiene la clasificación de la calidad de la vía en cinco apartados: bien, aceptable, regular, deficiente y mal. Asimismo, el coche del control geométrico determina de forma instantánea a su paso aquellos puntos o zonas en que algún parámetro sobrepase los valores máximos exigibles, inferiores por supuesto a los de riesgo, que determinan en ese mismo momento una actuación urgente para su reparación inmediata. El resto de la información obtenida es fundamental para planificar las actuaciones a corto y medio plazo. El ratio de calidad exigido por los contratos programas establece que un determinado porcentaje de los kilómetros de la red por la que circule el 85 por ciento de los tráficos, incluidos los de cercanías —repetido, los tramos en los que hay un nivel de circulación del 85 por ciento de los tráficos, incluido los de cercanías—, sean calificados como bien o aceptables. La evolución de este parámetro a lo largo de estos años, homogeneizando la información obtenida por el nuevo coche y por el antiguo, ha sido la siguiente. En el contrato programa del año 1994 se fijaba el 60 por ciento de objetivo mínimo y el porcentaje de kilómetros con nivel bien o aceptable alcanzado fue el 70,1 por ciento, es decir, 10 puntos por encima del mínimo fijado en ese momento. En el año 1995 el objetivo fue el 60,6 y se alcanzó el 72,6. En el año 1996 el objetivo fue el 61,2 y se alcanzó el 72,7. En el año 1997 el objetivo fue el 61,8 y se alcanzó el 75,1. En el año 1998 el objetivo fue el 62,5 y se alcanzó el 75,6. En el año 1999 el objetivo fue —salto cualitativo— el 75,1 y se alcanzó el 75,6. En el año 2000 el objetivo fue el 75,1 y se volvió a alcanzar el resultado del 75,6. En el año 2001 el objetivo fue el 75,6 y se alcanzó el 78,7. Y en el año 2002 el objetivo fue el 76,7 y el resultado alcanzado fue el 79,9 por ciento de kilómetros calificados como bien o aceptables. Como pueden comprobar SS.SS., RENFE lleva cumpliendo desde el año 1994 los requisitos de calidad de vía exigidos holgadamente.

Quiero además apuntarles algunos datos que ya fueron aportados por el presidente de RENFE ante esta Comisión el pasado día 5 de febrero. En febrero de 1994 los trenes de RENFE tenían un índice de siniestralidad de 0,79 accidentes por cada millón de kilómetros recorridos, y en el año 2002 este índice se ha situado en 0,38 o, lo que es lo mismo, en un accidente cada 2.631.579 kilómetros, lo que convierte a la red ferroviaria española en el tercer ferrocarril más seguro de Europa. Estos índices, que creo que son satisfactorios, se han conseguido en buena medida debido a la mejora de la infraestructura de la red convencional mediante su renovación. Durante el año 2000 se renovaron 151 kilómetros de vía, 44 por la Dirección General de Ferrocarriles y 107 por parte de RENFE; en el 2001 se

renovaron 178 kilómetros, 116 por la Dirección General de Ferrocarriles y 62 kilómetros por RENFE, y en el año 2002 se renovaron 111 kilómetros, 102 por la Dirección General de Ferrocarriles y 9 por RENFE. En total, se renovaron 440 kilómetros en el período 2000-2002 y en este momento se encuentran en marcha obras de renovación en otros 624 kilómetros, lo que supone 1.064 kilómetros de vía renovada. Estas renovaciones se realizan con sustitución del antiguo carril por carril de 54 kilos por metro, traviesas de hormigón polivalentes y balasto silíceo en barra larga soldada. En cuanto a la red de FEVE, de los 1.121,8 kilómetros de vía les facilito la siguiente información. No es que la vía se encuentre en estos momentos en buenas condiciones, que lo está, sino que ha sido renovada en más de un 50 por ciento entre los años 1996 y 2003, en total 619 kilómetros, con una inversión de 160,77 millones de euros. Quedan por renovar en FEVE 201,6 kilómetros, que está previsto que se realice dentro del horizonte del Plan de Infraestructuras 2000-2007, lo que supondrá un total de vía renovada desde el año 1996 de 820,83 kilómetros. En los ejercicios anteriores a 1996 ya se habían renovado 300 kilómetros de vía. Las renovaciones de vía realizadas por FEVE han consistido en sustituir el carril de 45 kilos en barras de 18 ó 36 metros y traviesas de madera por carril de 54 kilos por metro, traviesas de hormigón y balasto silíceo en barra larga, salvo en la línea de León a Balmaseda, en donde, por las características del tráfico —es un tráfico más débil—, el armamento de la vía es carril de 54 kilos en tramos de 36 metros y traviesa de madera. Los parámetros de vía exigidos en las normas de calidad en FEVE se están cumpliendo en los niveles medios y más altos. Este conjunto de datos, que he procurado sistematizar en la presentación a SS.SS., sólo tiene una lectura, y es que la infraestructura ferroviaria en España es cada día más segura y los trenes que circulan por ella tienen cada día mejores dotaciones para complementar la capacidad de suplir los eventuales fallos humanos que se puedan producir. Efectivamente, además de todo esto nos queda una casuística que no se puede combatir ni con análisis fatalistas ni con reacciones de resignación. Sólo se pueden combatir con un esfuerzo de superación; esfuerzo de superación por parte de todos, de la Administración, de las empresas ferroviarias y de todos los trabajadores. La Administración ferroviaria, lo saben SS.SS., que aprueban todos los años los Presupuestos Generales del Estado, está en estos momentos impulsando la mayor inversión ferroviaria realizada en España en muchas décadas. Afortunadamente los datos están aquí y lo único que reflejan es que este esfuerzo inversor está dando sus frutos y procuraremos intensificar el ritmo con el que se están produciendo estos frutos en los ejercicios venideros.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tienen la palabra los grupos parlamentarios. El primero el Grupo

Parlamentario Socialista, por lo que el señor Contreras puede hacer uso de ella.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Señorías, señor ministro, en su comparecencia de 15 de junio de 2000 afirmó en esta Comisión que la seguridad, calidad y modernidad son tres valores inseparables, pero diferenciables a la hora de perfilar un programa general de infraestructura al servicio del interés general de los españoles. Más adelante continuaba: La seguridad como un fin y no como una consecuencia presidirá cualquier iniciativa de las muchas que se contienen en este programa de actuación. En lo relativo a la seguridad ferroviaria nos decía: En el campo ferroviario, el ministerio impulsará la eliminación de los pasos a nivel existentes en colaboración con otras administraciones y se promoverá la intensificación de las actuaciones de mejora y extensión de los sistemas automáticos de protección de los pasos a nivel en todos aquellos puntos en que no sea posible su supresión a corto plazo. Hoy incluso nos lo ha reiterado aquí. Son objetivos globales con los que evidentemente estamos de acuerdo. ¿Cómo no vamos a estar de acuerdo en que hay que impulsar la seguridad, la modernidad y la calidad de nuestro sistema ferroviario?

El 17 de enero de 2001 vuelve a comparecer en esta Comisión de Infraestructuras como consecuencia del trágico accidente que se produce en el paso a nivel denominado Los Pascuales, en el punto kilométrico 7,402 de la línea Lorca-Baza, en el término municipal de Lorca. En esa comparecencia —hoy ha vuelto a darnos datos— se asumieron compromisos —fue más concreta—, y yo quiero hacer mi intervención en nombre del Grupo Parlamentario Socialista refiriéndome a esos datos que usted planteó en aquel momento. Entonces nos dijo que en la red RENFE de la red estatal de carreteras había 10 pasos a nivel que superaban el momento de circulación de 24.000, que es lo que estaba establecido como límite por el vigente reglamento en aquel momento de la LOTT. En ese momento nos decía: Se licitarán próximamente por la Dirección General de Carreteras Fontanals de Cerdanya en Girona, Móra la Nova y Vals en Tarragona; cinco estaban en fase de proyecto (Reinosa y Arenas de Iguña en Cantabria, Cabezas de San Juan en Sevilla, Burgos y Astorga), y en estudios informativos Molledo en Cantabria y Huesca. Me gustaría que hoy hubiese dicho, igual que se refirió a cada uno de éstos, en qué situación se encuentra cada uno de los que en aquel momento no cumplían la normativa vigente. En las redes autonómicas y locales había 79, que se desglosaron por comunidades autónomas, siendo las que más tenían en estas condiciones la Comunidad Valenciana con 24; Castilla y León con 13 y Andalucía con 10. En la red de FEVE había 52. Total, 131 de estas redes autonómicas y locales y 10 en la red estatal; en total 141. Usted dijo en aquel momento que se comprometía a una nueva legis-

lación, que fuese más exigente con la necesidad de suprimir pasos a nivel, así como a alcanzar a lo largo de la VII Legislatura la supresión de 800 pasos a nivel, compromiso que hoy ha vuelto a reiterar. Y dijo algo que hoy no ha repetido: Confío en que entre el año 2001 y 2002 puedan estar concluidos estos convenios y en marcha las obras para la supresión de estos 131 pasos a nivel. Esas eran palabras textuales suyas. También es verdad que no lo dijo con mucho convencimiento: Confío en que se puedan ver eliminados 131 pasos a nivel entre 2001 y 2002. Señor ministro, a esto no ha hecho referencia hoy. Yo sí la voy a hacer porque no se puede venir aquí a dar dos, cuatro, diez años hacia delante y, como vamos con el Plan de Infraestructuras, llegar al 2012. Vamos a ver realmente qué es lo que se está haciendo en cada momento con respecto a cada uno de los compromisos que se adquirieron. Yo le voy a poner ejemplos bastante concretos, igual que le voy a reconocer que se dieron prisa y modificaron el artículo 235 de la LOTT. Se reformó en julio del año 2001 y en agosto del mismo año ya estaba la orden por la que se pasaba la circulación a 1.500, por lo que hay que reconocer que este compromiso legislativo se cumplió. Ese compromiso legislativo llevaba consigo que en vez de tener que eliminar —me voy a referir solamente a la red autonómica y local— 131 pasos a nivel, fueran 806. Como a lo largo del año 2001 se suprimieron 15 pasos a nivel de momentos de circulación superiores a 1.500 —el compromiso eran 17; no sé por qué no se eliminaron dos—, el total de pasos a nivel a suprimir a 31 de diciembre de 2001 son 791. Señor ministro, entre los años 2001 y 2002 solamente se han suprimido 11 pasos a nivel con momentos de circulación superiores a 24.000; solamente 11 de 131. Cuando se dan cifras globales está bien, pero tenemos que priorizar, porque fue un compromiso que manifestó en esta Comisión. Incluso en la página web del Ministerio de Fomento, que más que informar hace propaganda, se dice que se ha elaborado un plan selectivo basado en convenios con las comunidades autónomas y entidades locales que contempla la duplicación en el ritmo de supresión de pasos a nivel. Eso lo dice una información que transmite su página web. Después hablaremos de este tema.

También nos dio otro dato significativo y al que no ha hecho referencia. Nos dijo: También les informo que en el 2001 la inversión en pasos a nivel va a ser 2.995 millones de pesetas en supresión de pasos a nivel; 1.850 millones de pesetas en eliminación de la barrera ferroviaria de Burgos; 2.575 (RENFE más FEVE) en supresión de pasos a nivel; 1.928 en mejoras de protección mediante semáforos y barreras, cantidad que, por cierto, yo no conseguí encontrar en los Presupuestos Generales del Estado; total —frases textuales del señor ministro—, 9.350 millones de pesetas. Esto supone, en términos comparados, triplicar los recursos destinados a estos en el año 1995. O sea, usted hace referencia a un año de Gobierno socialista, cuando ustedes ahora

iban a triplicar la inversión, ello sin contar con la partida para el año 2001, de 1.065 millones de pesetas, que figura en los presupuestos de la Dirección General de Carreteras para financiar cuatro importantes supresiones de pasos a nivel en su red. No sé si se han eliminado, ni sé cuáles eran esas importantes supresiones, ni si se llevaron a efecto o no.

¿Qué es lo que quedó de esto al finalizar el año 2001, señor ministro? Aparte de una serie de contradicciones en respuestas del Gobierno, no se invirtió mucho más que en años anteriores, probablemente menos que en los cinco años anteriores, al menos por la Dirección General de Ferrocarriles, y son datos suyos. Según el secretario de Estado, en una comparecencia en la Comisión de Infraestructuras el 9 de abril de 2002, la Dirección General de Ferrocarriles gastó 3.066 millones de pesetas. En los años anteriores el gasto había sido el siguiente: En el año 1996 —datos que dio usted en respuesta a una pregunta mía en esta Comisión—, 3.974 millones de pesetas; en 1997, 4.698 millones de pesetas; en 1998, 3.294 millones de pesetas; en 1999, 4.025 millones de pesetas, y en 2000, 3.101 millones de pesetas. El año que menos invirtió la Dirección General de Ferrocarriles, señor ministro.

En las barreras ferroviarias de Burgos se iban a invertir 1.850 millones de pesetas —hay que reconocerles que esto lo adornan muy bien—. El señor secretario de Estado dice: Se han licitado obras por valor de 13.000 millones de pesetas. No, señor secretario de Estado, lo que le estoy preguntando es cuánto se ha gastado de los 1.850 millones. Pues de los 1.850 millones se habían gastado 286,3 millones de pesetas; basta ver el «Diario de Sesiones» de la fecha que le dije anteriormente.

Está claro que una cosa son, señor ministro, las grandes declaraciones, los objetivos generales, con los que, cómo no, estamos de acuerdo, pero otra cosa es el día a día, el detalle. También le voy a reconocer otra cosa, no se la voy a negar: en el presupuesto de 2002, la ejecución global de su ministerio —según datos del propio Gobierno— es del 98,2 por ciento. Esto se lo tengo que reconocer, pero ¿cómo se gasta esto?, porque se puede gastar ajustándose a los objetivos previstos o no, y me da igual que sea por exceso que por defecto.

Le daré algún otro dato más, señor ministro, para que comprobemos que una cosa es la teoría y otra bien distinta la práctica. En los Presupuestos Generales del Estado para 2002, la inversión prevista en seguridad era de 20.168.690 euros. En cuanto a la ejecución presupuestaria hay contradicciones. Según una respuesta muy reciente que llevo aquí por si alguien la quiere ver, la ejecución fue de 12.175.908 euros. Sin embargo, según una respuesta escrita de unas fechas anteriores, la ejecución es sencillamente de 22.100.000 euros. Me gustaría saber cuál es realmente la inversión y que cuando el Gobierno dé cifras éstas sean coherentes y dé las mismas cifras cuando se le pregunta por un progra-

ma concreto, como el superproyecto 1995/17399400, que es seguridad, o bien cuando se le pregunta cuál es la inversión de la Dirección General de Ferrocarriles.

El señor presidente me está haciendo señas y así es imposible terminar una comparecencia en la que lógicamente la oposición tiene que ir al detalle, porque es la única forma de contrastar esos grandes objetivos con la práctica real y ver si se están cumpliendo o no, no en lo global, que reconozco que se cumplen, sino en lo concreto.

Voy a dar tres ejemplos con los que voy a terminar, señor presidente. ¿Cuál era la previsión de supresión de pasos a nivel? Voy a poner como ejemplo unas cuantas comunidades autónomas que son significativas por el volumen de inversión que normalmente se contempla en los Presupuestos Generales del Estado año tras año. Andalucía: 2002, previsión de supresión de pasos a nivel: Las Cabezas de San Juan, presupuesto previsto 651.420 euros; paso a nivel Huércal de Almería —este lo conozco muy bien porque es de mi provincia—, 633.970 euros. Presupuestos Generales del Estado para 2002, previsiones. Le he hecho una pregunta escrita para saber cómo están estas actuaciones. Le he preguntado: ¿En qué situación administrativa se encuentran las referidas actuaciones? ¿Qué inversión en términos de obligaciones reconocidas se ha realizado a la fecha de la respuesta? ¿Cuáles han sido los pagos efectuados? Respuesta de 7 de enero de 2003: El proyecto constructivo para la supresión del paso a nivel situado en Las Cabezas de San Juan se encuentra actualmente en fase de supervisión, o sea no se ha gastado ni una peseta. El presupuesto de esta obra asciende ahora a 1.344.540 euros. El proyecto constructivo para la supresión del paso a nivel situado en Huércal de Almería técnicamente se encuentra en trámite de aprobación. El presupuesto de licitación de la obra asciende a 960.256 euros. Renfe no ha realizado ninguna inversión en supresión de pasos a nivel en la provincia de Almería dentro de los presupuestos de inversiones correspondientes al año 2002, luego está claro, señor ministro, que esto no solamente ha ocurrido en Andalucía, sino en muchos sitios.

En cuanto a las previsiones, usted ha dicho que en el año 2002 se han eliminado 27 pasos a nivel, pero también es importante saber cómo se han eliminado. Las previsiones han sido bastante deficientes. ¿Por qué? Porque las previsiones eran eliminar 18 pasos a nivel, pero de ellos dos no se han eliminado y se han eliminado 10 más que no estaban previstos. Sé exactamente los sitios donde están, pero me gustaría saber cuáles son las razones de que se hayan eliminado esos 10 pasos más y cómo es posible que esto se haga no con más presupuesto sino con menos presupuesto. Es decir, gastando menos, eliminamos más. Esto parece la multiplicación de los panes y los peces. No discuto que se hayan suprimido, estoy seguro que se ha hecho, pero ¿cómo?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, termine por favor.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Termino con tres ejemplos. Comunidad Autónoma de Castilla y León: Presupuestos Generales del Estado de 2002, previstos 664.990 euros; Presupuestos Generales del Estado 2003, 298.810 euros, menos de la mitad. Cataluña: 1.607.000 euros; 1.021.000 euros. Murcia: 2.146.000 euros; 1.519.000 euros. Es decir, en estas tres comunidades autónomas se presupuesta menos en 2003 que en 2002. Con esos antecedentes, ¿cómo es posible que tenga credibilidad que usted nos diga ahora que se va a pasar de eliminar 15 pasos a nivel con una circulación superior a 1.500 y 27, a eliminar 49, en 2003, y 66, en 2004, si no he entendido mal la cifra. Señor ministro, para que estos datos que usted nos va avanzando tengan credibilidad es necesario que se vayan cumpliendo las previsiones, pero no solamente en lo global, sino en los objetivos puntuales y concretos.

Termino con dos puntualizaciones más. Para el año 2003, la previsión en el programa de seguridad es solamente de 20.558.000 euros, es decir, un 1,93 por ciento más que en el año 2002. La mitad de la inflación que se ha producido en el año 2002. Finalmente, me gustaría saber, si es posible, en qué situación se encuentra la sustitución del sistema ASFA por el sistema ERTMS en el Euromed.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, ha consumido usted el 90 por ciento más del tiempo previsto en la Junta de Portavoces y en el Reglamento. Lamento que usted quiera tanta precisión, porque la Comisión tiene un formato que estoy obligado a hacer cumplir en beneficio de su buen funcionamiento.

Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor ministro, gracias por la información que nos ha dado. En primer lugar, voy a comentar muy brevemente la relativa a los pasos a nivel, de la que ya se ha dicho que globalmente era sumamente aceptable. Es una información para añadir a la que ya tenemos para poder ir haciendo el balance de la programación que en su momento se hizo, que quizá está llegando muy deprisa a su punto final. Eso es así y veo que verdaderamente estamos en camino de cumplirla a pesar de la serie de inconvenientes que se presentan puntualmente. Por mi experiencia en el territorio por el que me muevo dentro de la Comunidad Autónoma de Cataluña, sé que hay actuaciones previstas que en un momento determinado tienen que variarse porque las circunstancias físicas del terreno donde hay que aplicar los proyectos presentan dificultades que en un principio no estaban a la vista. A mí me parece bien la información que usted nos ha dado para añadirla a la que ya teníamos de otras comparecencias.

Señor ministro, lo que me preocupa hoy a mí es otra cuestión, relativa a la seguridad, pero otro tema. En esta Comisión hemos tratado muchos temas en relación con los ferrocarriles, pero ahora me voy a referir concretamente al tren de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona. Sé todos los pasos que se han ido dando en su desarrollo y me preocupa la utilización de una serie de noticias, de información que yo no sé de dónde sale, y si quiere que le diga la verdad tampoco me interesa saberlo, porque en distintos momentos crean rumores, actualmente bastante fuertes, que no comprendo cómo pueden provocar inquietudes.

Todos sabemos o deberíamos saber que la construcción de las nuevas unidades para esta línea tiene un vencimiento, alrededor del año 2004, que es cuando la línea tiene que estar prácticamente terminada, pero en estos momentos ya está circulando el rumor de que el AVE que va a unir Madrid-Lleida en su primera fase no va a tener la velocidad que en teoría iba a tener porque no hay trenes. Es que en estos momentos no debíamos contar con estos trenes y eso muchos lo sabemos, como sabíamos también que el desarrollo de la línea hasta Barcelona necesitaba un tipo de trenes de ancho variable y que, por lo tanto, en Lleida tenía que haber un intercambiador, por lo que, lógicamente, el tiempo empleado en el trayecto no iba a ser el gran tiempo teórico que el tren tiene que conseguir en su momento final en su recorrido desde Madrid a Barcelona, siguiendo luego a la frontera. Todo ello está creando inquietudes y a mí me parece que en algún momento deberían quedar subsanadas con la información que pueda dar el ministerio. A lo mejor algunos de los rumores que circulan son consecuencia de alguna circunstancia real y, si la conocemos, tendremos que aguantar que tengan que arreglarse ciertas cosas.

Señor ministro, ayer, en uno de los periódicos editado en Barcelona aparecía una información muy grave y muy concreta, es decir, la fuente que daba esa información decía las cosas de una forma muy coherente y detallada. Se decía que la infraestructura del tren de alta velocidad en la zona que va desde el cruce con la autopista A-2 hacia Lleida hay un tramo de unos 22 kilómetros en los que el terreno cede y la vía se mueve cuando pasa el tren a gran velocidad, lo que motiva mucha preocupación en el GIF y en RENFE. Lógicamente, esta información, con carácter de rumor porque no es oficial, llega al futuro usuario. Si eso fuese verdad, sería muy grave porque el responsable del control de construcción de la vía al final se va a encontrar con un fallo.

También se habla de que hay un cierto retraso porque se había dicho que se acabaría a finales de año. Con usted hemos hablado del tema y siempre he comentado —en las hemerotecas lo podemos encontrar— que me parecía muy lógico que si las obras se acababan a finales del año 2002, durante unos tres meses se realizara la implantación comercial de los trenes y, desde mi

punto de vista, todavía estamos dentro de un período de tiempo válido para la puesta en funcionamiento. Dentro de este esquema, se dice que los trenes van a utilizar los sistemas de seguridad ASFA, que ya están instalados en la línea, porque la puesta a punto de la ERTMS no es suficientemente favorable y hay que ir retocándola. Cuando llegue el momento se podrá incrementar la velocidad de los trenes, incluso la de los que provisionalmente cubrirán la línea, algunos de ellos tipo Talgo, porque son los que pueden intercambiar el ancho de vía en Lleida. En esta información sobre el sistema de seguridad llega a decirse que el problema de la señalización está en que no puede coordinarse el cruce de dos trenes en túneles porque esto no quedó bien resuelto. Creo yo que con ello se quiere buscar una especie de desprestigio de la línea y que por parte del ministerio se debería proporcionar, en la forma que sea, una información muy real sobre todos estos puntos. A lo mejor existen estos puntos de inseguridad en la línea, pero que se aclaren por medio de voces autorizadas por el ministerio y así se evitarán las discusiones que se están presentando a nivel local. Yo le pido, señor ministro, que resuelvan esta cuestión de la información porque crea un mal ambiente. El tren de alta velocidad tiene que llegar a Barcelona. Ustedes hablan del año 2004 como la fecha en que esto se lleve a cabo, pero lo considero difícil, pues existen una serie de inconvenientes y variaciones creadas por parte de la Comunidad Autónoma de Cataluña que podrían suponer algún retraso; aunque todo lo que signifique una mejora está dentro de los límites admisibles. Lo que a mí me preocupa es que toda la rumorología que se está produciendo pueda afectar de manera importante a la imagen de la línea.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor ministro, tengo que agradecerle toda la información que nos ha facilitado. Es tal el detalle de la información en sus comparecencias —cosa que mi grupo le agradece—, que resulta difícil poderlas asimilar en tan corto espacio de tiempo que consiga despejar las actuaciones reales y las que se van acumulando año tras año.

Voy a intentar seguir el esquema que ha utilizado el señor ministro, en primer lugar, porque me lo facilitan las notas, y porque de esta forma facilitamos la posterior contestación del ministro a las preguntas que pueda hacerle mi grupo parlamentario. Señor ministro, es cierto que en su primera comparecencia como nuevo ministro de Fomento planteó como uno de los objetivos principales de su departamento la seguridad como un fin en sí misma y no como una consecuencia. Nosotros no vamos a negarle que se hayan producido avances en los sistemas de seguridad en la red de ferrocarriles. Estamos convencidos que las líneas de alta velocidad

llevarán todas las medidas de seguridad que una línea de esas características requiere y que ustedes están obligados a imponer. No vamos a negar estos avances —con independencia de las críticas que desde nuestro grupo se puedan hacer a su departamento—, aunque, desde nuestro punto de vista, no son suficientes. Usted mismo reconocía que siempre quieren ir más allá y, desde luego, nosotros, desde nuestra oposición responsable, estamos dispuestos a servirles de acicate para que lo consigan. Señor ministro, desde nuestro punto de vista —y creo que esta interpretación se puede generalizar— la seguridad no pasa solamente por modernizar los sistemas de seguridad del ferrocarril hacia tierra, por implantar medidas de seguridad en las estaciones de ferrocarril y otras de señalización que ustedes hayan ido implementando en la red convencional de ferrocarriles. Además de estar de acuerdo con todo eso y de considerar que se debería hacer con más rapidez de lo que se está haciendo hasta ahora, creemos que hay otros elementos que influyen en la seguridad. Los accidentes producidos en el mes de enero —según los informes que constan en nuestro poder, facilitados después de la comparecencia del presidente de RENFE— deben hacer reflexionar al ministerio sobre determinadas situaciones que no tienen que ver con las señalizaciones, ni con la situación de la vía, ni con un fallo humano, sino con cuestiones externas al propio funcionamiento del ferrocarril. Bajo nuestro punto de vista, el Ministerio de Fomento también tiene responsabilidad en la seguridad.

Señor ministro, en su comparecencia de hace unos días esta portavoz le decía al presidente de RENFE que el mantenimiento de la limpieza de los márgenes de las vías, cuando se han producido obras de remodelación o de mejora de la vía, también significa seguridad. Posiblemente, aunque no se plantea en el informe que facilitan los técnicos del accidente de Hellín, parece que dicho accidente podría haberse producido a consecuencia de la instalación de un objeto extraño en la vía que tenía que ver con determinadas obras, cuyos residuos quedan en los márgenes. La limpieza, el acondicionamiento y el mantenimiento de los márgenes de las vías también significa seguridad, pues impediría que algunos desaprensivos pudieran utilizarlo para hacer una gamberrada o algo mucho más serio. Por lo tanto, señorita, la seguridad no sólo significa la mejora de las condiciones y sistemas de seguridad del ferrocarril en general, sino también del mantenimiento, que también tiene que ver con el accidente que se produjo en la línea de León, que se nos explicó que podía haber tenido lugar por un mal acondicionamiento de los materiales que se utilizan como relleno de las vías. Por lo tanto, señor ministro, eso también es seguridad. Bajo nuestro punto de vista —además de todo lo que usted nos ha explicado—, la seguridad también tiene que ver con los niveles de formación del personal, con las condiciones de trabajo —si se trabaja de manera acelerada o no—

y, desde luego, con la subcontratación que se pueda hacer de determinadas obras en las redes de ferrocarril —cuya seguridad y formación del personal podría no ser un fin primordial— para que el trabajo que se realiza tenga la máxima garantía. La crítica que les hacemos desde mi grupo parlamentario es que la seguridad no está sólo en las mejoras técnicas que usted ha comentado, sino en algo mucho más amplio que tiene que ver con el factor humano, pero también con el trabajo de determinadas empresas.

Compartimos con usted que no se puede hablar de seguridad en términos absolutos y que hay que conseguir el mínimo riesgo de accidentes. Nosotros, como usted, estamos convencidos de que nuestros ferrocarriles son seguros, que funcionan bastante bien y que tienen un índice de accidentabilidad bajo, pero parece que en el mes de enero se agrupa el mayor número, si no de accidentes, sí de incidentes que generan una determinada alarma pues se producen en las mismas fechas. Señor ministro, mi grupo renuncia a entrar en guerras de cifras con el Ministerio de Fomento ni con ningún otro ministerio. Nunca coinciden los datos de los que disponen los grupos parlamentarios con los que facilitan los ministerios en momentos determinados e, incluso, algunas veces la propia información oficial es contradictoria. Esto puede ser una estrategia de despiste que nos impida averiguar realmente qué es lo que se está invirtiendo, cuál es el porcentaje de inversión y qué es lo que se está llevando a cabo. Ustedes van acumulando proyectos de un año para otro y al final nos salen cifras maravillosas, pero cuando uno intenta constatarlo en una visualización real no aparecen por ningún sitio. Por lo tanto, no vamos a entrar en ese tipo de polémicas, porque no nos conducen a solucionar absolutamente nada. Se trata de cifras que no nos convencen y desde luego ni siquiera tenemos intención de convencer al ministerio para que nos dé los datos reales y concretos. Nos seguiremos quedando con esa realidad que visualizamos, que es bastante más tozuda que los datos que ustedes nos facilitan.

Señor ministro, el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista ya le ha dado cifras respecto al tema de la supresión de pasos a nivel que también tiene que ver con la seguridad, no sólo del funcionamiento del ferrocarril, sino también de las personas. Además, cuando intentamos visualizar y localizar las obras que se están realizando para la supresión de pasos a nivel, y las que se están realizando para la protección o mejora de los que no tienen que ser suprimidos, seguimos sin ver dónde están esas grandes cifras e inversiones de las que ustedes nos hablan, pues, aunque nos empeñemos en quererlo visualizar, no podemos. Además, señor ministro, hay ejemplos concretos que nos confirman las dudas que tenemos en cuanto al cumplimiento de los compromisos que ha ido estableciendo el Ministerio de Fomento desde que usted tomó posesión, después de que se hayan producido determinados accidentes.

Señor ministro, hace dos años ustedes se comprometieron de manera prioritaria a solucionar los problemas del paso a nivel del llamado Molino de los Pascuales, al que se ha hecho referencia en la intervención anterior. Ustedes se comprometieron a solucionarlo de manera inmediata y prioritaria, pero han pasado dos años y la situación sigue siendo la misma. Por desgracia, tenemos que hablar de un accidente más, que afortunadamente no ha tenido víctimas mortales, pero que ha vuelto a destapar el problema que ustedes se comprometieron a solucionar hace dos años.

Le voy a leer, extraída del «Diario de Sesiones» del día 5 de febrero de 2003, número 681, página 22084 —lo digo así para que no haya equívocos—, la contestación del presidente de RENFE en su comparecencia a una pregunta de esta diputada, precisamente sobre este mismo paso a nivel. Decía el presidente de RENFE: «En relación con el tema del paso a nivel —se ha hablado del de Lorca—, hay un pequeño dato que se le ha escapado. Efectivamente, hay una serie de medidas a tomar por parte del Ministerio de Fomento, de RENFE, de la comunidad autónoma y del ayuntamiento. Tenemos que esperar los informes correspondientes. Esta es la realidad, es un tema a cuatro partes y, en definitiva, se desarrolla en conjunto. Vamos a ver si se han puesto de acuerdo todas las instituciones. En cualquier caso, será objeto de una comparecencia por parte del ministro sobre el tema puntual de seguridad. Por tanto, yo no tengo nada que decir aquí».

No quiero interpretar lo que decía el presidente de RENFE. Por tanto, señor ministro, le pregunto qué problemas están existiendo entre las instituciones para que no se haya solucionado, o eliminado, o dotado de las medidas de seguridad necesarias el paso a nivel en el camino del Molino de los Pascuales, de Torrecilla (Lorca) ¿Cuáles son esos problemas, señor ministro? Díganos si es un problema del ministerio, si es un problema del convenio con la Administración autonómica o con la local, qué problemas se están suscitando para el cumplimiento de este convenio y cuándo se va a dar la solución definitiva para que no tengamos que volver a hablar en esta Cámara del paso a nivel del Molino de los Pascuales, una vez más, porque se haya producido un accidente, algo que tampoco se puede evitar pues el error humano, aunque no se busque, se puede producir. Y podría ponerle más ejemplos. Nos hablaba usted en su intervención de que se está negociando un convenio con al Generalitat Valenciana para suprimir pasos a nivel, y también se refería a negociaciones con ayuntamientos como los de Aldaya y Gandía. Señor ministro, ya hace tiempo se suponía que con la Generalitat Valenciana había firmado un contrato de supresión de pasos a nivel y que se estaba llevando a cabo. Cada año o año y medio que hablamos de estos temas parece que los convenios siguen sin firmarse y que se sigue manteniendo una situación al menos equívoca, porque se dan como hechas cosas que al año o año y medio siguiente

se vuelven a repetir como objetivos a alcanzar por el Ministerio de Fomento.

Termino, señor presidente, con un dato que nos ha dado sobre el estado de la red convencional. Se ha hablado fundamentalmente de calidad de la vía. A mí me parece que es importante que se vaya incrementando y que los niveles de aceptabilidad o de estado, según los parámetros que usted nos ha dado, sean bien o aceptable casi en un 80 por ciento de la red convencional referida a RENFE. Pero me quedo con un dato, señor ministro, y es que usted nos ha dicho que está electrificado algo menos del 50 por ciento de la red convencional. Ese es un dato que el Ministerio de Fomento tendría que tener en cuenta porque el estado de la red convencional no sólo tiene que ver con la calidad de vía, sino también con la modernización y el funcionamiento de otro tipo de convoyes que den un mejor servicio a los usuarios y sobre todo que dé mayores garantías de confortabilidad y seguridad a quien los utiliza.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Otxoa, ¿desea intervenir? (**Asentimiento**.) Tiene la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Señor presidente, muy brevemente, quiero agradecer la presencia del ministro de Fomento y sus explicaciones. Nosotros somos un grupo pequeño y he tenido que ausentarme para atender otra Comisión. Como otras veces, tendré que digerir la abundancia de datos suministrados y, una vez que hayamos estudiado todas esas informaciones, podré opinar con más claridad y mejor juicio sobre lo que aquí se ha expuesto. Quiero puntualizar, señor ministro, que en su exposición del programa ante esta Comisión nos habló de su empeño en mejorar la seguridad del ferrocarril. Somos conscientes de lo que ha dicho, que la seguridad absoluta no es alcanzable, y no le vamos a criticar porque no haya esa seguridad total; esa es una utopía que hay que perseguir pero lógicamente no llegaremos a ello. Fuimos un poco incrédulos —tengo que reconocerlo aquí palmarriamente— cuando se habló de la modificación de los pasos a nivel y de ese plan ambicioso de llegar a 1.500, pero también tengo que reconocer públicamente que el ministerio lo está cumpliendo. Nos preocupa algo que el ministro ha dicho aquí referido a los sistemas que se están instalando y su compatibilidad con la red europea. Tenemos el convencimiento desde nuestro grupo de que a futuro esa compatibilidad nos va a garantizar la seguridad. Por ese intercambio a futuro que sobre vías de iguales anchos vamos a tener con convoyes que provengan de otras partes de la comunidad europea pueden suscitarse bastantes problemas de seguridad. Por ello celebramos que se esté trabajando en ese sentido y que se llegue a la implantación de sistemas compatibles a futuro con otros materiales móviles que,

como se ha explicado también, son los que tienen que tener implementadas partes de los componentes de ese sistema.

En cuanto a accidentabilidad en la red, señor ministro, en la comparecencia del presidente de RENFE ya tuvimos ocasión de hablar de ello. Aquí se ha señalado que en algunos accidentes ha habido objetos en la vía, etcétera. En el accidente del Talgo en la línea Madrid-Irún no hubo objetos en la vía sino material que debería estar retirado. Estamos utilizando un material de más de 30 años de antigüedad que no reúne las mínimas condiciones de seguridad que se le deben exigir a un tren. Eso lo estamos sufriendo y tengo que reconocer curiosamente que en el área que me toca representar de la Comunidad Autónoma de Euskadi hay un mayor esfuerzo de RENFE cuando hay una competencia. Hay que reconocer que RENFE ha hecho mejoras en el ámbito metropolitano del gran Bilbao, por ejemplo, en trenes de cercanías mientras que en las conexiones a media y larga distancia no ha actuado absolutamente en nada. Seguimos teniendo la línea Irún-Madrid con tramos de vía única, algo impensable en momentos como los actuales del siglo XXI, con salida de mercancías del puerto de Bilbao, conexiones meseta-costa y conexiones Europa-Madrid vía Irún. Pues así seguimos y ahí, señor ministro, no se ha invertido nada. No estamos de acuerdo con esa dejación de una línea, todo se nos fía *ad calendas graecas*, a cuando tengamos el AVE. El AVE se nos antoja muy lejano, la seguridad es necesaria en el día a día y no la tenemos, señor ministro. Tenemos unas conexiones obsoletas y dejadas de la mano de Dios, se utiliza un material que se está retirando de otras partes y que se está dejando a modo de subsistencia de una vía que no reúne condiciones, que no ofrece rapidez y que da malos servicios.

Hay otra parte en la Comunidad Autónoma de Euskadi que no se ha tocado aquí y donde ocurre exactamente igual. Me refiero al ferrocarril de FEVE, que es la única conexión, y usted lo conoce bien, de la zona cantábrica, que ha tenido accidentes muy graves que no se han aireado, y que tiene una problemática importante. Es un ferrocarril de conexión que se está empleando curiosamente por la industria para el traslado de muchos materiales semitransformados. En un área donde estamos recuperando para el ferrocarril transporte terrestre por carretera tenemos malos servicios y el material empleado es de mala calidad.

No obstante, señor ministro, insisto en que estudiaremos detenidamente los datos que usted nos aporta y sobre los que podremos hablar en situaciones posteriores, pero le rogaría a usted, como cabeza de su departamento, con esa autoridad que sabemos ejerce dentro del mismo, que se nos tuviera más en cuenta, en cuanto a seguridad y en cuanto a conexiones, a esa parte del Estado español que aquí intentamos modestamente representar y que entendemos que está dejada de la mano de Dios.

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

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: En primer lugar, quiero agradecer la presencia del señor ministro de Fomento esta mañana para responder a las distintas solicitudes de comparecencia.

La explicación que ha dado el señor ministro al Grupo Parlamentario Popular le satisface plenamente, y más tarde me referiré a ella, pero quería resaltar esta mañana una cosa que a mí me parece que es importante, y es que por el tono y contenidos de la información de otros señores portavoces, si no me equivoco, hay un reconocimiento —palabra empleada por alguno de ellos— de la actividad realizada por el Ministerio de Fomento y por algunos de los organismos con los que se opera en el ámbito ferroviario. Me congratulo de que eso sea así. De todas maneras, el compromiso de seguridad en el que el ministro de Fomento se empeñó en su primera comparecencia, el 15 de junio de 2000, es compartido y reconocido por todos, por lo que no se trata tanto de resaltar aquellas posibles faltas de seguridad, ya que, como alguien ha dicho, la seguridad al cien por cien es imposible, como de reconocer algunos de los puntos fundamentales que ese compromiso de seguridad conlleva en la actuación del propio ministerio y como resultado final.

Empezaré por el resultado final diciendo que es verdad que España es el tercer país en cuanto a mejores dotaciones de seguridad y a resultados de seguridad en su red ferroviaria, si eso se puede medir, no sólo por los esfuerzos que se están haciendo en el reconocimiento de la calidad de vía, en cuanto que este parámetro tiene importancia fundamental en el ámbito ferroviario, sino también en cuanto a la renovación de las propias vías existentes en nuestro trazado ferroviario, no sólo en la red convencional de RENFE sino también en la red de FEVE. Esto es importante, porque creo que sin hacer este tipo de inversiones y este tipo de vigilancia permanente es imposible hablar de seguridad, pero aquí afortunadamente se está haciendo. Eso va unido al compromiso de desaparición de pasos nivel, respecto del cual se ha detectado por parte de este Grupo Parlamentario Popular que no sólo se está cumpliendo con lo prometido, no sólo se está cumpliendo con lo presupuestado, sino que se aumenta las dotaciones presupuestarias y, lo que es mejor, se cumplen con antelación a las previsiones iniciales. Además, la supresión de pasos a nivel no es una previsión de carácter estático sino dinámico y la ambición por llegar a ese resultado final de la seguridad o de incrementar esa seguridad nos lleva permanentemente a aumentar las previsiones en cuanto a la supresión de pasos a nivel. El señor ministro esta mañana nos ha dado datos verdaderamente importantes, algunos de los cuales se pueden considerar como logros o acciones ya ejecutadas. Es importantísimo decir que se está trabajando de una forma decidida en la supre-

sión de los pasos a nivel en la red de carreteras del Estado.

El compromiso de cambiar el AxT 24.000 por el AxT 1.500 es ya una realidad legislativa, lo que implica que el número de pasos a nivel a suprimir se haya aumentado. La modificación legislativa conlleva también el compromiso de ir aumentando esas previsiones no sólo en la supresión de pasos a nivel, sino también en los que se están protegiendo debidamente.

Creo que hay un reconocimiento general por parte de este grupo parlamentario en cuanto a la labor efectuada, y yo, señor ministro, no sólo quiero agradecerle la información, que estudiaremos como los demás grupos parlamentarios, sino también decirle que estamos en la buena línea y que me parece además que así ha sido reconocido esta mañana por todos los grupos.

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

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, señorías, el desarrollo del debate, con las diferencias lógicas en los puntos de vista de cada grupo, ha permitido acotar el debate en términos que despejan alguna de las premisas sobre las que se planteaba el debate de la seguridad en el año 2000 ó 2001, y era fundamentalmente el debate que implicaba la discusión de si se estaba avanzando o estábamos estancados en materia de seguridad ferroviaria. En las intervenciones del conjunto de SS.SS. no he escuchado a nadie la afirmación rotunda y básica de que estamos en un escenario, ya no digo de retroceso, sino de estancamiento en la consecución de objetivos de seguridad ferroviaria. Probablemente estamos ahora en un escenario muy estimulante —desde luego lo es para el ministerio y para todos los responsables de la seguridad en el ministerio, comenzando por el ministro— sobre la capacidad de aceleración o el incremento de los ritmos de mejora de la seguridad ferroviaria que se están produciendo en esta legislatura pensando en el presente y en el futuro. En esos términos voy a procurar contestar las intervenciones de SS.SS., comenzando por la del señor Contreras, del Partido Socialista.

Señor Contreras, no voy a caer en la temeridad de contestar sus datos a bote pronto, y mucho menos sin contrastarlos; por lo tanto, dé S.S. por respetados sus datos. No estoy muy seguro de que S.S. haya respetado los míos, porque si uno trae prevista una intervención y cuando se dan unos datos se dice que no se han dado los datos, yo creo que el debate es un tanto inútil, y quiero que este debate sea útil, entre otras cosas, porque los datos van a ayudar a orientar y a estimular el debate en la buena dirección. Es verdad que yo no he dado cada vez que he citado una cifra el desglose de la misma, pero también he dicho que estaba a disposición de la Comisión el detalle de las obras de seguridad que

se contenían en las cifras globales de inversión y la relación de los pasos a nivel que se contemplaba en el censo de los suprimidos o de los protegidos en los años 2001 y 2002. Lo reitero a SS.SS. porque son datos disponibles y contrastables. En todo caso, sí puedo hacer referencia, porque no son demasiado numerosos, a la situación de los pasos en la red de carreteras del Estado. Le recuerdo al señor Contreras que en 2001 el criterio del momento, que figuraba en el reglamento, eran diez y ahora son veintitrés. Por lo tanto, no le voy a hablar de los diez sino de los veintitrés.

Están en obras, en Burgos, el paso urbano en la línea Madrid-Hendaya, que desaparecerá al suprimir la travesía ferroviaria con la construcción de la variante. En Valls (Tarragona), en la carretera N-240, y su terminación se prevé en el cuarto trimestre de este año. En Fontanals (Gerona), en la carretera N-152, y se prevé su terminación en el cuarto trimestre de este año. En Mora la Nova (Tarragona), en la carretera N-420, se prevé su terminación en el cuarto trimestre de este año. En Sorriba de Esla (León), con finalización prevista también el cuarto trimestre de este año. Están en proyecto los pasos a nivel de Reinosa, en la N-611, Astorga, en la N-120, y en Huesca, en la línea Huesca-Jaca; proyectos que está previsto que finalicen el tercer trimestre de este año para poder proceder a la licitación. En Ambrosero (Cantabria), en la N-634 antigua. En Gibaja, en la N-629 antigua. En Molledo, en la N-611 antigua. Y también en Molledo en la N-611. Digo antigua porque se está construyendo la nueva autovía de acceso a la meseta, paralela a la carretera nacional, y la actual va a quedar como antigua. Todos estos están en este momento en proyecto junto con los de Arenas de Iguña, en la carretera N-611; Cabañas de Virtus, en la N-623; Cabañas Soncillo, en la N-232; Agüera Bercedo, en la N-629; El Repilado (Huelva), en la N-433; Lieres (Asturias), en la N-634. No tengo ningún inconveniente en extenderme en el relato de la situación de los pasos a nivel, porque no son cifras que enmascaren el detalle, sino cifras que integran y resumen el detalle. Por eso... **(La existencia de problemas en megafonía impiden el funcionamiento de la Comisión.)** Por eso, señorías, pongo a disposición la relación de los 160 pasos suprimidos en 2001, paso a paso, y los 216 suprimidos en el año 2002. Es verdad que no todos tienen el momento de AxT superior a 1.500, pero también es verdad que no vamos a renunciar a suprimir otros pasos en los que por el procedimiento... **(La existencia de problemas en megafonía impiden el funcionamiento de la Comisión.)**

El señor **PRESIDENTE:** Un momento, señor ministro.

Señorías, no sé si mi micrófono se oye bien, porque el nuevo ruido de disco antiguo que ha aparecido ahora incluye un nuevo accidente. **(Pausa.)** Señorías, parece que ahora se oye bien. Le voy a pasar mi micrófono al

señor ministro para ver si puede continuar su alocución, porque parece que es el suyo el que produce los ruidos. **(Pausa.)**

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Decía que es verdad que en el proceso de supresión de pasos a nivel es inevitable que también aprovechemos determinadas actuaciones para suprimir pasos que no forman parte del catálogo prioritario de AxT superior a 1.500. Pero tampoco vamos... **(La existencia de problemas en megafonía impiden el funcionamiento de la Comisión.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, los servicios de la Cámara van a intentar solucionar el problema. **(Pausa.)** Una vez descubierto lo que podríamos llamar cariñosamente el sabotaje catalán, agradecemos al señor Sedó que haya llamado la atención sobre su micrófono. **(Pausa.)** Parece ser que se ha restablecido la sonoridad, y si el técnico presente nos da la autorización, damos la palabra nuevamente al señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Decía que SS.SS. tienen a su disposición, proyecto a proyecto, las inversiones realizadas en materia de seguridad, paso a nivel a paso a nivel, los eliminados o los protegidos durante este período, con lo que no puede invocarse ningún nivel de falta de detalle. Sus señorías me excusarán de que no lea una relación de casi 400 pasos a nivel por su localización.

En relación con los problemas que el señor Contreras está encontrando a la hora de casar las distintas cifras, querría añadir que no es que haya fórmulas distintas para medir la seguridad, es que depende de cómo quiera uno computar la inversión en seguridad salen unos resultados u otros. Le voy a poner un ejemplo. En la línea Zaragoza-Huesca, que se está acondicionando para alta velocidad y que entrará en servicio a mediados de este año, la obra de acondicionamiento incluida en los presupuestos de nueva infraestructura supone la supresión de 70 pasos a nivel, y la inversión de acondicionamiento de alta velocidad, incluida la electrificación y el cambio de ancho de esta línea Zaragoza-Huesca, no está incluida en los presupuestos de supresión de pasos a nivel. Pero tampoco faltaría a la verdad si la inversión de acondicionamiento de la línea de alta velocidad se sumara al proyecto de supresión de pasos a nivel. En el primer tramo en el que se ha colocado la primera travesía entre Zaragoza y Teruel, el acondicionamiento suprime 23 pasos a nivel. Las obras se han iniciado las pasadas semanas y tampoco se han incluido en las inversiones de seguridad en pasos a nivel. Pero es claro que la nueva infraestructura también debe computarse como inversión que se refleja en seguridad y que se puede integrar en el capítulo de supresión de pasos a nivel. Lo mismo ocurre cuando hablamos de las famosas cifras de puntos negros en las carreteras.

Computar sólo como seguridad vial una obra específica en una carretera convencional para eliminar un radio peligroso o corregir una falta de visibilidad en rasante y no computar como seguridad vial en el capítulo de supresión de puntos negros la conversión de todo un tramo de carretera en autovía, es hacer un debate que no refleja en términos globales la seguridad, porque la seguridad tiene un concepto mucho más amplio. Probablemente la gran reforma en materia de seguridad de nuestras infraestructuras es la modernización de las mismas, más que las actuaciones puntuales para corregir problemas puntuales en los tramos concretos de nuestra red de carreteras. Lo que importa, señorías, en todo caso es una cifra que va a resultar imbatible, es que a 30 de diciembre de 2003 había en España 5.177 pasos a nivel y que al terminar esta legislatura, en 2004, habrá 900 pasos a nivel menos en nuestra red y 700 más con protección. A partir de esas cifras, se vuelve otra vez a abrir la consideración de si se puede mejorar, si se puede perfeccionar y si se puede acelerar. Sería bueno que no negáramos en términos absolutos que el esfuerzo de seguridad se está incrementando y que el resultado en materia de seguridad se está consiguiendo.

En cuanto a la situación del sistema ERTMS en el corredor del Mediterráneo, las pruebas en el tramo que ha citado de Albacete-Villar de Chinchilla, donde se ha instalado el ERTMS comenzarán el próximo día 24 de febrero, y en el Euromed, en el corredor del Mediterráneo propiamente dicho, el sistema que está en estos momentos instalado es el ATP, que está en prueba. Actualmente se está en la fase de instalar en los trenes los equipos, porque ya he dicho que es un sistema doble que requiere inversiones en el material móvil y en la propia infraestructura.

El señor Sedó hacía algunas consideraciones muy atinadas en relación con la seguridad referidas a algunas informaciones recientes que se han producido al hilo de la puesta en servicio de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, en su tramo Madrid-Zaragoza-Lleida, y que con mucho gusto no tengo ningún inconveniente en facilitar, con algunas consideraciones previas que hacen que mi opinión en relación con la capacidad de persuasión de ciertos opinantes sea relativa. Para que no quede ninguna duda, quiero empezar esta intervención referida a esta línea expresando mi agradecimiento por la colaboración en los trabajos y en la explicación de las actuaciones que se están haciendo de las autoridades autonómicas de Cataluña y de las autoridades autonómicas de Aragón, representadas por sus consejeros, así como por los alcaldes de Lleida, de Zaragoza y de Calatayud. Por tanto, vaya por delante que considero de ejemplar esfuerzo de colaboración las intervenciones y las explicaciones de las autoridades locales y autonómicas con conocimiento y responsabilidad cercana en esta materia.

Señor Sedó, es muy difícil argumentar en contra de un argumento geotécnico manipulado con frivolidad, y

le voy a poner un ejemplo. En la geotecnia o en el cálculo de las estructuras se parte de un supuesto, y es que el terreno y las estructuras se mueven. Este edificio, el suelo que pisamos y el techo bajo el que estamos, tiene flecha, flecha es desplazamiento, y se acepta la flecha, se aceptan los movimientos en los edificios y se aceptan los movimientos en el suelo por razón de los asentamientos de los asientos. Por tanto, decir que en este edificio hay flecha en las vigas no nos obliga a desalojar el edificio, y reconocer que en las carreteras o en los corredores ferroviarios el suelo tiene asientos, no obliga a prohibir la circulación en los mismos. La geotecnia en el suelo y las estructuras en los edificios establece unos requisitos, que se llaman flechas diferenciales o flechas limitadas o asientos diferenciales, que son los que hay que controlar para que en el momento en que esos movimientos diferenciales superen unos límites establecidos con criterios de coeficientes de seguridad, en ese momento, se hagan actuaciones más profundas que las propias de conservación natural que se hacen frecuentemente. Hecha esta consideración, quiero decirle que los propios servicios del GIF, en el momento en que se empiezan a hacer las pruebas con 350 kilómetros por hora, detectan entre los puntos kilométricos 342 y 356, es decir, una zona de desmonte de unos cinco kilómetros, movimientos del suelo que se reflejan en las vías, que afectan a los criterios de tolerancia para la comodidad que están establecidos para la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, que en ningún caso afectan a la tolerancia para la seguridad. Se han hecho ya las primeras evaluaciones, que permiten asociar esos asientos a las condiciones naturales de densidad y humedad de los estratos de marga existentes en el sustrato rocoso y que se sitúan a una cierta profundidad de la plataforma. Esto se debe a la acción de las aguas que acceden a través de capas de yesos que existen intercaladas entre las margas y producen una presión de hinchamiento que se traduce en estos movimientos ascendentes. En principio, este tipo de problema no supone ningún riesgo para las circulaciones, afecta al confort de los viajeros y por eso requiere durante un cierto tiempo una intensificación de las labores habituales de mantenimiento, que se hacen en operaciones rutinarias con las máquinas bateadoras para restituir la vía a su posición teórica y de esta manera garantizar en todo momento el confort. Sabe usted que las líneas de alta velocidad tienen revisión diaria y permanente a lo largo de todo su trazado. Además, a partir de la detección de este fenómeno, el GIF está estudiando más profundamente sus causas, por si fuera necesario no una labor de mantenimiento intensamente sostenida, sino alguna actuación en relación con el tratamiento del tramo del terreno que pueda requerir alguna obra específica de protección. Desde luego en estos momentos, en relación con los escenarios ya conocidos de puesta en servicio de la línea, no requieren ni recomiendan ninguna otra actuación que pueda despertar ningún tipo de

inquietud. Esto es, primero en el concepto general y luego en el particular, lo que le puedo decir en relación con este asunto.

Otras cuestiones en relación con la seguridad, el confort y los rumores, afecta a la puesta en servicio de la línea. A veces es mejor el ejemplo comparado para tratar de disipar algunos excesos de celo de los que, como decía mi paisano Campoamor, ven el mundo según el color del cristal con el que miran. Quiero recordarles que la línea Madrid-Sevilla, que alcanza 300 kilómetros por hora, se inició en su explotación comercial con una limitación de 250 kilómetros por hora y fue paulatinamente incrementando las velocidades punta de los trenes que la servían que, por cierto, inicialmente eran seis servicios diarios en cada dirección y hoy felizmente son 19, lo cual quiere decir que la explotación de las líneas debe diseñarse de acuerdo con la evolución de los tráficos, que es lo que hacen las administraciones responsables, lo mismo que las empresas responsables, evitando que haya una disfunción entre la prestación del servicio y la utilización del mismo. La línea Madrid-Sevilla se empezó con 250 kilómetros por hora. El 31 de enero de 1993 comenzó la explotación comercial a 270 kilómetros por hora. El 11 de septiembre de 1994 se comenzó a circular a 300 kilómetros por hora y estoy seguro de que se utilizaron exactamente los mismos criterios de prudencia a la hora de poner en marcha una nueva infraestructura porque, como todas las infraestructuras pioneras, necesitan el plus de prudencia que tienen los primogénitos, que luego los que vienen detrás ya no tienen que asumir. Ahora estamos hablando de la primera línea europea con 350 kilómetros por hora y la primera línea europea que va a utilizar el sistema ERTMS. Y no es que se hayan detectado deficiencias en la instalación del sistema, es que se han encontrado dificultades en el funcionamiento del software asociado a los sistemas informáticos que constituyen la base del sistema ERTMS. Sus señorías podrán hacer las valoraciones que consideren oportuno, como es natural, pero quiero decirles que si el discurso de la prioridad de la seguridad y la seguridad como fin en sí mismo lo aceptamos todos, el criterio de la prudencia en la explotación de una línea presidió en el año 1992 la puesta en servicio de la primera y presidirá en el año 2003 la puesta en servicio de la segunda. Y añadido algo más, porque también se habla de la seguridad en la estación de Zaragoza, y como todo hay que acotarlo en sus términos, les recuerdo a SS.SS. que la nueva estación de Córdoba se inauguró en el año 1994 y que durante año y medio se utilizó una solución provisional en la antigua estación de Córdoba, tanto para ancho ibérico como internacional, dos vías para cada una de ellas, que utilizaba el trazado en superficie, fíjese usted, con dos pasos a nivel en El Carmen y en Las Margaritas, a la vez que se hizo una adecuación del antiguo edificio de la estación. Señorías, me parece que se hizo lo que había que hacer en aquel momento y, por tanto,

pedido el mismo esfuerzo de comprensión para que en la puesta en servicio de esta línea de alta velocidad no se tenga que debatir sobre criterios que ya están consolidados, acreditados y que tienen presente. Todo lo que sea mejora bienvenido sea, todo lo que sea criticar por el hecho de que ahora es un gobierno de otro signo el que tiene el honor y la responsabilidad de inaugurar esta línea, no me parece que forme parte de lo razonable. Hemos intentado además algo que no estaba previsto en el año 2000 en el programa de puesta en servicio de la línea y fue que los trenes con los que se inaugurara la línea hasta que empezaran a suministrarse los que figuran en el contrato fueran también de las mismas casas que ganaron el concurso para la explotación de la línea. Esto que ha sido posible con Talgo, a través de los modelos Altaria, no ha sido posible con Siemens, a pesar de los intentos de acuerdo de RENFE con Siemens, de RENFE con la compañía alemana de ferrocarriles y del propio Gobierno a todos los niveles, a nivel de ministros de Transporte y a nivel de presidente de Gobierno y primer ministro alemán. No ha sido posible por falta de acuerdo con la empresa alemana de los ferrocarriles, que no dio las facilidades precisas para poder alquilar durante un año trenes de la marca —no de la tecnología, porque los que llegarán serán más avanzados— Siemens. Por esa razón le quiero agradecer a la empresa Alstom el esfuerzo que ha hecho para comisionar dos trenes Alstom que son los que van a permitir utilizar material de alta velocidad en esta línea desde el primer día de su explotación, de tal manera que haya servicios de alta velocidad, de larga distancia, servidos por Alstom y servicios de alta velocidad, de larga distancia, servidos por Talgo-Altaria. En la fase inicial no se diferenciarán en tiempos y en el momento en que entre en servicio el ERTMS permitirán que los Alstom reduzcan tiempos hasta la llegada del material móvil definitivo Talgo y Siemens que se incorporará a la explotación de esta línea en el año 2004. Esto es, señor Sedó, lo que le puedo explicar, lo que una y otra vez hemos venido explicando y que en estos momentos no estoy seguro vaya a convencer a los que, como S.S. ha dicho, son partidarios del rumor para seguir creando determinadas inquietudes que la realidad se va a encargar de llevarse por delante como el viento se lleva las nieblas una vez que calienta el sol.

Señora Urán, le agradezco el enfoque que ha dado a su intervención, y creo que nos vamos a poder encontrar en esa dirección. Estoy seguro —está aquí presente y al terminar la Comisión lo podremos ver— de que la comparecencia del presidente de RENFE ha sido útil también para RENFE y de que mi comparecencia de esta mañana va a ser útil, por mi parte, para los fines con los que S.S. plantea la necesidad de intensificar determinadas labores preventivas o de conservación. Dicho eso, en el marco del reconocimiento de un esfuerzo innegable para mejorar la seguridad —como se comprueba en los parámetros que miden los resulta-

dos—, creo que es extraordinariamente útil y se lo quiero agradecer.

No he querido sacar algunos detalles —créame que no lo hubiera sacado—, pero S.S. me pregunta por pasos en Lorca. Quiero decirle que el Ayuntamiento de Lorca ha contestado a la Dirección General de Murcia, que a su vez lo ha comunicado al Ministerio de Fomento, por acuerdo plenario de 29 de enero de 2003, que no quiere la supresión de ese paso, que quiere la protección. Por tanto, RENFE y la Dirección General de Ferrocarriles, de acuerdo con las previsiones del convenio con la Comunidad Autónoma de Murcia, vamos a proceder de forma inmediata a dotar de protección a dicho paso, pero que quede constancia que la propuesta del Ministerio de Fomento y de la Comunidad Autónoma de Murcia era la supresión de ese paso a nivel. Yo le hago la aclaración con mucho gusto al hilo de una pregunta para que nadie entienda en estos momentos que en esta materia tan delicada interesa la confrontación aunque sólo sea como escudo de otras responsabilidades que son ineludibles.

Ha hecho otra consideración que, desde mi punto de vista, merece un comentario en la búsqueda de confluencias. Señora diputada, no es posible establecer una equivalencia entre electrificación y modernidad, electrificación y confort, frente a no electrificación, porque no es ferroviariamente verdad y porque S.S. puede visitar redes ferroviarias modernas en el mundo que no tienen prácticamente ningún kilómetro electrificado y que tienen todos sus elementos tractores movidos por el sistema diesel. En cambio, sí es verdad lo que no ha citado S.S., que la electrificación tiene grandes ventajas medioambientales y, por tanto, quiero completar la intervención de S.S. diciéndole que no siendo una verdad ferroviaria que la calidad, la velocidad y la seguridad estén ligadas a la electrificación, sí lo es que la electrificación mejora objetivamente las condiciones medioambientales y por eso ya veo que S.S. se quiere olvidar de las ventajas medioambientales que ofrece el proyecto de alta velocidad, que a veces tiene algún grado de incompreensión por su grupo político. Al ser todo él un proyecto electrificado, es un proyecto que desde la panorámica medioambiental va a suponer un beneficio objetivo para los usuarios y también para los ciudadanos de su entorno.

El señor Otxoa ha introducido el elemento europeo en este debate y no puede ser más oportuna su referencia porque en el tercer paquete ferroviario que está promoviendo en estos momentos la Comisión, que cuenta con el respaldo total del Gobierno de España y que hemos intentado que avanzara al máximo tras las conclusiones del consejo de Barcelona y de los consejos europeos bajo presidencia española, se presentan por parte de algunos países ciertas reticencias, no a la directiva sobre seguridad —que por cierto también ha sido apoyada por el conjunto de los sindicatos ferroviarios europeos con los que tuve el honor de reunirme

durante el semestre de la presidencia española y que han pedido al Consejo Europeo que avance en la directiva europea de seguridad—, pero sí a la interoperabilidad. El problema es que si la interoperabilidad no avanza paralelamente a la seguridad, seguramente los beneficios del carácter transeuropeo de la red se van a perder; es decir, si ahora en Europa abrimos nuevas fronteras tecnológicas con el pretexto de la falta de interoperabilidad de las redes, creo que estamos en el mismo sitio en que nos encontrábamos. Por eso me parece muy relevante que entre todos —a nivel nacional, de Parlamento español, pero también a nivel internacional y muy particularmente del Parlamento Europeo— hagamos un esfuerzo para incorporar la prioridad de la interoperabilidad a los objetivos del nuevo paquete ferroviario europeo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro. **(El señor Contreras Pérez pide la palabra.)**
Señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: En la línea que dice el ministro de que éste sea un debate útil, quisiera referirme a las cosas en las que estamos de acuerdo y otras en las que seguimos manteniendo la posición del Grupo Socialista. Son tres minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, el inicio de su parlamento en este caso me da pánico, porque ha dicho usted que iba a ser muy breve cuando ha consumido el doble del tiempo asignado. Sabe S.S. que los portavoces comentamos al principio de la sesión que en función del tiempo desarrollado podría haber nuevas intervenciones, pero en este caso no hay tiempo, señoría, porque se ha establecido el debate con una amplitud de tiempo extraordinario para todos los portavoces; todo el mundo ha intervenido por el tiempo que ha querido y nos queda todavía una comparecencia. Si tiene usted algún tema que plantear, podremos incidir sobre él en la segunda comparecencia.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Entonces solamente le pediría al ministro que nos hiciese llegar la información que ha dicho que está a disposición de los grupos. **(El señor Sedó i Marsal pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, señor Contreras.

¿Señor Sedó, ha pedido la palabra?

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Solicito una intervención de aclaración, ya que si no voy a tener que hacerla en la siguiente comparecencia, la cual es completamente dispar. Simplemente quiero intervenir durante un minuto.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, debido a la hora que es y a que aún nos falta por celebrar una comparecencia, no creo que sea prudente abrir un turno de intervenciones en ese sentido. Señor Sedó, si usted va a intervenir con posterioridad trate, como buen parlamentario que es, de utilizar su turno adecuadamente. A ver si somos capaces de terminar la sesión llevándonos bien, ya que el tiempo nos apremia por las intervenciones anteriores.

Así pues, sustanciado el debate de la primera comparecencia del señor ministro, suspendemos la sesión durante cinco minutos antes de iniciar la segunda. **(Pausa.)**

— **LA SITUACIÓN DEL ESTADO DE LA DEUDA DE RENFE Y DECISIONES A ADOPTAR CON EL OBJETO DEL SANEAMIENTO FINANCIERO DE LA EMPRESA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 213/001158.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión para sustanciar la última comparecencia del ministro de Fomento para informar sobre la situación del estado de la deuda de RENFE y decisiones a adoptar con el objeto del saneamiento financiero de la empresa, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el señor ministro para iniciar la comparecencia.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señorías, a petición del Grupo Parlamentario Socialista me propongo informar a esta Comisión de la situación de la deuda de RENFE y de las decisiones que tenemos ante nosotros y que debemos adoptar, con el objeto del saneamiento financiero de la empresa y, sobre todo, aunque creo que está implícito en la petición de comparecencia, con motivo de las reformas estructurales que es necesario poner en marcha en aplicación del nuevo modelo ferroviario.

RENFE tiene contabilizado en su balance, a 31 de diciembre de 2001 que es el último ejercicio cerrado, un endeudamiento financiero de 6.676,3 millones de euros. En aplicación de los criterios contables establecidos para RENFE por la Intervención General del Estado, por resolución de 30 de diciembre de 1992, los créditos dispuestos en moneda extranjera se deben contabilizar por el contravalor en euros correspondiente al valor del crédito en el momento de su disposición. Como consecuencia, y para determinar la exigibilidad a total, habría que incorporar a la cifra anterior el impacto de la evolución de los cambios desde la fecha de cada disposición a la fecha de cierre de cada ejercicio. A 31 de diciembre del 2001 dicha cifra ascendió a 563,9 millones de euros, con lo que la suma de los dos

conceptos anteriores, y en consecuencia el endeudamiento financiero total a 31 de diciembre de 2001, ascendía a 7.240,2 millones de euros. El endeudamiento de RENFE había alcanzado un máximo histórico el 31 de diciembre de 1995, llegando a los 8.080,7 millones de euros, 1,35 billones de pesetas. Dicha tendencia se invirtió a partir de entonces y comenzó un descenso de dicha deuda desde el año 1996 hasta el año 2000, en que se registró una deuda de 6.864,7 millones de euros, un 15 por ciento menos que en 1995. En 2001 fue preciso, por imperativo legal, externalizar los fondos de pensiones, para lo cual se contrajo un endeudamiento adicional, previsto en el PAIF y en la Ley de Presupuestos del año, que condujo a la cifra de cierre de 7.240,2 millones de euros indicada anteriormente. El avance de cierre contable, a 31 de diciembre de 2002, muestra la estabilidad de esta cifra que, previsiblemente, se puede situar en torno a los 7.242 millones de euros, lo que representa una reducción de unos 840 millones de euros respecto al máximo registrado en 1995.

Este endeudamiento es consecuencia, fundamentalmente, de dos orígenes: del derivado de la actividad propia de la empresa del terreno inversor y la consecuencia de insuficiencias de consignación presupuestaria para hacer frente a la financiación de las operaciones en el pasado, insuficiencia de consignación al déficit. Por este segundo concepto, que refleja en el activo del balance este último fenómeno, de acuerdo con el balance auditado a 31 de diciembre de 2001, asciende a 3.846,6 millones de euros, en los que se incluyen 47,4 millones de euros de deuda comercial de las administraciones públicas. La composición de esta deuda es la siguiente: 2.945,5 millones de euros corresponden al déficit del período 1986/1994; aproximadamente un 23 por ciento al período 1986/1990 y el 77 por ciento restante al período 1991/1994. Corresponden 387,5 millones de euros a diferencias de cambios vencidos y pagados, procedentes de créditos anteriores a 1994. Corresponden 147 millones de euros a la liquidación del contrato programa, desde 1994. La subvención pendiente a los planes de recursos humanos es de 204,2 millones de euros; 115 millones de euros corresponden a otras cuentas, y los 47,7 millones de euros de la deuda comercial del transporte de las administraciones públicas citada anteriormente. La estimación al cierre de 2002 asciende a 3.820,5 millones de euros, que es una cantidad muy similar a la registrada en 2001. Esta cuenta de Estado está soportada, en su totalidad, como es evidente, con endeudamiento. El endeudamiento derivado de la actividad inversora de RENFE, que es el otro concepto, se destina básicamente a financiar el inmovilizado material, la infraestructura, el material rodante y otros, por un importe de 3.393,5 millones de euros, a 31 de diciembre de 2001. Atendiendo a la composición de los activos correspondientes, en el entorno de un 60 por ciento correspondería a

infraestructuras y el 40 por ciento a material rodante. Desde el punto de vista de la maduración de la deuda, el 93,6 es deuda a largo plazo, préstamos, obligaciones y bonos, y el resto es deuda a corto plazo, pagarés de empresa y pólizas de crédito. En cuanto al tipo de moneda el 80 por ciento es deuda en euros y el 20 por ciento corresponde a otras monedas.

En cuanto a las decisiones a adoptar, con el objeto del saneamiento financiero de la empresa y para analizar las repercusiones que la posible absorción por el Estado de la deuda de RENFE tendría en la contabilidad nacional, deben tenerse en cuenta los compromisos asumidos por España en el contexto de la moneda única europea. El programa de convergencia nominal que se presentó a la Unión Europea en 1997 fijó unos objetivos de déficit público y deuda pública del 3 por ciento y 60 por ciento del PIB, respectivamente. Estos ratios marcan una tendencia y un compromiso con el establecimiento de la moneda única. De hecho, la actualización del programa de estabilidad del Reino de España para el período 2002/2006 marca unas previsiones de déficit cero para los años 2003 y 2004.

Para analizar la situación actual de las administraciones públicas con relación a las limitaciones anteriores, hemos tomado los datos de la contabilidad nacional del Ministerio de Economía en el ejercicio 2001. Según esta información, el acumulado de deuda pública alcanzaba en dicho año el 57,1 del PIB. El PIB registrado a 31 de diciembre de 2001 fue de 651.641 millones de euros y, aplicado el criterio del 60 por ciento, en sentido estricto, aún existe un margen de endeudamiento de 18.868,6 millones de euros. Conviene recordar que la media de la deuda pública con relación al PIB en el área de los países del euro es del 70 por ciento, 13 puntos por encima de España, lo que no hace sino confirmar que la limitación del 60 por ciento es una referencia y no una condición restrictiva. En el año 2001 se registró un déficit público del 0,1 por ciento, que representa una situación muy próxima al equilibrio presupuestario y que mejora ampliamente las expectativas y compromisos asumidos con relación a la limitación del 3 por ciento de los criterios de convergencia de la unión monetaria.

Como comenté anteriormente, el endeudamiento total de RENFE a 31 de diciembre de 2001 fue de 7.240,2 millones de euros, de los que 3.846,6 corresponden a la deuda histórica reconocida por el Estado y 3.393,5 corresponden al inmovilizado material; aproximadamente un 60 por ciento, 2.036, asociados a la infraestructura y un 40 por ciento, 1.357 millones de euros, corresponde a la prestación del servicio ferroviario. Considerando que el Estado reconoce la deuda histórica de RENFE por un importe de 3.846,6 millones de euros, y la deuda estructural asociada a la infraestructura, aproximadamente 2.036,1 millones de euros, el Estado asumiría una deuda de 5.882,7 millones de euros, y el acumulado de deuda pública se situaría en

torno al 58 por ciento, inferior a la limitación del 60 por ciento asumida por los criterios de convergencia de la unión monetaria.

La asunción por parte del Estado de la deuda de RENFE no sólo se imputaría en el acumulado de deuda pública sino que obligaría a realizar, en términos de contabilidad nacional, una transferencia de capital por el importe total de la deuda y su consiguiente reflejo en el déficit público del ejercicio en que se realiza la asunción de la deuda, que para el ejercicio 2003 supondría un déficit público adicional del 0,8 por ciento del PIB, muy inferior a la limitación del 3 por ciento asumida con los criterios de convergencia de la unión monetaria. No obstante, según una interpretación que cabría realizar del manual de déficit y deuda pública de Eurostat, la deuda asociada a la infraestructura entraría dentro del proceso de reestructuración de activos y pasivos entre RENFE y el Estado, sin afectar al déficit público. De esta forma, el Estado sólo asumiría la deuda histórica y el impacto sobre el déficit público, suponiendo que la asunción de deuda se realice en 2003, sería del 0,5 por ciento del PIB, con una mejora de tres décimas en relación al supuesto anterior. En cualquier caso, quiero señalar que la asunción de deuda por parte del Estado no supondría un mayor déficit estructural, de carácter permanente, sino una actuación de una sola vez, que no afectaría al cumplimiento del Pacto de Estabilidad, según las nuevas reglas que quiere adoptar la Comisión Europea.

Este es, señorías, el escenario que hemos tenido en cuenta al desarrollar la memoria económica del proyecto de ley del sector ferroviario, actualmente en trámite de dictamen por el Consejo de Estado, después de haber obtenido el dictamen del Consejo Económico y Social. En esa memoria se analiza un escenario o caso base, como el descrito más arriba, en que toda la deuda es asumida por el Estado. No obstante, además del escenario en el que el administrador de infraestructura ferroviaria, ADIF, parte libre de cargas financieras, que es el denominado caso base, se han analizado en los trabajos preparatorios de la nueva ley del sector ferroviario dos escenarios adicionales de imputación de la deuda a RENFE, desde el ADIF, donde el ADIF soporta una parte de dicha deuda. En el escenario 1, el ADIF registra en su balance la deuda histórica y la deuda social en infraestructuras, 5.882,7 millones de euros, a 31 de diciembre de 2001. El resto de la deuda, 1.357,4 millones de euros, se imputa a RENFE-Operadora. En el escenario 2, el ADIF registra únicamente la deuda asociada a la infraestructura, 2.036,1 millones de euros, asumiendo la deuda histórica el Estado, 3.846,6 millones de euros y, como en los casos anteriores, RENFE-Operadora registra el resto de la deuda, 1.357,4 millones de euros, asociada a la prestación del servicio ferroviario. La deuda histórica de RENFE asumida por el Estado en el escenario 2, situaría el acumulado de deuda pública en el 57,7 por ciento, y el déficit público

en el 0,5 por ciento del PIB. Lógicamente, los porcentajes alcanzados de deuda y déficit público serían menores que los del caso base. Las consecuencias económico-financieras para el ADIF y RENFE, en el caso base y demás escenarios de asunción de deuda serían los siguientes: En el caso base, donde el ADIF parte libre de cargas financieras, se genera *cash flow* suficiente para atender el servicio de la deuda con la que financiar parte de las inversiones en el plazo contemplado, así como obtener una rentabilidad a largo plazo que permita considerar las aportaciones estatales como aportaciones patrimoniales de carácter financiero.

En los otros dos escenarios, la rentabilidad en el largo plazo del ADIF se resiente de forma proporcional a sus obligaciones de atender el servicio de la deuda, situación que exigiría un aumento de las aportaciones estatales. Por su parte, RENFE-Operadora asume, en todas las alternativas planteadas, 1.357,4 millones de euros, correspondiente a la deuda asociada a la prestación de servicios ferroviarios. Esta entidad genera *cash flow* suficiente para hacer frente a las inversiones previstas en material rodante en un horizonte de 25 años y atender el servicio de la deuda heredada de RENFE. Repito, en estos dos supuestos la entidad genera *cash flow* suficiente para hacer frente a las inversiones previstas en material rodante en un horizonte de 25 años y atender el servicio de la deuda heredada. ¿Qué es lo que quiere decir todo esto? Quiere decir que la definición del nuevo modelo ferroviario que, en aplicación de las directivas comunitarias se contiene en el anteproyecto de ley del sector ferroviario, es perfectamente viable en cualquier escenario. Esta es la conclusión más importante que, ante esta Comisión —como he venido haciendo en las sucesivas oportunidades de comparecencias públicas que he tenido—, en cualquier escenario, hace perfectamente viable el modelo, tanto en aquel en el que el ADIF nace sin deuda, como en aquellos en que el ADIF asume parte de la deuda actualmente contabilizada por RENFE. Como es obvio, en la medida en que sea factible que el Estado asuma la actual deuda de RENFE la potencia inversora del ADIF se verá incrementada al verse libre del gasto que supondría atender el servicio de la deuda. El Ministerio de Fomento, con los ministerios de Hacienda y Economía, trabaja actualmente en la definición de la solución a adoptar en esta materia, que puede ser tanto la de aprovechar la definición del nuevo modelo ferroviario para resolver para siempre el problema de la deuda de RENFE como la de mantener la situación actual, de forma que la deuda subsista en las nuevas entidades ADIF y RENFE-Operadora según su naturaleza, o bien, como he descrito, fórmulas mixtas. El Ministerio de Fomento cree que merece la pena plantearse la primera solución, que es aprovechar esta ocasión para afrontar este problema histórico, pero no tiene inconveniente, y lo vuelvo a recalcar para que conste en el «Diario de Sesiones», ante cualquier decisión estratégi-

ca que se adopte en el seno del Gobierno en pro de la mejor solución global para el conjunto de las cuentas públicas. Sepan SS.SS. que igual que el ferrocarril español ha convivido con la deuda, como el resto de los ferrocarriles europeos, a la vez que mejoraba la calidad de sus servicios y modernizaba sus infraestructuras, en el futuro, si es necesario, proseguirá en este mismo esfuerzo con deuda o sin ella, conforme al marco institucional del nuevo modelo ferroviario.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor ministro, el Grupo Parlamentario Socialista ha pedido esta comparecencia que, si bien es cierto que en el texto se pedía la comparecencia del ministro de Fomento para informar sobre la situación del estado de la deuda de RENFE y decisiones a adoptar con el objeto del saneamiento financiero de la empresa, lo hacemos desde la voluntad política irrenunciable de iniciar un debate clarificador que a lo largo de los meses próximos pueda deseablemente llevar a las Cortes Generales a una decisión única, unánime, sobre el futuro de RENFE.

Señor ministro, hemos tenido acceso, porque se nos remitió en el mes de diciembre por parte del secretario de Estado de Infraestructuras, señor Blanco, a un ejemplar del anteproyecto de ley del sector ferroviario, con una tarjeta de remisión. Reglamentariamente no tiene esta obligación. Luego, el Grupo Parlamentario Socialista, remitido por el Gobierno, dispone solamente del texto del articulado de un anteproyecto de ley. A través de los sindicatos representados en el comité de dirección de la propia empresa hemos ido teniendo conocimiento de las memorias económicas y de los restantes documentos. Por el interés que desde la política de Estado el tema tiene, obviamente nos hemos preocupado por conocer los contenidos del dictamen que sobre el anteproyecto de ley del sector ferroviario ha hecho el Consejo Económico y Social, que en su globalidad es muy positivo. Ese dictamen, concretamente en el punto 9 de la página 19, dice lo siguiente: El contenido del anteproyecto no contempla el tratamiento de la deuda acumulada por RENFE, pero el Consejo Económico y Social entiende que el escenario que finalmente se adopte al respecto debería trazarse en el plazo más inmediato posible y acomodarse a lo previsto por el artículo 9 de la Directiva 91/4408, en la que se dispone que los Estados miembros deben velar porque las empresas ferroviarias públicas cuenten con una estructura financiera saneada, estableciendo la necesidad de reducir las deudas hasta llegar a un nivel que no obstaculice su gestión financiera sana, facultándoles para

adoptar, además, las medidas necesarias para que se cree un sistema específico de amortización de deuda.

Señor ministro, crea usted que en el Grupo Parlamentario Socialista somos conscientes de que en lo que resta de legislatura —ya nos encontramos en el último año de la presente legislatura, previsiblemente, cumpliendo plazos, se tendrán que disolver las Cortes Generales prácticamente dentro de un año—, este ante proyecto de ley, que el Gobierno tendrá que remitir en forma de proyecto de ley quizás en el plazo de un mes, una vez que culmine el trámite de decisión que adopte el Consejo de Estado debe ir al Consejo de Ministros, a propuesta de los ministerios competentes, Hacienda y Fomento y, una vez que apruebe definitivamente el texto, tendrá que remitirlo a las Cortes Generales. Imaginemos que ese proyecto entra a finales del mes próximo. Usted sabe que la propia directiva comunitaria pone como plazo tope el 15 de marzo a los países miembros —aunque tiene cierta flexibilidad y por su importancia tampoco nosotros presionamos respecto a esos plazos— para que se trasponga al ordenamiento jurídico español los contenidos de la misma. A partir del mes de abril, teóricamente, las Cortes Generales se encontrarán ante una de las decisiones más relevantes de los últimos tiempos, porque el sector ferroviario español tiene una importancia colosal desde la perspectiva de la potenciación de la movilidad ciudadana y de mercancías y de la cohesión territorial y, por el impacto económico que tiene en el desarrollo de un país, las decisiones que se adopten no han de ser nunca exclusivamente impulsadas por quienes tienen responsabilidades de Gobierno sino que en una democracia han de ser deseablemente consensuadas. RENFE, empresa pública, objeto de multitud de preguntas por los parlamentarios, tanto diputados como senadores, así como de comparecencias de responsables, de la empresa, responsables gubernamentales, es una empresa que todos los ciudadanos españoles han ido construyendo en el tiempo, una empresa donde a lo largo de los años sus empleados han ido configurando y la han convertido, con las decisiones gubernamentales, en lo que hoy es. A lo largo de los últimos 18 años esta empresa ha dado pasos de gigante, de colosal dimensión. Sin embargo, se vive un momento trascendente. Usted compareció, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, en el mes de diciembre de 2001, dos meses después de la publicación del Libro Blanco de transporte, a efectos de fijar la posición del Parlamento español en ese documento que ya ha culminado su tramitación en el Parlamento Europeo y que marca el deseo irrenunciable de la potenciación del transporte ferroviario para combatir los incrementos excepcionales de tráfico que en carretera se han producido, su vinculación con la potenciación del transporte combinado y con el cabotaje marítimo de corta distancia, por cuanto el tren tendrá que llegar a los nudos y crear plataformas intermodales en los puertos de la geografía europea, y también en los

nuestros, y se potenciarán los diferentes componentes a los que estamos haciendo referencia.

Señor ministro, nosotros invitamos a todos los grupos parlamentarios a que seamos auténticamente activistas a la hora de analizar la situación de RENFE y aprovechemos esta coyuntura —nos inclinamos por la primera posición que usted marcaba— para la potenciación de RENFE con el menor conjunto de ataduras posibles por una deuda que ha venido justificada y con avatares en el tiempo.

En la memoria económica del anteproyecto de ley del sector ferroviario, en la página 167, apartado 9.5, impacto presupuestario de la deuda asignada al Estado, aparecen escenarios que usted ha dibujado, como la viabilidad económico-financiera del ADIF y la viabilidad económico-financiera del operador ferroviario. Un gran debate que tenemos que plantearnos es si liberamos al operador ferroviario, que se va a encontrar con nuevos escenarios, que va a competir libremente con entidades privadas, europeas o nacionales, con capitales de diferentes orígenes, que competirán con RENFE, tradicionalmente acostumbrada a desempeñar esas funciones en régimen de monopolio. ¿En qué condiciones vamos a dejar a RENFE-Operadora para que preste servicios de calidad desde la perspectiva del bien público y pueda coordinarse con los deseos de las comunidades autónomas y de las corporaciones locales? Estos son debates que es menester mantener, y por ello nosotros hemos solicitado su comparecencia.

En esos debates no podemos olvidar lo que ha sido la incorporación de la política ferroviaria española a la política comunitaria. Esa incorporación, como ha ocurrido en otros países, tiene su origen a comienzos de la década de los noventa. Las directivas comunitarias de 1991 trajeron consigo unas decisiones gubernamentales que, a lo largo de los 10 ó 12 últimos años, marcaron una línea directriz. Ahora nos encontramos ante otro paquete de directivas comunitarias, que tendrá que traer consigo nuevas decisiones gubernamentales, y eso es lo que nosotros queremos saber. Del primer paquete de directivas comunitarias en materia ferroviaria se derivaron, en los años 1992 y 1993, el plan de empresas que RENFE puso en marcha produciendo la especialización de servicios; la creación de las unidades de negocio y de servicios de transporte como consecuencia de la Directiva 440/91 de la Comunidad Europea; se posibilitaron las unidades de carga; se produjeron en determinados momentos incrementos del tráfico de pasajeros y en otros descensos de ese tráfico, también vinculados a la situación económica del momento, y se suscribieron contratos-programa. La deuda pública acumulada también se vincula a los contratos-programa; concretamente al contrato-programa que en 1994 tuvo cuatro años de duración, hasta 1998, para convenios, para la gestión de infraestructuras, financiación de cercanías —que se potenciaron excepcionalmente—, financiación de regionales, financiación y amortización

de la deuda histórica del Estado, etcétera. Ese contrato-programa supuso transferencia de recursos y personal de la unidad de negocios y en las estaciones, potenciación del patrimonio y del propio urbanismo, compromisos de puntualidad, creación de nuevos productos regionales como Andalucía-Exprés, la Red Exprés de Galicia o la Red Cataluña-Exprés, que supusieron incrementos de casi tres millones de viajeros, recuperación clásica de tráfico y de resultados, reducciones de costes, reducciones de plantilla. Y, señor ministro, a ese contrato-programa, que finalizó en 1998, le siguió otro que generó el Gobierno del Partido Popular para el bienio 1999-2000. Actualmente, nos encontramos en la prórroga de ese contrato-programa.

Consiguiéramos, nos encontramos en un buen momento —e invitamos al Gobierno a posibilitarlo con su mayoría parlamentaria— para profundizar en el auténtico conocimiento de lo que han supuesto los contratos-programa, de lo que supusieron las adaptaciones a las directivas comunitarias, de lo que trajo consigo la potenciación de cercanías, la alta velocidad Madrid-Sevilla y lo que, lamentablemente, creemos que viene siendo un fracaso: la gestión de las unidades de negocio vinculadas al transporte de mercancías. Analicemos la evolución del impacto de la deuda en la gestión ferroviaria y situémonos en una plataforma seria y rigurosa para que el Pleno del Congreso de los Diputados y el del Senado, en su momento —que intuyo que será antes del comienzo de las vacaciones parlamentarias de este verano— aprueben la ley del nuevo sector ferroviario, pero anclada desde la perspectiva de la financiación, de forma que tenga un marco jurídico. Nosotros conocemos por referencia de prensa exclusivamente —la primera vez que un miembro del Gobierno nos da datos sobre el análisis global ha sido ahora, en su intervención— las pegadas y las dificultades que viene poniendo el Ministerio de Hacienda, pero creemos —y usted sabe, señor ministro, la posición que ha mantenido en las Cortes el Grupo Parlamentario Socialista— que el déficit público no es un dogma inalienable, que RENFE no tiene por qué pagar la posición política monolítica que el Partido Popular y su Gobierno vienen manteniendo y que el Gobierno y las Cortes Generales tendrán que definir la potenciación de RENFE-Operadora futura, para que pueda competir libremente con la menor densidad de carga en sus espaldas, densidad de carga derivada de la potenciación que ha tenido a lo largo de los últimos 15 ó 20 años para dar servicios que anteriormente no proporcionaba y cuando circunstancias económicas de la década de los noventa imposibilitaron las suficientes transferencias financieras. Afortunadamente, crece el número de usuarios y consiguiéramos crecen los ingresos; afortunadamente, crece la capacidad autónoma de la propia compañía, pero, señor ministro, hay que dar un paso al frente en el sentido de disminuir al máximo la deuda histórica y posibilitar que RENFE, sin carga, pueda competir.

He querido dibujar, sencillamente dibujar —no quiero hacer referencia a informaciones—, el estudio que el Grupo Parlamentario Socialista viene elaborando, habida cuenta de la fase en que nos encontramos y las limitaciones de tiempo. He querido definir las líneas directrices, la importancia que el Grupo Parlamentario Socialista da al proyecto de ley y la necesidad de que sea un asunto total y absolutamente consensuado, si es posible con las mayores aportaciones antes del comienzo de su tramitación parlamentaria, porque si hay un asunto claramente de política de Estado, de una política de Estado posibilitadora de esa cohesión deseable en el Estado español, es la potenciación de la movilidad a través de este modo de transporte, que, en su globalidad, ha supuesto pasos muy potentes hacia adelante para la ciudadanía española y nos tememos que planteamientos excesivamente rigurosos desde la perspectiva del déficit público no posibiliten esa potenciación que todos deseamos. Entienda, señor ministro, que estas son líneas directrices generales dibujadas a brochazos gruesos, pero que quieren poner de manifiesto el interés y la preocupación de este grupo parlamentario y el deseo, cuando tantas veces usted lanza esas invitaciones al consenso, de que consensuemos una auténtica política potenciadora del sector ferroviario español, porque, por elemental y simple que sea, es cierto que los gobiernos pasan y las necesidades ciudadanas siguen.

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

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Intervengo brevemente para agradecer los datos que nos ha dado el señor ministro. Este es un tema de enorme trascendencia y el ministro ha aclarado cuál puede ser la situación económica en que se encuentra en este momento RENFE. De sus palabras se deduce que hay una estabilización en cuanto al incremento de stock de deuda, lo cual significa que con los incrementos de coste de producción supone una mejora económica importante por parte de la actual gestión de RENFE. Sin embargo, en cuanto al tratamiento conjunto de ese stock de deuda también me ha parecido deducir de las palabras del señor ministro que existen algunas incógnitas por despejar y que, por tanto, sería quizá un poco prematuro tener una opinión cerrada y fija sobre este tema.

Ha hablado el señor ministro de diferentes escenarios, de escenarios 1 y 2 sin manifestar su preferencia sobre ellos. Ha dicho una cosa que es más importante y que yo tengo que recoger en ámbito interno del Grupo Parlamentario Popular, como es que está abierto a cualquier resolución que el Gobierno determine sobre ese stock de deuda. El tema tiene suficiente importancia y estoy convencido de que el Gobierno del Partido Popular y usted mismo van a dar una solución, si es que las

incógnitas que en este momento existen son capaces de despejarse en el tiempo a la mayor brevedad.

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

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor Segura, coincido con S.S. en que, desde la perspectiva del sector ferroviario en concreto y del sector del transporte español en su conjunto, las decisiones que debemos confirmar en este momento para aplicar el modelo ferroviario europeo a la realidad española en sí mismas suponen un acontecimiento trascendental, que va a afectar al propio sector ferroviario y al resto de los modos de transporte que compiten o se complementan con el ferrocarril dentro de esa visión de las cadenas multimodales de transporte hacia las que vamos en el futuro. Además, señor Segura, para que situemos el reto en sus justos términos, cuando tantas veces se ha establecido una relación entre procesos de reconversión de un sector y situaciones traumáticas derivadas de ese proceso de reconversión, en este momento estamos abordando un proceso trascendental de reconversión que tiene garantizados los efectos positivos sobre el sector ferroviario. Lo que está en juego es hasta dónde somos capaces de llevar las posibilidades del sector ferroviario en el futuro, medidas en los términos que S.S. quiera medir, medidas en kilómetros de infraestructura, medidas en millones de viajeros capaces de ser atendidos por la nueva red ferroviaria, medidos en porcentaje de captación de tráfico de mercancías en el nuevo escenario derivado del modelo ferroviario, medido en los parámetros que quiera incluida la creación de empleo en el sector. Si en este momento, reconociendo que estamos en un momento trascendental, existieran dificultades para acelerar un acuerdo del que sólo se van a derivar efectos positivos y que lo único que está en juego es hasta dónde esos efectos positivos los podemos aplicar, estaríamos cometiendo un error también tan trascendental como la magnitud del momento en que vivimos.

A diferencia de lo que pudo haber sido reto en el pasado de tener que definir un modelo singular en España, hoy tenemos el marco del modelo ferroviario elaborado por consenso en el seno de la Unión Europea. Ya sé que quedan —y lo he citado en mi comparencia anterior— retos importantes para perfeccionar ese modelo, pero también sé que los pasos que se han dado son irreversibles y son fundamentales. Precisamente por eso, señor Segura, hemos aprovechado estos dos años de mandato de la trasposición para abrir al máximo el diálogo. Su señoría puede decir que tal o cual documento le ha llegado antes o después, pero S.S. no podrá decir que los documentos que están en el CES son documentos que se hurtan o que se limita o se restringe el acceso a los parlamentarios. Si usted quiere que el ministro le pida excusas porque al mismo tiem-

po que se remite al CES la documentación no le ha llegado simultáneamente su ejemplar, me parece irrelevante, señor Segura, porque tiene usted muchas vías de acceso a la documentación. Eso es una anécdota que no marca nada ni define nada. Afortunadamente, el CES ha emitido un dictamen extraordinariamente positivo. En estos momentos el Consejo de Estado está elaborando su preceptivo dictamen y yo espero que en muy pocas fechas pueda ver la luz el Consejo de Ministros el proyecto de ley para situarlo en la sede de esta Cámara. Seguiremos dialogando, señor Segura. Establecer que la sede del diálogo sólo es extraparlamentaria me parece de un empobrecimiento colosal. Seguiremos dialogando. Seguiremos dialogando con el sector ferroviario, seguiremos dialogando con los sindicatos ferroviarios, con los generales y con los de RENFE, seguiremos dialogando con los grupos parlamentarios y sigo confiando en la colaboración de todos para perfeccionar este modelo.

La segunda consideración que le quería hacer para que no equivoquemos los riesgos del momento al hablar de transcendencia es que creo que no tenemos por delante más que escenarios positivos para el sector ferroviario y para el sector del transporte español. Señor Segura, aunque vea usted titulares muy grandes sobre enfrentamientos entre el ministro de Hacienda y el ministro de Fomento, yo le invito a que a priori parta usted del supuesto contrario. Decir que los presupuestos del Estado no los hace el ministro de Fomento solo es una perogrullada; por tanto, decir que los Presupuestos Generales del Estado los tiene que negociar cada ministerio con el Ministerio de Hacienda y que al final sale un proyecto conjunto es una obviedad, y de ahí no se derivan enfrentamientos. Para que no haya ninguna duda quiero decirle que el actual ministro de Hacienda es el que más ha apoyado las infraestructuras en la historia reciente de este país. Le voy a dar un dato. En el año 1996, con más de cinco puntos de déficit de PIB, el grupo Fomento tenía en los presupuestos algo más de 3.000 millones de euros y en los presupuestos que han aprobado las Cortes Generales en el año 2003 el grupo Fomento está dotado con un presupuesto de inversión de 14.000 millones de euros. Se han multiplicado por cinco las inversiones del Estado en infraestructuras, que son las inversiones del grupo Fomento, y se han hecho al mismo tiempo que el déficit público se ha reducido en cinco puntos. Hoy no hay déficit público. Dicho de otra manera, con estos presupuestos se pagan las infraestructuras que se hacen, no se pagan con deuda que luego también tienen que financiar, como ahora vemos, los gobiernos posteriores. Esto es el resultado de una convicción plena del ministro de Hacienda, como he dicho muchas veces y ahora reitero en sede parlamentaria.

Por eso, señor Segura, en mi intervención de hoy he hecho dos cosas. Una, presentar tres escenarios posibles, el que hemos llamado escenario base, que por su

propia definición es como cuando el Ministerio de Fomento somete a los estudios informativos de los trazados a información pública, tiene que decir cuál es el que prefiere y es el base, como es natural. He presentado otros dos escenarios bien distintos, que tienen consecuencias para fundamentalmente la capacidad inversora del ADIF y tienen consecuencias también para el cómputo de la deuda del Estado en términos de contabilidad europea. He añadido que estableciendo una preferencia, de antemano este ministro de Fomento será solidario y aceptará y respaldará la decisión que con visión global de la economía, esa visión que ha permitido al grupo Fomento multiplicar por cinco las inversiones, se determine a la hora de encontrar la mejor fórmula a la deuda de RENFE. Por tanto, no veo en este momento ningún riesgo, señor Segura. Cuando hay alternativas hay posibilidades distintas, visiones distintas, pero ninguna que afecte ni al presente ni al futuro de RENFE-Operadora, ni al presente ni al futuro de los escenarios inversores del grupo Fomento en ferrocarril a través del ADIF.

Ya sé que cada grupo parlamentario interroga sobre las cuestiones que le parecen más perentorias, pero como hay que ir haciendo una reforma al mismo tiempo que se sigue dando servicio y no se paralizan las inversiones ferroviarias, sabe S.S. que hace dos meses el Gobierno y, por tanto, el Ministerio de Hacienda, ha asignado al GIF, que es el embrión del ADIF, los tramos que serán ejecutados directamente a través del ADIF, es decir, el escenario de inversión ferroviaria que va a ejecutar cada organismo del Ministerio de Fomento integrado en el grupo Fomento, la Dirección General de Ferrocarriles, o en el futuro el ADIF, están contemplados en el horizonte del largo plazo, y no hay incertidumbres respecto ni del modelo, ni de las posibilidades de realizar los planes de infraestructuras que tenemos en marcha. Claro que hay otras variables; en el Plan de infraestructuras tenemos el escenario de asignación de fondos europeos de la Agenda 2000; tenemos los escenarios ciertos del porcentaje de fondos europeos con los que cofinanciamos infraestructuras hasta el año 2006; tenemos unas previsiones conservadoras del año 2007 en adelante; y RENFE tiene para el futuro como RENFE-Operadora sus propias previsiones en unas horquillas que tienen que garantizar siempre su futuro y su capacidad de servicio. Lo mismo el ADIF, y también el ministro de Hacienda tendrá que hacer lo mismo con las cuentas del Estado.

Yo le agradezco mucho la oportunidad que su petición de comparecencia nos ha brindado en este momento, precisamente en vísperas de que debatamos en el Congreso de los Diputados el proyecto de ley del sector ferroviario, que podamos entre todos conocer las perspectivas o las prioridades en relación con las distintas alternativas, pero querría, como conclusión, reafirmar mi convencimiento, primero, en que al modelo ferroviario no le plantea ninguna incertidumbre cual-

quiera de las alternativas que puedan adoptarse en relación con la deuda de RENFE; y que cualquiera de las alternativas, teniendo consecuencias distintas en relación con la capacidad inversora de RENFE y con la capacidad inversora del ADIF, es asumible en los términos de política de transporte y de política de infraestructuras que tiene en estos momentos en marcha el Gobierno.

Desde este punto de vista, igual que el futuro ferroviario es esperanzador, las decisiones que tenemos que tomar con la deuda deben de ser tranquilizadoras en cualquier supuesto y desde luego, señorita, nada me agrada más que al mismo tiempo que llegamos a acuerdos y acercamos posiciones en relación con el modelo ferroviario lo podamos hacer paralela y simultáneamente en relación con el tratamiento que hay que dar a la deuda histórica de RENFE. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

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

El señor **SEGURA CLAVELL**: A título de hacerle unas precisiones al señor ministro, no unas apreciaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, dispone usted de dos minutos al objeto de hacer precisiones o aclaraciones, no de abrir de nuevo el debate.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Quisiera decirle al señor ministro, en primer lugar, que tenga la amabilidad de remitirme la disposición gubernamental publicada en Boletín Oficial del Estado, yo no la he encontrado, en la que se define el grupo Fomento. Creo que la LOFAGE, que es el marco legal al amparo del cual se desarrolla la Administración Pública, no recoge la creación del grupo Fomento, terminología eufemística que tanto le agrada al señor ministro. Yo le ruego que nos remita esa disposición, que quizá no la he encontrado.

Segundo, yo no le pido que usted pida excusas, lo único que le pido es que mande documentos; que de igual forma que a los sindicatos les tiene informados, porque están en el comité de empresa evidentemente, se envíe a las Cortes Generales que es donde se aprueban las leyes. Con ello no estoy pidiendo que se produzca un empobrecimiento en el debate, que se dialogue con las comunidades autónomas, con los colectivos del empresariado español que tiene deseos de introducirse para competir, sobre todo en el transporte de mercancías, que es donde tenemos grandes déficit.

Tercera, me ha emocionado ver el cariño que tiene el ministro de Fomento hacia el ministro de Hacienda. Ante eso no le va a quedar más remedio al Grupo Parlamentario Socialista que defender una posición no entreguista cara al desarrollo futuro de la RENFE-Operadora, que presentaremos en el Pleno del Congreso de

los Diputados y veremos cómo el ministro de Fomento vota en contra de una posición que nosotros creemos que debemos defender, en el sentido de liberalizar plenamente de carga a RENFE-Operadora para que pueda competir con total y absoluta potencia. Sigán ustedes con esa buena relación gubernamental, que le llevará a la oposición, no lo dude, señor ministro.

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

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): He tomado buena nota de que al portavoz del Grupo Socialista no le gusta la denominación de grupo Fomento para economizar el lenguaje administrativo que me exigiría decir los organismos, direcciones generales del grupo Fomento, organismos autónomos, organismos administrativos, organismos comerciales, empresas públicas y otros entes. En lugar de hacer esa descripción para integrar las direcciones generales, RENFE, AENA, el GIF, abreviadamente lo definimos como grupo Fomento. Veo que a S.S. no le gusta, probablemente porque prefiere el lenguaje barroco y a mí me gusta el lenguaje conciso. No hay más diferencia, señor Segura. Todo el mundo sabe lo que es el grupo Fomento, y yo prefiero citarlo con dos palabras. Su señoría preferiría que en vez de citar esas dos palabras yo perdiera aquí el tiempo en otras clasificaciones. Señor Segura, voy a seguir hablando del grupo Fomento como suma de todos los organismos directamente dependientes del Ministerio, más los administrativos, más los comerciales, más los entes públicos, más las sociedades estatales. Como todos nos entendemos, es un problema semántico, y al final, si la política de

infraestructuras acaba en un debate semántico, no será yo quien le eche más leña al fuego.

En segundo lugar, ahora sí descubro cuál es la verdadera fuente de inspiración de los enfrentamientos entre el ministro de Hacienda y el ministro de Fomento. Es el reflejo del oscuro deseo de la oposición más que una realidad nacida de las buenas relaciones entre departamentos ministeriales, que además tienen la obligación de actuar colegiada y solidariamente.

En todo caso, señor Segura, no le voy a enseñar a S.S. a hacer actividad parlamentaria, pero durante los años en los que he tenido responsabilidades parlamentarias he procurado no presentar ninguna iniciativa que, por no tener el visto bueno de los expertos económicos, luego tuviera que comérmela con patatas desde el Gobierno. Tengo la suerte de haber podido mantener en el Gobierno todo lo que dije en la oposición. Ese es un buen camino y una buena metodología, que no voy a perder ni en el presente ni en el futuro. Si a S.S. no le gusta, forma parte también de la diferencia de las alternativas. Ahí están los que hacen una cosa en la oposición y otras en el Gobierno, y aquí estamos los que hacemos y decimos lo mismo desde el Gobierno y en la oposición.

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

Señorías, antes de levantar la sesión quiero dar las gracias al señor Sedó y al Grupo Catalán por habernos descubierto el pequeño sabotaje que nos había impedido continuar la sesión, y al ministro por su presencia.

Muchas gracias, señorías.

Se levanta la sesión.

Era la una y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**