



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 748

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 53

celebrada el martes, 29 de abril de 2003

Página

ORDEN DEL DÍA:

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

- Los contenidos del proyecto de ley del sector ferroviario, del saneamiento de RENFE y de FEVE, acerca de los estatutos de la futura entidad pública empresarial Renfe-Operadora, así como de la previsión relativa a los contenidos de los contratos-programas entre el Estado y Renfe-Operadora. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/001254.) 23920
- El proyecto de ley del sector ferroviario que se encuentra en tramitación en la Cámara. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/001257.) 23920

— El plan de liberalización de la red ferroviaria. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto-BNG. (Número de expediente 213/000699.)	23920
--	-------

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la sesión número 53 de la Comisión de Infraestructuras dando la bienvenida al señor ministro de Fomento, que comparece para sustanciar las dos iniciativas inicialmente previstas en el orden del día más una que se ha incluido en la reunión de la Mesa celebrada esta mañana. La Mesa, en reunión previa a esta Comisión, ha incluido la solicitud de comparecencia del ministro de Fomento presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, relativa al Plan de liberalización de la red ferroviaria. Esta comparecencia se verá acumulada a la del ministro de Fomento para informar sobre los contenidos del proyecto de ley del sector ferroviario, del saneamiento de RENFE y de FEVE, acerca de los estatutos de la futura entidad pública empresarial RENFE-Operadora, así como de la previsión relativa a los contenidos de los contratos-programas entre el Estado y RENFE-Operadora, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, y también a la del ministro de Fomento para que informe sobre el proyecto de ley del sector ferroviario que se encuentra en tramitación en la Cámara, de la que es autor el Grupo Parlamentario Popular. Las tres comparecencias del señor ministro se sustanciarán de forma acumulada, como ya se ha dicho, y seguirán el formato habitual, interviniendo los grupos de mayor a menor.

Si el señor ministro está dispuesto, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Buenos días.

En atención a las solicitudes formuladas por el Grupo Parlamentario Socialista, por el Grupo Parlamentario Popular y por el Grupo Parlamentario Mixto, BNG, en los términos que acaba de anunciar el presidente de la Comisión, comparezco para informar sobre las cuestiones relativas al nuevo modelo ferroviario contenido en el proyecto de ley del sector ferroviario, así como sobre el resto de las cuestiones planteadas por los distintos grupos.

Como es bien conocido, el Ministerio de Fomento ha desarrollado un trabajo serio y riguroso, atendiendo al programa electoral y al programa de legislatura, para impulsar y modernizar el sistema de transporte español. En estos programas asumimos el claro compromiso de recuperar el papel del ferrocarril como modo de transporte más eficiente y de menor impacto. En mi

primera comparecencia de esta legislatura en esta Comisión, el 15 de junio de 2000, señalé que el proceso de modernización del ferrocarril implicaría, de acuerdo con el primer paquete ferroviario europeo, la segregación del sistema ferroviario en dos grupos de actividades: las derivadas de los negocios de los operadores de transporte y negocios de servicios anejos y las correspondientes a la gestión de la infraestructura. Asimismo, indiqué que la trasposición de las directivas europeas para el diseño de la nueva configuración ferroviaria, su discusión, aprobación y puesta en marcha constituía el primer compromiso de modernidad que adquiriría el Ministerio de Fomento y que impulsaría en un clima de diálogo abierto con los grupos políticos y con los agentes sociales en el ámbito de sus respectivas competencias y preocupaciones. Posteriormente, en la comparecencia ante la Comisión Mixta para la Unión Europea sobre la posición española sobre el Libro Blanco del transporte, insistí en nuestros compromisos por la necesidad de favorecer el desarrollo del ferrocarril e incrementar su participación en el reparto modal. Estos compromisos se han concretado en dos vertientes básicas: por una parte, la puesta en marcha de un ambicioso programa de inversiones en el ferrocarril a través del Plan de infraestructuras de transporte 2000-2007, del que sus señorías son concededoras, y por otra parte, el establecimiento de los instrumentos para modernizar el régimen aplicable al transporte por ferrocarril, en línea con los parámetros establecidos por la Unión Europea. Este nuevo marco ha determinado que junto con una planificación y ejecución rigurosas de lo que deben ser las infraestructuras ferroviarias en el sistema moderno de transportes en España dispongamos, dentro de los plazos previstos en las directivas comunitarias, del proyecto de ley que pretende incrementar la eficacia del transporte ferroviario, la apertura a la competencia del sector empresarial interesado en el ferrocarril y la garantía de los derechos de los usuarios del ferrocarril. El anteproyecto de ley fue sometido al Consejo Económico y Social y al informe de los agentes sociales y del Consejo de Estado y ha sido aprobado como proyecto de ley por el Consejo de Ministros del pasado 14 de marzo, antes de ser remitido a esta Cámara para iniciar el trámite parlamentario.

Los elementos clave del nuevo marco del sector ferroviario, esenciales para impulsar su modernización, que hemos considerado en coherencia con lo preconizado por las directivas comunitarias son: la separación institucional de la provisión y la administración de las

infraestructuras ferroviarias y de los servicios de transporte que operan sobre ellas, así como la previsión de apertura al mercado de la prestación de dichos servicios a nuevos operadores, que se iniciará con el transporte nacional y el internacional de mercancías sobre la red transeuropea. La existencia de unas infraestructuras ferroviarias bien dotadas, que permanecen en mano pública y que se modernizan con la agilidad de los tiempos impone, para prestar el mejor servicio de transporte, separarlas claramente del transporte ferroviario, constituyendo así una garantía de transparencia en el régimen de acceso al mercado por empresas de los más distintos sectores. La circunstancia de que en el futuro una entidad distinta de la que administra las infraestructuras sea la que preste el servicio de transporte ferroviario y pueda competir en condiciones de igualdad con otros operadores, permitirá establecer un esquema operativo y eficaz. El establecimiento de un régimen ágil para el otorgamiento de licencias a operadores para la prestación del servicio de transporte ferroviario es la piedra angular para la existencia de un mercado en concurrencia para la prestación de este servicio básico para la comunidad. Estas previsiones tienen en cuenta no sólo la normativa comunitaria, sino también la normativa internacional comparada. A través de la ley que se debate, la apuesta por la apertura del mercado de servicios es real y no puramente nominal y, al propio tiempo, se hace con las debidas garantías de viabilidad de la red de infraestructuras de transporte ferroviario, al establecerse que ésta se mantendrá en el ámbito del Estado y que servirá de forma igual para cualquier prestador de servicios de transporte. En todo caso, se asume de manera coherente la obligación de mantener esta red de forma tal que sea plenamente operativa. La red de la que hablo es la que pasa a denominarse red ferroviaria de interés general y está comprendida por todas las infraestructuras ferroviarias de titularidad estatal. El proyecto de ley del sector ferroviario es, en definitiva, una expresión clara del deseo de modernizar el transporte en España y, al propio tiempo, de establecer los medios necesarios que propicien la inversión por el sector privado en la prestación de los servicios y las garantías necesarias de calidad de estos en beneficio del conjunto de los ciudadanos.

Contenidos del proyecto de ley del sector ferroviario. La regulación queda recogida en el proyecto de ley en siete títulos, cada uno de los cuales está estructurado a su vez en capítulos que abarcan el conjunto de los aspectos claves para el buen desenvolvimiento de las actividades inherentes a la actividad ferroviaria. Completan el texto ocho disposiciones adicionales que adaptan el sector público ferroviario al nuevo modelo, reorganizando los entes existentes en coherencia con el cuerpo de la futura ley; seis disposiciones transitorias, que modulan la apertura del mercado ferroviario que se contempla en la misma, para garantizar un adecuado

proceso de cambio; una disposición derogatoria, tres disposiciones finales y un anexo de definiciones. Este nuevo marco regulatorio será completado en el futuro con un conjunto de normas reglamentarias que desarrollan el contenido del proyecto de ley tal y como queda en él recogido. El proyecto de ley se circunscribe a la regulación de la materia respecto de la cual el Estado tiene competencia normativa exclusiva, respetando escrupulosamente las competencias que en materia de ferrocarriles corresponden a las comunidades autónomas.

En cuanto a los fines que la futura ley persigue, se establecen, entre otros, los de garantizar un sistema común de transporte ferroviario en el territorio del Estado, el de mantener la unidad de mercado y el de determinar las pautas para coordinar las actuaciones de los distintos órganos y administraciones públicas con competencias en materia de transporte en cuanto puedan incidir en el sector ferroviario. Además, la Ley que se proyecta contempla otros fines inspiradores de la reforma del sistema ferroviario que se acomete mediante la misma, entre los que destacan el de separar el régimen jurídico aplicable a las infraestructuras ferroviarias del de los servicios de transporte que sobre ellas se prestan y regular el acceso de las empresas ferroviarias a la citada infraestructura. La futura ley significará la ruptura del conjunto camino-vehículo como una unidad de explotación establecido por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. La futura ley igualmente recogerá aquellos fines que buscan sentar las bases de lo que debe ser el nuevo sistema ferroviario atenido a las directivas comunitarias; un régimen de competencia que, instaurado desde el mismo momento de la entrada en vigor de la ley que se proyecta, vaya adaptándose progresivamente a las circunstancias del mercado, facilitando el desarrollo de la política europea común de transporte ferroviario y favoreciendo la interconexión de las redes y la interoperabilidad e intermodalidad de los servicios. En definitiva, este proyecto de ley pretende garantizar la viabilidad futura del sistema ferroviario estatal, promoviendo la construcción de nuevas infraestructuras y prestación de nuevos servicios de transporte ferroviario de competencia estatal, siendo especialmente consciente de la necesidad de que en el nuevo sistema ferroviario los servicios de transporte se presten de forma eficaz, continuada y segura, garantizando el derecho de los usuarios a acceder a dichos servicios en adecuadas condiciones de calidad y seguridad.

La infraestructura ferroviaria. El proyecto de ley define el concepto de infraestructura ferroviaria enumerando los elementos que, en todo caso, tienen dicha consideración. La relación constituye un *numerus apertus* y el Gobierno queda facultado para incluir en cualquier momento nuevos elementos que deban formar parte de la infraestructura ferroviaria. A partir de la

definición se establece la de la red ferroviaria de interés general, que estará constituida por las infraestructuras ferroviarias sobre las que el Estado tiene competencia exclusiva, disponiendo que «La red ferroviaria de interés general está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema general de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y las conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional». De este modo, el concepto de red ferroviaria de interés general cumple el fin de lograr el mayor grado de cohesión en todo el territorio del Estado y permite estructurar sobre ella las competencias estatales plenas. De alguna manera, el concepto de red ferroviaria de interés general sustituye al de red nacional integrada, que estableció en su día la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Se establecen en el proyecto de ley los mecanismos para la inclusión de una determinada infraestructura en la red de interés general, correspondiendo al Ministerio de Fomento acordar en cada momento la inclusión de las infraestructuras ferroviarias cuando razones de interés general así lo justifiquen, previo informe de las comunidades autónomas afectadas. Dicha determinación debe realizarse en el marco de los principios que establece el propio proyecto de ley. No obstante y con carácter transitorio se prevé que, mientras no se concreten las líneas que deben formar parte de la red ferroviaria de interés general, se entiende que la misma se compone de las líneas que hasta la fecha de entrada en vigor de la ley que se proyecta estén siendo administradas por RENFE o cuya administración se haya encomendado al GIF o ejerza la autoridad portuaria correspondiente en los puertos de interés general. Asimismo, formará parte de la red ferroviaria de interés general la red de ancho métrico de titularidad estatal explotada por FEVE.

Finalmente, se recoge la posibilidad de que una infraestructura ferroviaria incluida en la red de interés general sea excluida de la misma cuando hayan desaparecido los motivos de interés general que justificaron su inclusión. Se atribuye al Ministerio de Fomento las competencias para planificar, acordar el establecimiento o modificación de las líneas ferroviarias y aprobar los estudios informativos. La aprobación de los proyectos básicos y de construcción y la construcción misma de la infraestructura podrá ser realizada por el Ministerio de Fomento o por el administrador de infraestructuras ferroviarias, atendándose a la resolución de establecimiento o modificación que dicte el Ministerio de Fomento a estos efectos.

El proyecto de ley regula el contenido básico de los estudios informativos de los proyectos básicos y de los proyectos constructivos, cubriendo una laguna de la anterior legislación que fue salvada con una remisión a la legislación de carreteras. La aprobación del estudio informativo correspondiente, previo informe de las comunidades autónomas afectadas, determinará la inclusión de la línea o tramo a que se refiera en la red ferroviaria de interés general. En todo caso, y puesto que la potestad expropiatoria corresponde por ley al Estado, a la provincia y al municipio, el proyecto de ley prevé que, cuando corresponda al administrador de infraestructuras ferroviarias construir una determinada infraestructura ferroviaria de titularidad pública, la potestad expropiatoria será ejercida por la Administración general del Estado, siendo el beneficiario de la expropiación la citada entidad pública empresarial, que deberá abonar el justiprecio de las expropiaciones. Además, el proyecto de ley prevé la posibilidad de clausurar líneas ferroviarias o tramos de las mismas o elementos concretos de la infraestructura ferroviaria —por ejemplo, estaciones— cuando durante tres meses no se presten servicios sobre los mismos o la explotación sea altamente deficitaria. No obstante, también se contempla la posibilidad de que las comunidades autónomas o las entidades locales puedan asumir la financiación del mantenimiento y explotación de la infraestructura de que se trate antes de que el ministerio llegue a acordar su clausura.

Las infraestructuras ferroviarias tienen en parte un carácter lineal similar al de las carreteras, pero incorporan, a diferencia de éstas, complejos ferroviarios localizados en instalaciones terminales o áreas de intermodalidad, en cierta manera, similares a puertos o aeropuertos que requieren la regulación de su consideración urbanística. En este sentido, y siguiendo los modelos portuarios y aeroportuarios, el proyecto de ley faculta al Ministerio de Fomento para aprobar proyectos de delimitación y utilización de espacios ferroviarios, que elaborará el administrador de infraestructuras ferroviarias, mediante los cuales se podrán establecer zonas de servicio ferroviario, en áreas vinculadas a estaciones o terminales de carga, destinadas no sólo a usos ferroviarios sino a la realización de actividades industriales, comerciales y de servicios cuya localización en dicho espacio se encuentre justificada por su relación con la actividad ferroviaria, por el volumen de tráfico que genera o por los servicios que se presten a los usuarios de los servicios de transporte ferroviario. Se prevé que los terrenos destinados a zonas de servicio ferroviario habrán de ser calificados como sistema general ferroviario o equivalente en los planes generales o por los demás instrumentos generales de ordenación urbanística. El desarrollo del sistema general ferroviario de las zonas de servicio ferroviario deberá realizarse mediante un plan especial de ordenación de la zona de servicio ferroviario o instrumento equiva-

lente, cuyo proyecto elaborará el administrador de infraestructuras ferroviarias y que se tramitará y aprobará, como plan de iniciativa pública, por la autoridad urbanística competente, previo informe de aquél sobre cuestiones de su competencia. Los desacuerdos que puedan existir entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y la autoridad urbanística competente serán dirimidos por el Consejo de Ministros.

Las obras de construcción, reparación o conservación de líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura tendrán la consideración de obras de interés general y sus proyectos serán previamente comunicados a la Administración urbanística competente, a efectos de que compruebe su adecuación al correspondiente estudio informativo y emita el oportuno informe, y no estarán sometidas al control preventivo municipal al que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, reguladora de las bases de régimen local. El referido informe se entenderá que es favorable si transcurre un mes desde la presentación de la oportuna documentación sin que se hubiere remitido.

Con objeto de agilizar la construcción de infraestructuras ferroviarias y la explotación de los servicios ferroviarios, se exceptúan del control preventivo municipal las obras de construcción, reparación o conservación de líneas ferroviarias, tramos de las mismas u otros elementos de la infraestructura ferroviaria, por constituir obras de interés general, entendiéndose implícitamente otorgadas todas las autorizaciones, permisos o licencias administrativas de primera instalación o apertura previstas en la normativa vigente para el desarrollo de actividades vinculadas directamente al tráfico ferroviario. También queda prevista la regulación de los pasos a nivel, hasta ahora contenida en normas de carácter reglamentario. El proyecto establece que los cruces de las líneas férreas con autopistas, autovías, carreteras, caminos u otras vías de comunicación se produzcan a distinto nivel y dispone las herramientas necesarias para suprimir o reordenar los pasos a nivel actualmente existentes, garantizándose, en todo caso, la seguridad y el acceso a los inmuebles afectados por la supresión o reordenación.

En lo concerniente a las limitaciones de la propiedad, necesarias para garantizar la seguridad en la utilización de las infraestructuras ferroviarias, se simplifica la regulación vigente, distinguiéndose una zona de dominio público y otra de protección. Se establecen pautas de actuación en los supuestos de expropiación de bienes existentes en dichas zonas y en casos de obras y actividades ilegales dentro de las mismas. Se atribuye al administrador de infraestructuras ferroviarias el ejercicio de todas las competencias relativas al uso y defensa del dominio público ferroviario. Igualmente, y con el objeto de garantizar los mismos fines, se establece una línea límite de edificación en la que no se permitirá, con carácter general, la construc-

ción de nuevos edificios a menos de 50 metros desde la arista exterior de la plataforma más próxima. No obstante, se prevé la posibilidad de que reglamentariamente se pueda determinar una distancia inferior en función de las características de las líneas. Asimismo, el Ministerio de Fomento, previo informe de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación diferente a la establecida con carácter general. Finalmente, en las líneas ferroviarias que formen parte de la red de interés general que discurran por zonas urbanas, el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el apartado anterior, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente.

Como consecuencia de la separación entre infraestructura y prestación de servicios se regula la administración de infraestructuras ferroviarias. Se entiende por administración de infraestructuras ferroviarias «el mantenimiento y la explotación de aquélla, así como la gestión de sus sistemas de control, de circulación y de seguridad». Este concepto se ajusta íntegramente a las directivas comunitarias y permite acoger en su seno todas las actividades vinculadas a la gestión de las mismas, permitiendo la obtención de rendimientos a través de su utilización por terceros. La administración de infraestructuras ferroviarias se califica como un servicio de interés general y esencial para la comunidad, que se prestará en la forma que determine el proyecto de ley. A partir de este concepto, se establece el régimen aplicable al administrador de infraestructuras ferroviarias. Éste se configura como una entidad pública empresarial de las previstas en la Ley de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado. El Estado, a través de este organismo público, se compromete en mayor medida al ejercicio de estas actividades que si se acudiera a una forma societaria más vinculada con una concepción genuinamente mercantil de éstas. Asimismo, se regulan las funciones propias del administrador de infraestructuras ferroviarias, centradas en la administración de la red y, en su caso, construcción de las infraestructuras y estableciendo que, en ningún caso, dicho administrador podrá tener relación alguna con la prestación de servicios de transporte ferroviario. El administrador llevará a cabo la administración de las líneas ferroviarias de las que es titular y, al mismo tiempo, la de las líneas de titularidad del Estado que éste le encomiende en los términos que se establezcan en el convenio o contrato-programa que, al efecto, se celebre entre ambos. En definitiva, la ley que se proyecta regula los principios y la normativa en la que se basará el administrador de infraestructuras ferroviarias para la construcción, administración de infraestructuras, así como los regímenes aplicables a su patrimonio, personal laboral, régimen tributario y de control técnico y de gestión,

todos ellos abordados más adelante en esta comparecencia al tratar del proyecto de estatuto de la nueva entidad ADIF.

El proyecto de ley establece las bases del régimen jurídico de la declaración sobre la red y de la adjudicación de capacidad de la infraestructura. El contenido de estos dos apartados es el resultado de incorporar la Directiva 2001/14 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad. La declaración sobre la red expondrá la naturaleza de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias y contendrá las condiciones de acceso a la misma, los principios tarifarios, los criterios y normas de adjudicación de capacidad y todo lo relativo a plazos y procedimientos. El contenido de la misma será objeto de desarrollo reglamentario mediante orden del Ministerio de Fomento. La adjudicación de capacidad de infraestructura determina la asignación por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias de las franjas horarias definidas en la declaración sobre la red a los correspondientes candidatos, con el fin de que puedan circular entre dos puntos durante un periodo de tiempo determinado. El régimen de la adjudicación de capacidad no impedirá que el administrador de infraestructuras ferroviarias pueda imponer requisitos a los candidatos con el fin de proteger las expectativas en materia de ingresos y la futura utilización de la infraestructura que gestiona. En todo caso, estos requisitos deberán ser adecuados, transparentes y no discriminatorios. El calendario y el régimen aplicable en materia de adjudicación de capacidad serán asimismo objeto de desarrollo por orden del Ministerio de Fomento. Finalmente, el texto regula una serie de medidas especiales que el administrador puede adoptar en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario y el régimen jurídico de los derechos derivados del uso de la capacidad.

El proyecto hace especial referencia a las infraestructuras ferroviarias en los puertos y aeropuertos que existan en cada momento en su ámbito y que estén conectadas con la red ferroviaria de interés general, estableciendo que formarán parte de ésta desde que así se establezca mediante orden ministerial del Ministerio de Fomento; si bien estarán administradas —en el caso de los puertos de interés general— por la correspondiente autoridad portuaria, previo el oportuno convenio que para coordinar sus respectivas competencias se celebre con el administrador, mientras que en las zonas de servicios aeroportuarios se regirán por las normas generales contenidas en el proyecto de ley, sin perjuicio del oportuno convenio, a los efectos antes señalados.

También regula el proyecto de ley el régimen de las infraestructuras de titularidad privada. Se establece que sobre estas infraestructuras se podrá prestar transporte

ferroviario por cuenta propia, como complemento de otras actividades realizadas por empresas o establecimiento de su titular. El establecimiento o la explotación de estas infraestructuras, cuando discurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, se sujetará a la obtención previa de la correspondiente autorización del Ministerio de Fomento que habilite para ello; y, si fuere de utilidad pública o interés social, el Ministerio de Fomento podrá permitir a su titular la ocupación de los terrenos de dominio público necesarios e, incluso, la adquisición como beneficiario de los de propiedad privada mediante el procedimiento de expropiación forzosa. Asimismo, está prevista la posible conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada con la red ferroviaria de interés general cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias expresamente lo autorice.

Prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares. La prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares podrá ser realizada directamente por el administrador de infraestructuras o por otras personas o entidades con título habilitante expedido por aquél. Los contratos que respecto de esta clase de servicios se celebren por el administrador se regirán por lo previsto en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones. En los supuestos en los que no sea de aplicación dicha ley, el administrador de infraestructuras acomodará su actuación al ordenamiento jurídico privado, con observancia de los principios de publicidad y concurrencia, en los términos que precise su estatuto.

El transporte ferroviario. A los efectos del proyecto de ley, se entiende por transporte ferroviario aquel realizado por empresas ferroviarias empleando vehículos adecuados que circulen por la red ferroviaria de interés general. Como novedad introducida por la ley, se destaca la consideración del transporte ferroviario como servicio de interés general y esencial para la comunidad, que se prestará en régimen de libre competencia, incorporando así la apertura al mercado de dichos servicios en los términos que la ley establece y sin perjuicio de las medidas de graduación de dicha apertura contempladas en las disposiciones transitorias de la ley. También se recoge el régimen aplicable a las empresas ferroviarias, estableciéndose las condiciones que estas deben cumplir con carácter previo al acceso a la infraestructura ferroviaria.

La prestación del servicio de transporte de viajeros y mercancías estará sometida al requisito de la previa obtención de una licencia administrativa: licencia de empresa ferroviaria. El otorgamiento de esta licencia viene a reconocer a una entidad su condición de empresa ferroviaria. En el proyecto de ley, empresa ferroviaria es aquella entidad cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercan-

cías por ferrocarril en los términos que ésta establece. Las empresas ferroviarias deberán en todo caso aportar la tracción. De acuerdo con la Directiva 95/18, de 19 de junio de 1995, modificada por la Directiva 2001/13, se consideran también empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.

El concepto de empresa ferroviaria es nuevo en nuestro derecho positivo. La prestación de servicio de transporte por ferrocarril está encomendada por la ley de forma exclusiva a las empresas ferroviarias que hayan obtenido la oportuna licencia. No obstante, la ley que se proyecta no determina que el ámbito de actividad de la empresa ferroviaria sea excluyente, es decir, que no se pueda dedicar a otras actividades distintas de la del transporte ferroviario. La norma exige que su objeto principal sea la prestación del transporte ferroviario, sin perjuicio de que su objeto social comprenda otras actividades con carácter accesorio.

La obtención de la correspondiente licencia autoriza para prestar los servicios de transporte ferroviario, pero no da por sí misma derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria. Para acceder a la misma, las empresas ferroviarias deberán estar en disposición del correspondiente certificado de seguridad, así como presentar las correspondientes solicitudes de capacidad de infraestructura, cuya adjudicación corresponde al administrador, en los términos previstos en la ley que se proyecta. Asimismo, el otorgamiento de la licencia habilitará a la empresa ferroviaria para optar a la correspondiente autorización para la prestación de determinados servicios de transporte sobre las líneas o tramos que integran la red ferroviaria de interés general que hayan sido declarados de interés público de conformidad con el artículo 53 de la ley que se proyecta. La licencia será otorgada por el Ministerio de Fomento previa acreditación de determinados requisitos. Sin embargo, ésta sólo podrá ser denegada por incumplimiento de los requisitos previstos en la futura ley. No existe, por tanto, un *numerus clausus* de licencias ferroviarias.

Las empresas ferroviarias deberán revestir la forma de sociedad anónima, lo que implica la exigencia de un capital social mínimo y el sometimiento al cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley de Sociedades Anónimas. Las empresas ferroviarias, al solicitar la licencia de empresa, deberán presentar, en la forma que reglamentariamente se determine, una declaración de los tipos de servicios que se propongan realizar. Así, no podrán realizar servicios distintos de los incluidos en su declaración al Ministerio de Fomento. Además, para garantizar un servicio seguro y adecuado, se exige que las empresas ferroviarias cumplan en todo momento determinados requisitos de rigor profesional, capacidad financiera y competencia, de conformidad con lo previsto en la Directiva 95/18, modificada por la Directiva 2001/13. La futura ley establece los principios de conservación, suspensión y revocación de la licencia. La sección III de la

Directiva 95/18, modificada por la 2001/13, regula, bajo el título Validez de la licencia, los supuestos de conservación, revocación o suspensión de la licencia. El proyecto de ley, de forma más sistemática y ordenada que la directiva, ha dedicado un artículo distinto para cada uno de estos supuestos.

En relación con la comunicación a otros Estados de la Unión Europea, la Directiva 95/18, modificada por la 2001/13, establece el principio de que las licencias otorgadas por un Estado miembro de la Unión serán válidas en toda la comunidad. Este principio de validez general en todo el territorio de la Unión exige la colaboración de todos los Estados miembros. Es por ello por lo que el proyecto de ley prevé que cuando el Ministerio de Fomento tenga indicios de que una empresa ferroviaria a la que haya otorgado licencia una autoridad de otro Estado miembro incumple los requisitos legales y reglamentariamente exigibles, informará de ello a la autoridad concedente. En el mismo sentido, cuando el Ministerio de Fomento tenga conocimiento de que a una empresa ferroviaria de otro Estado miembro le hubiese sido suspendida o revocada la licencia, acordará las medidas pertinentes para impedir la prestación por aquélla de los servicios de transporte ferroviario, amparada por dicho título habilitante. En todo caso, el ministerio informará a la Comisión Europea de la concesión, modificación, suspensión o revocación de licencias de empresas ferroviarias.

En el proyecto de ley se atribuye al Consejo de Ministros la capacidad para declarar de interés público, de oficio o a instancias de comunidades autónomas o de corporaciones locales interesadas, la prestación de determinados servicios de transportes o de las líneas o tramos que integran la red de interés general cuando aquélla resulte deficitaria o no se produzca en las adecuadas condiciones de frecuencia y calidad, y sea necesaria para garantizar la comunicación entre distintas localidades del territorio español. Declarada de interés público la prestación de un determinado servicio de transporte ferroviario, las empresas ferroviarias podrán prestarlo previa obtención de la correspondiente autorización, que será otorgada por el Ministerio de Fomento mediante el correspondiente procedimiento de licitación pública. En caso de que la declaración de interés público se realice a instancia de las comunidades autónomas o de las corporaciones locales interesadas, éstas serán responsables de su financiación.

A efectos de establecer unas pautas para la prestación de estos servicios y su financiación, se permite que el Ministerio de Fomento celebre los oportunos convenios de colaboración con las comunidades autónomas y las entidades locales. En definitiva, lo que se hace es prever un régimen de mínima intervención administrativa con objeto de garantizar fines básicos de protección a la defensa nacional, la seguridad pública y la adecuada prestación de los servicios de trans-

porte ferroviario en beneficio del conjunto de los ciudadanos.

Es necesario que la Administración general del Estado, con objeto de velar por la seguridad y los derechos e intereses de los usuarios, tenga fácil acceso a los datos y circunstancias que afectan a las empresas ferroviarias que presten servicios de transporte. Por ello, la futura ley ha previsto la creación de un registro especial de carácter público, dependiente del ministerio de Fomento, en el que se inscribirán, de oficio, todos los datos relativos a las entidades que hayan obtenido una licencia de empresa ferroviaria. La forma de inscripción y el régimen jurídico del mismo serán objeto de regulación mediante real decreto.

El régimen de seguridad en el transporte ferroviario encuentra su fundamento en las previsiones de la Directiva 2001/14. Se exige el cumplimiento íntegro de todas las normas de seguridad previstas en la ley que se proyecta y en su normativa de desarrollo, previendo la homologación del material rodante y la exigencia, antes de iniciarse la prestación del servicio sobre una determinada línea, de la preceptiva obtención del certificado de seguridad. Este certificado de seguridad será un documento emitido por el Ministerio de Fomento o, en su caso, por el administrador de infraestructuras ferroviarias u otro ente facultado por aquél. En él se fijan las distintas condiciones que deben cumplir las empresas ferroviarias que deseen prestar un servicio de transporte ferroviario, ya sea de viajeros o de mercancías. Todo el régimen aplicable en esta materia será objeto de desarrollo reglamentario posterior. Además, se prevé la posibilidad de que reglamentariamente, si así llegará a determinarse en la normativa comunitaria, el otorgamiento de los mencionados certificados pueda llevarse a efecto por un ente u órgano administrativo habilitado al efecto.

La regulación de los derechos de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, remite su concreta determinación a lo que se establezca en la normativa vigente y en los contratos celebrados con las empresas ferroviarias, cuyas condiciones generales habrán de ser aprobadas por el Ministerio de Fomento con carácter previo a su aplicación. En el nuevo sistema ferroviario español la prestación de los servicios de transporte ferroviario debe estar presidida por la calidad de los mismos. Es por ello que el proyecto de ley obliga a las empresas ferroviarias a respetar los niveles de calidad que reglamentariamente se establezcan.

En la regulación del régimen del personal ferroviario se exige que todo el personal ferroviario cuente con la cualificación suficiente que permita prestar el servicio con las debidas garantías de seguridad y eficacia. Mediante orden del Ministerio de Fomento se establecerán estas condiciones y los requisitos para la obtención de títulos o permisos habilitantes para desempeñar las funciones propias del personal ferroviario y el régi-

men de autorización y funcionamiento de los centros de formación del mismo.

El régimen económico y tributario. La regulación de las tasas y tarifas reconocidas a favor del administrador de las infraestructuras ferroviarias constituye un complemento indispensable de los preceptos relativos a su patrimonio y a sus recursos. En materia de tasas, el proyecto de ley contempla cinco diferentes: la tasa por licencias y certificados de seguridad, la tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros, la tasa por homologación de centros de formación de personal ferroviario y de certificación de material rodante y para el otorgamiento de títulos a dicho personal y, finalmente, la tasa por utilización de las infraestructuras ferroviarias, en la que se distinguen, a su vez, dos cánones distintos: el canon por la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la red ferroviaria de interés general y el canon por la utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias.

Tasa por licencias y certificados de seguridad. Es aquella cuyo hecho imponible es la expedición, ampliación, renovación o revisión de las licencias de empresa ferroviaria y de los certificados a que se refiere la nueva ley. El hecho imponible comprende no sólo el acto inicial de concesión de la licencia sino también las posibles ampliaciones y renovaciones de las ya concedidas, así como la revisión o mantenimiento de los certificados de seguridad. En todos los supuestos, la condición de sujeto pasivo de la tasa recae en la empresa ferroviaria a cuyo favor se expida, amplíe, renueve o revise la correspondiente licencia o certificado de seguridad y el importe de la tasa se fija, como es habitual en nuestro ordenamiento jurídico y tributario, en una cuantía fija por el acto correspondiente, susceptible de actualización anual. Las restantes normas sobre devengo, gestión y liquidación de las tasas que se contemplen siguen igualmente las pautas generales de la legislación general en la materia. Debe destacarse que el proyecto de ley contiene la afectación expresa de la recaudación de ambas tasas al patrimonio de administrador de infraestructuras ferroviarias.

Tasa de seguridad. Se establece una tasa que tiene como antecedente inmediato el régimen del artículo 29 de la Ley 24/2001, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. De hecho, el proyecto de ley se ajusta fielmente a la regulación contenida en la citada norma y, por tanto, el hecho imponible de la tasa se identifica con la prestación, por parte del administrador, de los servicios de vigilancia y control de acceso, tanto de viajeros como de equipajes, a las estaciones y demás recintos ferroviarios que son competencia de dicho organismo en relación con las infraestructuras de titularidad propia, así como con las infraestructuras de titularidad estatal. La estructura de la tasa, siguiendo el modelo señalado, consiste en una cuantía fija por persona y viaje, con determinadas modalidades y, en este caso, la gestión, liquidación y recaudación son

directamente atribuidas por la ley al administrador de infraestructuras ferroviarias.

Tasa por homologación de centros de formación de personal ferroviario y de certificación de material rodante y para el otorgamiento de títulos a dicho personal. La condición de sujeto pasivo de esta tasa recae en la persona natural o jurídica que solicite la correspondiente homologación o título y el importe de la tasa se fija, como en el caso de las anteriores, en una cuantía fija por el acto correspondiente, susceptible de actualización anual. Las restantes normas sobre devengo, gestión y afectación de las tasas que se contemplan siguen igualmente las pautas generales establecidas en la ley para la tasa por otorgamiento de licencia.

Tasa por utilización de las infraestructuras ferroviarias. Finalmente, queda regulada la tasa por utilización de las infraestructuras ferroviarias, distinguiendo dentro de ésta dos tipologías de canon: el canon por la utilización de las líneas que integran la red de interés general y el canon por la utilización de estaciones y terminales ferroviarias.

La base de la regulación de estos cánones consiste en que el administrador de infraestructuras ferroviarias tiene la potestad de percibir de las empresas que presen servicio de transporte tasas por la utilización por parte de dichas empresas de las infraestructuras ferroviarias, por el uso, tránsito o estacionamiento de trenes en las estaciones, terminales e instalaciones y por el uso de los servicios ferroviarios en general. El establecimiento y modificación de las cuantías de ambos cánones, resultantes de la aplicación de los elementos y criterios de cuantificación establecidos en el proyecto de ley, deberá efectuarse por orden ministerial. En todo caso, los ingresos obtenidos por el cobro de estos cánones quedarán afectos al patrimonio del administrador de infraestructura ferroviarias y con independencia, por supuesto, de las tarifas o precios privados que el propio administrador de infraestructuras pueda percibir de los usuarios y de terceros. En el caso de infraestructuras de titularidad estatal, el importe total de los cánones percibidos por la utilización de éstas se tendrá en cuenta a efectos de establecer el precio que el Estado fije para su retribución en el convenio o contrato-programa a que se refiere el proyecto de ley.

Dentro del canon por la utilización de las líneas integrantes de la red de interés general, quiero hacer mención especial de sus cuatro componentes fundamentales. El primero, referido a la adjudicación de capacidad y el acceso a la red, que busca recuperar el coste de elaboración de los planes y programas de explotación. Uno segundo dedicado a la reserva de capacidad de infraestructura, que está orientada a la recuperación de los costes fijos de explotación. El tercero tiene que ver con la utilización efectiva de la capacidad reservada y se orienta a la recuperación de los costes variables de explotación. Finalmente, el cuarto, que refleja el tráfico real producido sobre la infraestructura y que pre-

tende la recuperación de los costes de inversión en infraestructuras ferroviarias.

El proyecto de ley se ocupa asimismo de las tarifas ferroviarias. Si bien no sería indispensable incorporar al texto legal la regulación aplicable a unos ingresos que tienen naturaleza privada y resultan por ende ajenos a todo requerimiento de previsión legal de su existencia y de su régimen jurídico, hemos juzgado conveniente incluir en el mismo algunos criterios de índole general en relación con estos precios privados que puede percibir el administrador de infraestructuras ferroviarias de las empresas ferroviarias. Así, se establece que la prestación por el administrador de infraestructuras a terceros de servicios adicionales, complementarios y auxiliares o que el uso comercial por terceros de instalaciones y espacios disponibles de la entidad, siempre que unos u otros se produzcan también en régimen de concurrencia y derecho privado, estarán sujetos al pago de tarifas a cargo de las personas beneficiarias de los referidos usos y servicios. Del mismo modo, la prestación de estos servicios por terceros, con habilitación otorgada por el administrador, estará sujeta al pago de las correspondientes tarifas en beneficio de éste y a cargo de las entidades beneficiarias de los referidos servicios. Como es lógico, el establecimiento de estas tarifas corresponde de manera exclusiva al administrador de infraestructuras en función de la política comercial que aplique esta entidad, si bien la ley que se proyecta contempla la remisión preceptiva de las mismas al Ministerio de Fomento, así como la posibilidad de que este departamento establezca exenciones o bonificaciones en las tarifas por motivos de interés general y compensando al administrador por la disminución de ingresos producida. En atención a su naturaleza de ingresos privados y teniendo en cuenta que en este caso no resulta procedente establecer criterios explícitos de delimitación entre ingresos públicos y privados, entre otros motivos porque la sujeción de los contratos de la entidad al régimen general de derecho privado lo hace innecesario, el anteproyecto no hace referencia expresa a las tarifas que el administrador de infraestructuras perciba de los usuarios finales de los servicios ferroviarios.

El régimen jurídico de la Administración ferroviaria. Este régimen distingue como agentes del sistema, por una parte, la Administración general del Estado, que ejercerá sus competencias en materia ferroviaria con arreglo a lo previsto en la ley que se proyecta y sus reglamentos de desarrollo. Por otra, el Ministerio de Fomento, al que se reconocen, entre otras, las funciones de ordenación general y regulación del sistema de otorgamiento de licencias a las empresas ferroviarias, de definición del régimen tarifario o de defensa del dominio público ferroviario y, finalmente, el comité de regulación ferroviaria, que se concibe como un órgano colegiado integrado en el ministerio y al que corresponden una serie de competencias tales como la salva-

guarda de la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la red ferroviaria de interés general en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias, garantizar la igualdad entre empresas públicas y privadas en las condiciones de acceso al mercado de los referidos servicios o la resolución de los conflictos que puedan plantearse entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias en distintos supuestos relacionados con los procedimientos de adjudicación de capacidades, el uso del certificado de seguridad o la aplicación de los criterios de las declaraciones de red.

Régimen sancionador y de inspección. El régimen que se contiene en el proyecto de ley supera el actual régimen de determinación de tipos infractores y tipifica los incumplimientos normativos sancionables, así como las normas de inspección. Además, actualiza y adapta a la nueva realidad que nace con el proyecto de ley del sector ferroviario, el régimen tradicional de infracciones y sanciones. Contiene un régimen disciplinario particular que permite la imposición de sanciones administrativas en caso de infracción de normas reguladoras del sector ferroviario. Son sujetos de la potestad disciplinaria no sólo las empresas ferroviarias sino cualesquiera otras personas físicas o jurídicas que realicen las actividades contempladas en la ley o que resulten afectadas por su contenido y, en su caso, los usuarios de transporte ferroviario o a quienes con su conducta perturbaren su normal prestación o la integridad de los bienes afectos a la explotación ferroviaria. La actividad de las empresas ferroviarias se encuentra sometida a un régimen disciplinario más intenso que otras ramas empresariales, lo que se justifica fundamentalmente en la necesidad de garantizar la seguridad del transporte ferroviario. La ley proyectada atribuye la facultad de inspección de las actividades ferroviarias y la defensa de las infraestructuras al Ministerio de Fomento. El ejercicio de policía de los ferrocarriles, en relación con el uso y defensa de la estructura ferroviaria, se encomienda al administrador de infraestructuras ferroviarias. La atribución de esta potestad a éste, en cuanto entidad pública empresarial, es congruente y complementaria con las funciones que la ley le atribuye en relación con el mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria.

El proyecto de ley opta por la forma más generalizada de sanción administrativa: la multa. Las infracciones tipificadas en la ley son sancionables con multas de diferentes cuantías en función de la calificación de la infracción. La incoación e instrucción de los expedientes corresponderá a las delegaciones del Gobierno en las comunidades autónomas. Las sanciones por infracciones muy graves serán impuestas por el ministro de Fomento, las tipificadas como infracciones graves, por el órgano competente del Ministerio de Fomento, y las que repriman infracciones leves, por los delegados del Gobierno.

El proyecto de ley contiene ocho disposiciones adicionales. De acuerdo con la primera, la actual entidad pública empresarial RENFE pasará a denominarse administrador de infraestructuras ferroviarias, ADIF, asumiendo las funciones que la ley asigna al administrador de infraestructuras ferroviarias.

Mediante orden del Ministerio de Fomento se determinará el personal de la actual entidad pública empresarial RENFE, que se integrará en RENFE-Operadora, y qué bienes muebles e inmuebles de la entidad pública empresarial RENFE serán necesarios para la prestación de servicios de transporte ferroviario, a los efectos de pasar a integrar el patrimonio de la nueva entidad pública empresarial RENFE-Operadora. Los restantes bienes quedarán adscritos al patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Igualmente, según la disposición adicional segunda, todos los bienes actuales de la entidad pública GIF, Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, que se extingue, pasarán a integrarse en el patrimonio de la entidad pública empresarial administrador de infraestructuras ferroviarias.

La tercera contempla la creación de una nueva entidad pública RENFE-Operadora, que tendrá por objeto principal la prestación de los servicios de transporte que viene prestando RENFE. Se establece el régimen jurídico básico de esta entidad pública, que habrá de ser complementado por el estatuto que la regule, que se aprobará mediante real decreto.

La cuarta determina que los actos de mutación patrimonial, afectación, adscripción y atribución de la Administración objeto de la presente ley quedarán exentos de toda clase de tributos estatales, autonómicos y locales.

La quinta excluye del ámbito de aplicación de la ley los modos de transporte que utilicen cable o cables, tractores y portadores y que no tengan camino de rodadura fijo.

La sexta determina que, en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la ley, RENFE-Operadora deberá proceder a la habilitación de su personal y a la homologación de su material rodante en la forma establecida en ella o en las normas que reglamentariamente se determinen.

La séptima recoge la adscripción al ADIF de los bienes inmuebles de titularidad estatal correspondientes a las líneas de ferrocarril de construcción abandonada que, en el momento de la entrada en vigor de la ley que se proyecta, tengan la naturaleza jurídica de bienes de dominio público.

Por último, la octava regula el régimen de interconexión e interoperabilidad de las redes y la intermodalidad de los servicios.

En cuanto a las disposiciones transitorias, en la primera se aborda el calendario de apertura del mercado para los servicios ferroviarios de transporte internacional de mercancías. La referida apertura del mercado se

producirá conforme al siguiente calendario. Desde la fecha de entrada en vigor de la ley, el transporte internacional de mercancías prestado en la denominada red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías, en los términos definidos reglamentariamente. Antes del 15 de marzo de 2008, el transporte internacional de mercancías sobre la red ferroviaria de interés general habilitada para ello. La determinación concreta de la fecha de apertura del mercado de este tipo de transportes se establecerá mediante real decreto y estará sujeta al adelanto previsto en el segundo paquete ferroviario que, como saben sus señorías, fue discutido y aprobado en el último Consejo Europeo de Transportes y que actualmente está en tramitación, pero que ya prevé este adelanto del calendario y que propone el 1 de enero de 2006 como nueva fecha límite de entrada en vigor. Conviene recordar que el acuerdo político alcanzado en este segundo paquete ferroviario que acabo de mencionar afecta a estas directivas. Primero, a la Directiva para el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios que modifica las directivas 91/440 y la 2001/12, que se refiere a la liberalización del transporte de mercancías. Segundo, la Directiva sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios. Tercero, la Directiva para la interoperabilidad ferroviaria que modifica la 96/48 y la de 2001/16 y, cuarto, la Directiva sobre el establecimiento de la Agencia Europea para la Seguridad y la Interoperabilidad Ferroviaria. Podrán obtener, con arreglo a la ley que se proyecta, asignación de capacidad de infraestructura los candidatos nacionales de otros países de la Unión Europea que deseen prestar servicios de transporte ferroviario en España tan pronto como aquéllos liberalicen su prestación, lo subrayo, tan pronto como aquéllos liberalicen su prestación. En todo caso, las previsiones de la futura ley resultarán de aplicación a los referidos candidatos en la fecha en la que expire el plazo para que los Estados miembros de la Unión Europea liberalicen, con arreglo a las directivas comunitarias, cada tipo de servicio.

Como ya se expuso con anterioridad, y en tanto el Ministerio de Fomento no determine qué líneas han de constituir la red ferroviaria de interés general, ésta se compondrá de toda la infraestructura ferroviaria que hasta la fecha de entrada en vigor de la ley forme parte de las líneas que en dicho momento estén siendo explotadas por RENFE o cuya administración haya sido encomendada al GIF o a Puertos del Estado e, igualmente, la red de ancho métrico de titularidad del Estado y administrada por FEVE para integrar así la red ferroviaria de interés general.

Es básico el régimen transitorio previsto para la gestión del transporte ferroviario de viajeros. Este régimen establece que RENFE-Operadora tiene derecho a explotar los servicios de transporte de viajeros que se presten en el momento de entrada en vigor de la ley sobre la red ferroviaria de interés general, hasta que la Unión Europea no establezca un régimen de apertura

del mercado para este tipo de transporte. Por otro lado, la futura ley prevé el régimen aplicable a los convenios a celebrar entre el Estado y RENFE-Operadora. Finalmente, la disposición transitoria sexta determina el régimen aplicable a FEVE. La red explotada por FEVE integra la red ferroviaria de interés general. No obstante, le seguirá siendo de aplicación el contenido de los capítulos uno y dos, salvo alguna excepción, de la Ley 16/1987 de ordenación de los transportes terrestres, en tanto no se dicte en desarrollo de la futura ley un reglamento específico que establezca su régimen jurídico.

Sin perjuicio de lo anterior, se aplicará inmediatamente a la citada red y a FEVE el régimen previsto en la futura ley respecto de las limitaciones a la propiedad y al régimen sancionador. La disposición derogatoria de la ley que se proyecta deroga gran parte de la Ley 16/1987, de ordenación de los transportes terrestres, el artículo 74 de la Ley 42/1994, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, los artículos 160 y 161 de la Ley 13/1996, de medidas fiscales, administrativas y de orden social y el artículo 104 de la Ley 66/1997, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, y cuantas normas se opongan a lo previsto en la nueva ley. Junto con la eficacia derogatoria expresa de la ley, existe un efecto derogatorio tácito. No tiene sentido recoger una relación extensa de las normas que resultarían afectadas total o parcialmente por la derogación. Se aplica la regla de que la derogación tácita produce todos sus efectos.

La disposición final primera recoge la habilitación al Gobierno y al Ministerio de Fomento para dictar, de acuerdo con las facultades atribuidas en la ley que se proyecta, cuantas disposiciones sean precisas para el desarrollo y el cumplimiento de ellas. La segunda determina que la ley se aprueba al amparo de las competencias exclusivas que el artículo 149, (materias 1, 13, 14, 21 y 24) de la Constitución reconocen al Estado. Por último, la disposición tercera prevé que la futura ley entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». Dentro de dicho plazo, el Gobierno aprobará los estatutos de las entidades públicas empresariales, Administrador de Infraestructura Ferroviaria (ADIF) y RENFE-Operadora. Cierra el texto el anexo con las definiciones de los conceptos básicos.

Me atendré, a continuación, a la petición acerca del contenido de los estatutos de los nuevos entes públicos, la previsión relativa a los contratos programas y el saneamiento financiero de RENFE y FEVE formulada por el Grupo Parlamentario Socialista. Como he expuesto anteriormente, para que la modernización del transporte ferroviario sea una realidad acorde con los parámetros que establecen las directivas, es absolutamente preciso partir de la separación entre la infraestructura y los servicios. Para ello se impone la necesidad de distinguir, dentro del panorama ferroviario actual, dos entidades jurídicamente independientes

que se encarguen, respectivamente, de la administración de las infraestructuras y de la prestación de los servicios de transporte. En este sentido, y como ya ha quedado expuesto, el proyecto de ley del sector ferroviario que se analiza diferencia entre el ADIF y la empresa ferroviaria RENFE-Operadora. Ambas son entidades públicas empresariales, si bien la primera es el resultado del cambio de denominación de RENFE y de la integración del GIF, mientras que la segunda, RENFE-Operadora, es una entidad de nueva creación que nace de la separación de aquellas unidades de negocio de RENFE que resulten necesarias para la prestación del servicio de transporte ferroviario. La aparición de estas dos entidades hace necesarios sendos estatutos que regulen su régimen jurídico.

El estatuto del ADIF. La finalidad del estatuto del ADIF es la regulación de las normas orgánicas que en desarrollo de la ley del sector ferroviario determinen sus funciones, sus derechos y obligaciones y sus pautas internas de funcionamiento. El proyecto de ley prevé la transformación de la entidad pública RENFE en la entidad pública empresarial ADIF, que pasará a asumir las funciones de gestión de la infraestructura ferroviaria. El ADIF se ha concebido como un organismo público de los regulados en el artículo 43.1.b) de la Ley de organización y funcionamiento de la Administración general del Estado, adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras. Esta entidad pública gozará de personalidad jurídica propia y diferente de la del Estado, plena capacidad de obrar, patrimonio propio y se regirá por lo establecido en la ley del sector ferroviario, en la Ley 6/1997, de organización y funcionamiento de la Administración general del Estado, en su estatuto y en las demás normas que le sean de aplicación.

Por lo que respecta a los medios humanos y materiales con que contará la entidad pública empresarial ADIF, la disposición adicional primera del proyecto de ley viene a señalar que la determinación del personal y de los bienes muebles e inmuebles que sean necesarios para la puesta en marcha y el funcionamiento de la entidad empresarial RENFE-Operadora, se hará mediante orden del Ministerio de Fomento, manteniéndose el resto del personal y de los bienes en el seno de la entidad pública empresarial ADIF.

El proyecto de ley ha previsto, además, la extinción de la entidad pública Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) y la subrogación de la entidad ADIF en todos los derechos y obligaciones de aquélla. A efectos de lo dispuesto en el artículo 44 del texto refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto legislativo 1/1995, se considerará que existe sucesión de empresas entre ambas entidades públicas empresariales. De esta manera, los trabajadores de la entidad GIF se integrarán en la entidad ADIF y, además, el Ministerio de Fomento velará especialmente por que se cumpla adecuadamente dicha integración

laboral, promoviendo la interlocución entre las entidades y colectivos afectados por su aplicación. En cuanto a los funcionarios adscritos a la referida entidad, se les reconoce en el proyecto de ley el derecho de opción, pudiendo pasar a integrar la plantilla del personal laboral de la entidad pública empresarial ADIF con reconocimiento de la antigüedad que les corresponda y quedando en sus cuerpos o escalas de origen en la situación de excedencia voluntaria o bien accediendo a los puestos que puedan corresponderles conforme a la normativa regulatoria de la Función pública. Además, se ha previsto en el proyecto de ley que la entidad resultante de la transformación adquirirá la titularidad de todos los bienes de dominio público o patrimoniales que la entidad GIF tuviera adscritos o le pertenecieran en la fecha de entrada en vigor de la ley del sector ferroviario.

La entidad ADIF podrá construir las infraestructuras ferroviarias con cargo a sus propios recursos o con cargo a recursos ajenos, conforme al correspondiente convenio y, en todo caso, de acuerdo con lo que determine el Ministerio de Fomento. Asimismo, administrará las infraestructuras de su titularidad y aquellas cuya administración se le encomiende, también mediante el oportuno convenio. Esto es consecuencia de la necesaria separación de las actividades de administración de la infraestructura y de prestación de servicios que imponen las directivas comunitarias, que determinan la liberalización del sector ferroviario, correspondiendo al ADIF la primera de las funciones y a RENFE-Operadora la prestación de los servicios.

La estructura del estatuto del ADIF contará con un capítulo donde se recojan las disposiciones generales referentes a la naturaleza y régimen jurídico y a la autonomía de gestión de la entidad. Un segundo capítulo donde se regulen sus funciones. En este capítulo debemos distinguir las actividades a desarrollar por el ADIF: proyección, construcción, administración, explotación, inspección y control y la adjudicación de capacidad de infraestructura, en los casos y en la forma establecida en la ley y en el propio estatuto. Se deberá prever la posibilidad de encomienda de gestión de la infraestructura ferroviaria de titularidad estatal mediante la celebración del oportuno convenio o contrato programa. Deberá ser igualmente prevista la posibilidad de que se exploten redes de telecomunicaciones por el ADIF. La contratación y construcción de las obras de infraestructuras ferroviarias integrantes de la red ferroviaria de interés general, haciendo especial hincapié en las reglas que serán de aplicación a los supuestos de expropiación de terrenos. Finalmente, la administración de las infraestructuras integrantes de la red ferroviaria de interés general. Concretamente, la administración de las infraestructuras ferroviarias tiene por objeto el mantenimiento y la explotación de aquéllas, así como la gestión de sus sistemas de control, de la circulación y de la seguridad. Contendrá también dos capítulos destinados

a recoger el régimen jurídico de la organización y el del personal de la entidad. El régimen patrimonial de la entidad, que comprende la regulación de su patrimonio, el inventario y desafectación de los bienes que resulten innecesarios para la prestación de los servicios de interés general y esenciales para la comunidad. Por último, un capítulo regulará el régimen económico financiero dentro del cual se distingue entre los recursos económicos de la entidad, todo lo referente a su financiación, a su planificación, a su contabilidad, a su control y, finalmente, el régimen presupuestario.

En cuanto al estatuto de RENFE-Operadora, su objeto, según la propia disposición adicional tercera, es la prestación de servicios de transporte de viajeros y de mercancías y podrá, además, desarrollar cuantas actuaciones mercantiles resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de sus funciones, llevando a cabo toda clase de actos de administración o disposición que sean precisos para el cumplimiento de las mismas, incluso mediante la participación en negocios, sociedades o empresas, nacionales o extranjeras. Para ello, RENFE-Operadora asumirá, en los plazos y en la forma que la Ley del sector ferroviario prevé, los medios y activos que RENFE ha tenido afectos a la prestación de servicios ferroviarios. Es la consecuencia —como ya he reiterado— del compromiso de separación entre las actividades de administración de la infraestructura y de las actividades de transporte impuestas por las directivas comunitarias. Sin perjuicio del régimen de apertura del mercado ferroviario, y como recoge la propia disposición tercera de la ley, RENFE-Operadora quedará habilitada para la prestación del servicio de mercancías. Asimismo, y desde la entrada en vigor de la ley, RENFE-Operadora tendrá asignada toda la capacidad de infraestructura necesaria para la prestación de los servicios de transporte de mercancías que estuviere prestando en ese momento. Además, podrá obtener directamente la asignación de la capacidad necesaria para la prestación de nuevos servicios. Este régimen será de aplicación hasta el momento en que debidamente aprobada la declaración sobre la red, con arreglo a lo establecido en la ley del sector ferroviario, RENFE-Operadora pueda solicitar la capacidad necesaria para la prestación de sus servicios. De igual modo que el ADIF, el estatuto de RENFE-Operadora regulará su régimen jurídico. Debe ser aprobado dentro de los seis meses previstos para la entrada en vigor de la futura ley y a la vez que el estatuto que regule el régimen jurídico del ADIF. Contendrá un capítulo en el que queden reguladas las normas generales, sendos capítulos que fijen toda la regulación relativa a la organización y funcionamiento de RENFE, así como su personal, el régimen patrimonial y, por último, el régimen económico financiero con todos los detalles sobre el análisis de recursos, régimen de financiación, planificación, contabilidad y control y régimen presupuestario.

El contrato-programa. El contrato-programa es el instrumento utilizado en la política general de transportes del Gobierno, en respuesta a la voluntad de desarrollo del modo de transporte ferroviario para la optimización de la participación en la demanda de movilidad de la sociedad española. En la actualidad se encuentra vigente hasta el 31 de diciembre de este año el contrato-programa celebrado entre RENFE y la Administración general del Estado, cuyo periodo de vigencia se inició el 1 de enero de 1999. El objeto que se persigue es potenciar el desarrollo especializado del ferrocarril, favoreciendo la prestación de servicios de calidad dentro de la política de transportes y estableciendo objetivos diferenciados en función de los distintos negocios.

El proyecto de ley contempla la celebración de contratos-programa entre RENFE-Operadora y el Estado. Tal y como se prevé, hasta que la Unión Europea establezca un régimen de apertura al mercado del transporte ferroviario de viajeros, será RENFE-Operadora quien tenga el derecho de explotar los servicios de transporte de viajeros que viniera prestando hasta la entrada en vigor de la ley del sector ferroviario, sobre la red ferroviaria de interés general, y será exclusivamente durante este periodo de tiempo, cuando las directrices básicas de actuación de RENFE-Operadora, los niveles de inversión y los compromisos necesarios para alcanzar sus fines y objetivos deban concretarse en un contrato-programa a celebrar entre ésta y la Administración general del Estado. Asimismo, y hasta que se produzca la apertura del transporte ferroviario de viajeros, el proyecto de ley establece la posibilidad de que RENFE-Operadora pueda celebrar, con carácter transitorio, contratos-programa con los que se establezcan ayudas que le permitan ir adecuándose a las condiciones que supone la libre competencia del sector ferroviario y le faciliten su transición a este nuevo régimen de prestación de servicios. En cualquier caso, los contratos-programa celebrados entre el Estado y RENFE-Operadora deberán incluir tres conceptos: cercanías, regionales y compensación de pérdidas. Los dos primeros, relativos a las obligaciones del servicio público, tienen carácter de subvención a la explotación. Estas subvenciones serán aplicables en tanto en cuanto no haya competencia en el transporte ferroviario de viajeros.

El concepto de compensación de pérdidas engloba las aportaciones necesarias para darle continuidad al Plan de viabilidad establecido en el actual contrato-programa 1999-2003, destinadas a compensar las pérdidas de las actividades deficitarias de operación del servicio ferroviario, considerándose con carácter de reposición patrimonial. Este concepto será aplicable hasta que se cumplan las condiciones mínimas para poder participar en un mercado en competencia, por lo que, una vez aprobado el proyecto de ley, podrá ampliarse durante un periodo transitorio. Las aportaciones estatales a RENFE-Operadora mencionadas

anteriormente se realizarán con cargo a los Presupuestos Generales del Estado como transferencias corrientes del capítulo IV. Una vez que se abra al mercado de la competencia el transporte de viajeros, no podrán celebrarse nuevos contratos-programa. A partir de ese momento aquellos servicios de transporte ferroviario, sobre la red ferroviaria de interés general, que sean deficitarios y por los que RENFE-Operadora como gestor directo recibiera subvenciones, serán declarados de interés público y sólo podrán ser prestados por las empresas ferroviarias previa obtención de la correspondiente autorización, la cual será otorgada por el procedimiento de licitación pública.

A efectos de financiar el servicio, el Ministerio de Fomento, con las comunidades autónomas, entidades locales y la empresa ferroviaria que resulte adjudicataria, podrá celebrar los oportunos convenios en los que se acuerden, entre otros aspectos, los servicios que con arreglo a él se subvencionan, las características de su prestación, así como la Administración o administraciones públicas que deban entregar el importe de las subvenciones.

Saneamiento financiero. La Directiva 91/440 estableció que una de las medidas para facilitar la adaptación de los ferrocarriles comunitarios a las necesidades del mercado único y aumentar su eficacia era acometer el saneamiento financiero de las empresas ferroviarias. Para ello, los Estados miembros, conjuntamente con las empresas ferroviarias, establecerán mecanismos para contribuir a reducir las deudas de dichas empresas, hasta llegar a un nivel que no obstaculice una gestión financiera sana.

En España, la deuda de las empresas ferroviarias del Estado (RENFE y FEVE) alcanzó a finales de 2001 —último dato recientemente publicado— un importe de 7.380 millones de euros. A efectos comparativos, nuestro nivel de endeudamiento es significativamente inferior al del resto de los países de nuestro entorno. Así, esta deuda supone aproximadamente el 30 por ciento de la deuda ferroviaria francesa e italiana, el 50 por ciento de la deuda alemana y es similar a la deuda de los ferrocarriles belgas, holandeses y austriacos. A RENFE le corresponde el 98,7 por ciento de esta deuda y a FEVE el 1,3 por ciento restante. Éste es un indicador de la importancia relativa que tiene RENFE en el mercado de transporte ferroviario.

El endeudamiento de FEVE a 31 de diciembre de 2001 fue de 97,7 millones de euros. Estos compromisos financieros de FEVE suponen una ratio deuda/capital de 0,89, lo que implica una situación financiera saludable, en comparación con otras empresas del sector ferroviario en Europa. El proyecto de ley del sector ferroviario integra a FEVE dentro de la red ferroviaria de interés general. Sin embargo, su régimen jurídico, según se contempla en la disposición transitoria sexta del proyecto de ley, se realizará mediante un reglamento específico, en cuyo proceso de elaboración

habrán de ser considerados los aspectos relativos al saneamiento.

El endeudamiento de RENFE a 31 de diciembre de 2001 fue de 7.240,2 millones de euros, de los que 3.846,6 correspondieron a la deuda histórica por cuenta del Estado, 2.036,1 millones de euros a la deuda asociada a la infraestructura y 1.357,4 millones de euros a la relativa a la prestación del servicio ferroviario, imputadas estas últimas atendiendo a la composición de los activos.

Tal y como se recoge en la disposición adicional tercera del proyecto de ley del sector ferroviario, la nueva entidad pública RENFE-Operadora asumirá la deuda que RENFE hubiera contraído con ocasión de la adquisición, el mantenimiento y el funcionamiento del material rodante y de cualesquiera otros servicios relacionados con éste. Esta deuda se corresponde con la relativa a la prestación del servicio ferroviario, por un importe de 1.357,4 millones de euros y, como queda manifestado en la memoria económica del proyecto de ley, RENFE-Operadora tiene capacidad suficiente para hacer frente a la misma y acometer las inversiones previstas en el horizonte de estudio.

En cuanto al tratamiento del resto de la deuda de RENFE, la parte correspondiente a la deuda histórica permanecería en el ADIF, atendiendo el Estado el servicio de dicha deuda, tal como ocurre actualmente con RENFE. El tratamiento de la parte de la deuda de RENFE asociada a la infraestructura se hará como resultado de la reestructuración de activos entre RENFE y el Estado. En este sentido, el Ministerio de Hacienda, a través de la Intervención General de la Administración del Estado, entiende que no resulta posible una reestructuración de activos financiados con endeudamiento en la que los activos se atribuyan al Estado y la deuda al ADIF. De aquí se deduce que el Estado debe asumir como deuda el incremento neto de la formación brutal de capital fijo que resulta de la diferencia entre el valor de la red convencional que recibe menos los activos de la línea AVE Madrid-Sevilla que transfiere, tal como se recoge en la disposición adicional primera del proyecto de ley del sector ferroviario. Según una interpretación que cabría realizar del manual de déficit y deuda pública de Eurostat, esta deuda entraría dentro del proceso de reestructuración de activos y pasivos entre RENFE y el Estado y no afectaría al déficit público.

Como resumen al tratamiento de la deuda de RENFE (7.240,2 millones de euros), según los últimos datos recientemente actualizados y por supuesto con respeto siempre y referencia a los criterios definitivos que marque el Ministerio de Hacienda, la asignación de la deuda sería la siguiente: la deuda asociada a la prestación del servicio ferroviario (1.357,4 millones de euros) se transfiere a RENFE-Operadora, como consecuencia de los activos recibidos. La deuda histórica (3.846,6 millones de euros) permanece en el balance

del ADIF, con el compromiso del Estado de atender su servicio, al igual a como lo hace actualmente con RENFE. La deuda asociada a la infraestructura se transfiere en un 75 por ciento al Estado (1.538 millones de euros), como contrapartida a los activos recibidos y el restante 25 por ciento de la línea Madrid-Sevilla al ADIF (498,1 millones de euros).

Las aportaciones estatales a realizar al ADIF para llevar a cabo las inversiones de las líneas actualmente encomendadas al GIF tendrán la naturaleza de operaciones financieras, es decir, aportaciones patrimoniales, y no repercutirán en el déficit público, al tener el ADIF perspectiva de rentabilidad y obtener beneficios a partir del año 2022.

En este escenario, aun considerando los gastos financieros como un coste más para el cómputo de la regla SEC'95 del 50 por ciento, tal como resulta previsible, la consideración del ADIF como productor de mercado no se vería modificada. La ratio venta/coste de producción seguiría siendo en este supuesto muy superior al 50 por ciento.

De todo lo anterior, se puede inferir que el tratamiento de la deuda propuesto no supone un coste presupuestario adicional y, por tanto, no afecta al objetivo de déficit cero previsto en el pacto de estabilidad del Reino de España y, a la vez, permite la viabilidad de los entes que configuran el nuevo modelo ferroviario ante el reto que supone las inversiones previstas en el plan de infraestructuras del Ministerio de Fomento.

Al igual que el resto de los ferrocarriles europeos, el ferrocarril español ha convivido con la deuda, a la vez que ha mejorado la calidad de sus servicios y modernizado sus infraestructuras. En el futuro proseguirá en este mismo esfuerzo, con deuda o sin ella, conforme al marco institucional del nuevo modelo ferroviario. Por tanto, y como conclusión, el nuevo modelo ferroviario europeo que aplicamos en España garantiza la mejora en la calidad de los servicios y en la competitividad del sector, transformando el ferrocarril en un modo de transporte más eficiente y de menor impacto que otros, en beneficio de la mejor vertebración del territorio y de la mayor cohesión de toda la sociedad española y de toda la sociedad europea.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, vamos a suspender la sesión por cinco minutos para que sus señorías puedan atender otras obligaciones y dar lugar a que puedan preparar las intervenciones los distintos portavoces. **(Pausa.)**

Vamos a reanudar la sesión número 53 de la Comisión de Infraestructuras. Una vez producida la intervención del señor ministro de Fomento, toca ahora el turno de portavoces.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor ministro, en primer lugar, mientras le escuchaba durante la hora y media que ha llevado la lectura de casi cien folios y miraba hacia el cuadro que pende en las paredes de esta sala y que la ennoblece (donde está el ingeniero de caminos don Práxedes Mateo Sagasta, ministro de Fomento en reiteradas ocasiones y presidente del Gobierno en siete ocasiones consecutivas, un liberal que marcó una impronta de colosal importancia en España, que junto con el conservador Cánovas jugaron un papel histórico durante gran parte del siglo XIX), retrato al óleo del colosal ministro de Fomento, impulsor del sector ferroviario en el siglo XIX; dado que este año 2003 se conmemora el centenario de su fallecimiento, que tuvo lugar en 1903, me preguntaba: ¿qué estará pensando este liberal, viendo lo que hace su sucesor, que es del sector conservador? ¿Cómo es posible que el actual ministro de Fomento, en una ley tan relevante, no haya repartido los 80 folios el día anterior para dar tiempo a que lo lean los miembros de la Comisión de Infraestructuras? Si no lo ha repartido, si la Mesa tiene un secretario de Comisión, ¿por qué no lee el documento el secretario de la Comisión y se evita el señor ministro ese gran esfuerzo físico? Me da la impresión de que don Práxedes, hombre liberal que impulsó el diálogo, estaría pensando de una forma equivalente a ésta, pero mis palabras van de reconocimiento a este gran prócer de nuestro país. Yo no podría decir otra cosa a don Práxedes que tiene usted razón, cómo es posible que no se haya repartido el documento, cómo es posible que el ministro consuma una hora y media leyendo el documento, algo que no tiene mérito porque lo elaboran los servicios técnicos del ministerio, porque lo razonable sería que los grupos parlamentarios, una vez leído el documento, nos fijásemos en determinados preceptos y le hiciésemos algunas consideraciones. Esto no ha sido así.

En segundo lugar, dado que no me voy a esforzar extraordinariamente por las limitaciones que tenemos siempre de tiempo, le quiero decir lo siguiente. Nosotros solicitamos su comparecencia con el siguiente texto: Para informar sobre los contenidos del proyecto de ley del sector ferroviario, del saneamiento de RENFE y de FEVE, acerca de los estatutos de la futura entidad pública empresarial RENFE-Operadora, así como de la previsión relativa a los contenidos de los contratos-programa entre el Estado y RENFE-Operadora. Usted ha respondido en el contenido del documento que nos ha leído. Pero, a continuación —y esto lo entenderá porque fue diputado antes que ministro—, decíamos: esta comparecencia tendría virtualidad únicamente si se produce con anterioridad al comienzo de la tramitación parlamentaria del referido proyecto de ley. Nos hemos encontrado con que la mayoría de la Cámara, representada en la Mesa del Congreso de los Diputados, tomó la decisión de no aceptar la ampliación del plazo de presentación de enmiendas para posi-

bilitar que, primero, compareciese usted, explicase los contenidos que estimase oportunos, y, con posterioridad, con un criterio más fundado, los diferentes grupos parlamentarios tuviésemos tiempo de presentar o no enmienda a la totalidad del proyecto de ley o bien no hacerlo y presentar exclusivamente enmiendas parciales.

Usted sabe que el viernes pasado, dado que la Mesa del Congreso no lo estimó oportuno, muchos grupos parlamentarios (Izquierda Unida, el Grupo Socialista y el Grupo Mixto por varios de sus integrantes) presentamos enmiendas a la totalidad, y el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) enmienda a la totalidad con texto alternativo. Esto debería llevarle a usted a pensar que ha faltado diálogo, que no se ha producido el necesario y deseado encuentro con los diferentes grupos parlamentarios de esta Cámara y que inicia la singladura de tramitación parlamentaria un proyecto de ley de colosal importancia, que ustedes han denominado del sector ferroviario, sin que cuente con el consenso nuclear propio alrededor del cual poder vertebrar próximamente una ley de auténtico transporte ferroviario.

Señor ministro, desde la perspectiva de la coherencia política, porque a usted también le gusta hacer referencia en muchas ocasiones a los contenidos de sus intervenciones (a veces se ha referido al 15 de junio del año 2000, que en su primera comparecencia ante la Comisión de Infraestructuras manifestó..., y a continuación lee lo que manifestó), este diputado, en representación de mi grupo parlamentario, el 21 de marzo de 2001 le formuló en el Pleno una interpelación sobre un nuevo modelo de gestión ferroviaria. En esta interpelación decíamos que debemos dejar muy claro que lo que se va a liberalizar, en primer lugar, es el transporte de mercancía a través de las redes transeuropeas del transporte; en segundo lugar, que, con el paso del tiempo, y de acuerdo con la carencia temporal recogida en esas directivas comunitarias, se liberalizará el transporte de mercancías entre los diferentes países, el cabotaje comunitario y el cabotaje dentro de cada uno de los países. En resumen, hasta el año 2003 se pueden trasponer las directivas comunitarias a nuestro ordenamiento jurídico. Dos años después tendrá lugar la liberalización del transporte de mercancía en las redes transeuropeas. Transcurridos dos más, habrá transporte libre de mercancías dentro de cada país y por el año 2007 ó 2008, a finales de la presente década —no hay que correr demasiado, le indicaba—, vendrá la liberalización del transporte de pasajeros dentro de la Unión Europea y en cada uno de los países. Le decíamos que tenemos clarísimo que las directivas comunitarias ponen de manifiesto que es necesario, en este llamado segundo paquete de la gestión ferroviaria o segundo paquete ferroviario, la creación de un operador del transporte, que haya un ente gubernamental encargado de la regulación, que obviamente los operadores que utilicen las

infraestructuras del transporte no deben tener la más mínima vinculación con el operador, que nosotros creemos que ha de ser de titularidad pública, y que gestione toda la infraestructura ferroviaria, desde las catenarias y los sistemas dedicados al suministro de fluido eléctrico a las estaciones, a las plataformas intermodales, es decir, a la infraestructura en su conjunto.

Le decíamos, señor ministro, que sería muy positivo, al igual que lo habían hecho otros gobiernos europeos ante un tema tan relevante, que el Gobierno español, dado que tenía tiempo —estamos en marzo de 2001—, diese un paso al frente y elaborase un libro blanco. Eso lo habían hecho otros gobiernos europeos en la década de los noventa como consecuencia de la aparición del primer paquete de normativa comunitaria de directivas en 1991, del segundo en 1995 y de ese tercero en marzo de 2001. Repito, la elaboración de un libro blanco. Lo planteábamos porque ese libro blanco podría desempeñar una función a lo largo de los seis meses siguientes de debate, en el que participaran los colectivos sociales, las comunidades autónomas, los grupos parlamentarios, las organizaciones sindicales, los trabajadores de las empresas y la sociedad española en su conjunto. Señor ministro, como es obvio, el Gobierno no tomó la decisión de elaborar un Libro Blanco del transporte ferroviario, cuyos contenidos se insertasen en las políticas comunitarias y en las normativas derivadas de la Ley de ordenación del transporte terrestre del año 1987. La realidad es que hace muy pocas semanas el Gobierno ha remitido este proyecto de ley, que ya ha empezado su tramitación; que comienza con unos contenidos primariamente expuestos por nosotros en aquella sesión que continuó a la del 21 de marzo de 2001 —en la que llevamos a cabo la interpelación a la que he hecho referencia—, y la moción consecuencia de interpelación fue debatida en el Pleno el 3 de abril de 2001. Dicha moción consecuencia de interpelación decía a toda la Cámara —que votó mayoritariamente en contra— que, en primer lugar, nosotros defendíamos la elaboración de un contrato programa del Estado con RENFE. En segundo lugar, un contrato programa del Estado con el GIF. En tercer lugar, un contrato programa con FEVE. En cuarto lugar, la necesidad de la elaboración de un Libro Blanco del transporte ferroviario que recogiese las diferentes políticas que debe posibilitar el Gobierno español, a efectos de incrementar la libre competencia del transporte ferroviario español con el transporte ferroviario comunitario, insertándose como país geográficamente periférico de la Unión Europea en esas políticas comunitarias. En quinto lugar, mostrábamos la necesidad de impulsar el saneamiento financiero de RENFE y de FEVE. En aquel momento ya hablábamos de la conocida deuda —redondeando cifras— de un billón 200.000 millones de pesetas. En el punto séptimo planteábamos la necesidad de un único gestor de infraestructuras ferroviarias. En el punto octavo

considerábamos que una vez que se fuese avanzando en las políticas de liberalización del transporte ferroviario, la empresa RENFE, de titularidad pública, debería continuar siéndolo y, desde luego, perder posibles y potenciales veleidades de cara a su privatización posterior, y así sucesivamente.

Señor ministro, me tomo la libertad de sugerirle a modo de curiosidad, si usted así lo acepta, que relea la posición del Grupo Parlamentario Socialista. Posteriormente, el día 30 de mayo de 2001, el diputado del Grupo Parlamentario Socialista don Francisco Contreras Pérez le formuló en la Comisión de Infraestructuras una pregunta que figura en el «Diario de sesiones», sobre la preocupación acerca del saneamiento de RENFE. Más adelante, en distintas ocasiones, se han producido debates en los que se instaba al diálogo. Ese diálogo no se ha producido y hoy nos encontramos, señor ministro, con la realidad de que cada uno de los grupos que lo han presentado tendremos la oportunidad el día de mañana de debatir y defender los contenidos de las enmiendas de devolución. La realidad es que, en primer lugar, nosotros creemos que no se ha consultado a los grupos parlamentarios, o por lo menos no tenemos constancia de ello ni hay documentos que lo acrediten. Ésta es la primera pregunta que le formulo: ¿se ha oído al Consejo Nacional de Transportes Terrestres? La segunda pregunta que le formulo ¿se ha producido diálogo con los gobiernos de las comunidades autónomas? En tercer lugar, ¿se ha producido diálogo con la Comisión Nacional de Administración Local de la Federación Española de Municipios y Provincias o con el ente que lo representa? En cuarto lugar, ¿se ha consultado a la Secretaría General de Política Económica y Defensa de la Competencia del Ministerio de Economía? Para nosotros es algo fundamental y así lo materializaremos en distintas enmiendas parciales que presentaremos al proyecto de ley, pues estimamos que hay un deterioro de varios contenidos de la ley respecto a las políticas de libre competencia. En quinto lugar, señor ministro, ¿por qué no se nos han remitido documentos e informes que haya elaborado el Ministerio de Economía y Hacienda vinculados esencialmente al tema de la deuda que a todos nos preocupa? En sexto lugar, señor ministro, ¿usted cree que el hecho de que el proyecto de ley no contemple la atención adecuada a la deuda acumulada por RENFE es acorde con los contenidos de la Directiva 91/440, en la que textualmente se establece que los Estados miembros deben velar para que las empresas ferroviarias públicas cuenten con una estructura financiera saneada? En séptimo lugar, ¿usted cree que el ente regulador, con la configuración que aparece en el proyecto de ley, se caracteriza por convertirse en un ente auténticamente independiente o cree que está suficientemente vertebrado como para que no tenga que depender de las instrucciones del ministerio? En octavo lugar, señor ministro, nosotros queremos decirle que, normativamente, el Gobierno podía haber

elaborado un proyecto de ley trasponiendo las directivas comunitarias, dejando abierta la presentación de un proyecto de ley para dentro de un año o dos años en las Cortes Generales reordenador del transporte ferroviario inserto en la Ley de ordenación del transporte terrestre. Esto no lo han hecho y creemos que es un error de colosal dimensión. Lamentablemente, la falta de diálogo con los gobiernos regionales y ayuntamientos, a los que el proyecto de ley les confiere un mero papel de financiadores de redes en el futuro, cuya financiación puede decidir suspender el ministerio, es algo que preocupa en las comunidades autónomas.

Con posterioridad, señor ministro, nosotros le tenemos que indicar que no logramos entender cómo el Gobierno (consciente de que RENFE y FEVE han jugado un importantísimo papel de prestación de servicios públicos, y que la deuda acumulada en el transcurso del tiempo es consecuencia de decisiones políticas de los sucesivos gobiernos) no plantea en una disposición adicional —y le adelanto que presentaremos la pertinente enmienda parcial— establecer un período de tiempo de cinco, seis o siete años, temporalizando en un futuro las amortizaciones parciales de la deuda con la que queda RENFE-Operadora. Usted acaba de indicar, según aparece recogido en el proyecto de ley, que se le asigna una deuda cuantificada en torno a 1.500 millones de euros, y no entendemos que no exista un plan de financiación de ese mecanismo, de amortización de activos, con tipos de interés, vencimientos o aseguramientos financieros. No podemos entenderlo y pedimos respuestas al planteamiento del Gobierno. ¿Cómo se puede explicar que una empresa, que actualmente necesita aportaciones del Estado para sufragar su actividad de operadora de transporte, se mantenga a flote financieramente en el futuro, desde la perspectiva competitiva de mejora de todos los medios de que dispone, sin que se afronte un planteamiento valiente de amortización de la deuda? Eso es algo que está en el sentimiento generalizado de quienes han venido haciendo un seguimiento a la evolución de RENFE. La actitud de seguimiento férreo, de mandato férreo que desde la secretaría de Estado y desde el propio ministro se ejerce sobre RENFE la han convertido en una empresa con unos ejecutivos y un consejo de administración que la han condicionado a las instrucciones que reciben *manu militari* del secretario de Estado. Es una empresa que ha ido perdiendo musculatura empresarial, que ha ido perdiendo personalidad empresarial, que se ha debilitado a niveles anecdóticos de muy diferente índole en los que por razones de estilo no quiero caer. Y a esa RENFE que ustedes han ido debilitando empresarialmente, fruto de la actitud política que ha tenido el Gobierno y concretamente el Ministerio de Fomento, la cargan con unas deudas y no establecen un auténtico mecanismo de amortización de deuda. Además esta ley ya empieza a ser conocida, señor ministro, más que como una ley del sector ferro-

viario como una ley inmobiliaria porque van a poner en el ADIF la posibilidad de ir amortizando deuda en la futura RENFE, no las operadoras sino la RENFE que se queda gestionando las infraestructuras ferroviarias. Ponen en sus manos la posibilidad de la enajenación de activos para ir amortizando deuda. Este es un riesgo absolutamente innecesario.

Señor ministro, siguiendo las instrucciones de la presidencia de que este interviniente consuma su tiempo, le pediré que se lea los contenidos, se lo ruego, en los que fundamentamos la enmienda de devolución. Mañana se celebrará el debate en el Pleno y de su intervención —solicito una fotocopia inmediata del documento que ha leído— y del seguimiento que hemos hecho de sus contenidos vemos que no hace ninguna nueva aportación que haga cambiar nuestra posición política. El liberalismo que en política ferroviaria hubiese impulsado el que fuera ministro de Fomento señor Sagasta no es precisamente el talante que a usted le ha caracterizado en la elaboración de las nuevas normas de liberalización del sector ferroviario y mucho nos tememos que se van a dar en un futuro situaciones no deseadas por el debilitamiento en la calidad de los servicios. En esta primera etapa de liberalización no se va a producir un trasvase de mercancías de la carretera al ferrocarril simplemente porque una norma así lo indique. Falta todo un montaje empresarial que no se recoge en el proyecto de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor ministro, debo hacer un apunte previo a mi intervención en un tema que me preocupa extraordinariamente en estos momentos y que afecta básicamente a la Comisión de Infraestructuras, a la que estoy adscrito. No sé si en las demás comisiones se sigue un esquema parecido pero a mí me preocupa la gran celeridad, la gran velocidad —la alta velocidad, podríamos decir— que últimamente se ha impreso desde el Ministerio de Fomento para la tramitación de leyes. Me parece muy bien que se haya acabado la redacción de toda una serie de leyes y en muy poco tiempo hemos visto la regulación de contratos de concesiones de obras públicas, también la modificación de transportes terrestres, en la que estamos, seguridad aérea, que está en trámite en el Senado, ahora viene esta del sector ferroviario y ya está presentada, recibida y en fase de enmiendas la reforma de la Ley de puertos generales del Estado. Después nos encontramos con que el debate debe tener lugar rápidamente y yo no sé dónde está el punto original, quién da la posibilidad negativa para los grupos parlamentarios, como comentaba mi compañero parlamentario del Grupo Socialista cuando ha dicho que usted hoy nos ha hecho una lectura, una pasada, una explicación de la ley que

mañana volverá a repetir porque tiene que presentarla en el Pleno. Supongo que si interviene en el Pleno volverá a hacer la presentación de una ley respecto a la que el viernes pasado no hubo manera de que se prorrogase el plazo de presentación de enmiendas a la totalidad y veremos si hoy logramos que haya se amplíe el plazo para las enmiendas parciales. Sin embargo, aunque hoy se consiga para las enmiendas parciales, en esta legislatura se están dando los plazos de ocho en ocho días, o en todo caso a veces se dan en ocho días pero no terminan en martes sino en lunes y entonces ya no hay nueva reunión de la Mesa que pueda dar una nueva prórroga. Yo recuerdo, por los muchos años que me ha tocado estar aquí, que a veces hay prórrogas de 15 días o de tres semanas, y le pediría, señor ministro, que por su parte lo regule porque en las enmiendas parciales hay mucho trabajo por hacer. Recuerde que le comenté un día cómo había terminado la Ley de concesiones y cuando ya había pasado por el Congreso pudimos dialogar e introdujimos algún detalle en el Senado; y en la Ley de seguridad aérea ocurrió exactamente igual. No debería ser así. Si el tema es de toda la legislatura todavía hay tiempo. Para mí esta ley puede tener su urgencia, pero la tiene desde hace mucho tiempo. También desde hace meses se está hablando de que llega la reforma de la Ley de puertos y ahora viene urgente, urgente, de forma que la semana próxima hay ya que presentar enmiendas y supongo que también irá al Pleno la enmienda a la totalidad. No es manera de trabajar. Sabemos que tienen que pasar estas leyes, muy bien; pero no pasaría absolutamente nada si la ley aprobada del Congreso saliese en el mes de septiembre, habría tiempo suficiente en el Senado para celebrar allí el debate en octubre-noviembre, cuando esta Cámara está tramitando los presupuestos y que volviese aquí cuando hubiéramos terminado los presupuestos. La ley se aprueba dentro de la legislatura, que termina en diciembre, y todo iría mucho más pausado y habríamos dialogado.

Mi intervención va en este sentido porque como mi grupo ha presentado una enmienda a la totalidad con texto alternativo, si ahora entro a hablar de ello, ¿qué explico mañana? El texto alternativo está elaborado según un informe sobre competencias, que son los temas que nos preocupan más de esta ley. Sabemos que mañana no prosperarán ni nuestra enmienda con texto alternativo ni las de devolución. La nuestra es una enmienda con texto para que se vea nuestro sentir de que no hay visión, no hay puntos. A los estudiosos en este aspecto ya les espanta el punto 2,a) del artículo 1 del proyecto de ley, cuando define sus fines y pueden verse por ahí, según interpretaciones, las posibilidades de que esta ley tenga una interpretación sumamente centralizadora. Superponiéndose a ello nos encontramos con que se invocan diversos títulos competenciales y sería necesario discernir qué artículos se dictan al amparo de cada título, no puede entrarse y

decir: el artículo 149.1.1.^a, el 149.1.13.^a, el 149.1.14.^a y un montón de títulos que amparan el redactado cuando lo interesante sería que se entrase en cada uno con los preceptos concretos que ahora se redactan. Por tanto, básicamente, nuestra enmienda de totalidad va dirigida a esas posibles actuaciones que creemos pueden perjudicar las posibilidades que puedan tener las comunidades autónomas, concretamente Cataluña.

La disposición final segunda se limita a enumerar un conjunto de títulos competenciales que según el parecer de los redactores amparan la totalidad del contenido del proyecto. No se indican los preceptos concretos ni tan siquiera los que se dictan al amparo de las referencias competenciales, con lo cual, en el momento de discernir, todo puede servir para todo. A lo mejor esto está considerado como una práctica muy negativa y crítica por parte del redactor. Nosotros quisiéramos mucho diálogo y para ello necesitamos tiempo. Si hoy dan una prórroga serán unos días más pero con los días festivos de esta semana prácticamente van desapareciendo las posibilidades de que podamos hablar, preguntar o discutir, lo que no quiere decir que ustedes o nosotros tengamos que ceder pero sí que nos podamos poner de acuerdo en muchas cosas que aparecen difusas.

Dentro de ese esquema de centralismo o de centralidad que podemos encontrar, las comunidades autónomas que respecto al tema de cercanías estamos solicitando la posibilidad de transferencias, convenios o acuerdos, con esta ley parece que desaparece. Es un poco la regulación de toda la temática territorial del infra y del intra de los temas comunitarios.

Señor ministro, yo le agradezco mucho su comparecencia de hoy, que teníamos programada desde hace tiempo, para hablar del ferrocarril, del que hay muchas cuestiones que tratar, unas muy buenas y otras con dificultades, pero nos encontramos ante la situación de tener que defender mañana una enmienda de totalidad porque el interés general que se aplica a todo, desde nuestro punto de vista puede estar invadiendo o perjudicando algunas competencias que las comunidades autónomas ya tienen o que en un futuro, gracias a un buen acuerdo entre todos, pudiesen tener y desarrollar.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rodríguez Sánchez, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Voy a ser muy breve, señor presidente, lamentando en primer lugar que ante proyecto de ley de tal envergadura e importancia, que merecería un debate social, debido a las características de cómo se está promoviendo su trámite parlamentario, a grupos parlamentarios como el Bloque Nacionalista Galego se le haga prácticamente imposible poder asumirlo con el rigor necesario y sobre todo

con el contacto social no solamente con los sectores afectados sino con la sociedad en general y muy en particular con la opinión pública de Galicia, que merecería un conocimiento pormenorizado de qué tipo de modelo ferroviario se nos presenta para el futuro en el conjunto del Estado español y las consecuencias que va a tener para un caso como el nuestro.

Las directivas europeas tienen una intención muy clarificada en consonancia con lo que son los criterios de la OCDE y de organismos internacionales que están dispuestos a optar por un capitalismo transnacionalizado y diríamos que poco presentable desde el punto de vista de los intereses mayoritarios y lo hacen siempre con el eufemismo del pretexto de la competitividad y de la lucha contra los monopolios. Es más, puede llegar un momento en que se nos intente convencer de que ésa es la forma mejor y más consecuente de mejorar los servicios. Procesos que se denominan de liberalización y que muchísimas veces acaban con monopolios de otro tipo en orden a acabar con los monopolios estatales y, lo que es más curioso, convirtiéndose muchas veces en negocios para empresas privadas; empresas que no acaban ni con las subvenciones ni con las ayudas, especialmente en casos en que el negocio no sea suficiente o sea deficitario precisamente con el argumento de que se trata de servicios públicos, o bien servicios de interés público.

El modelo que la ley plasma es cierto que corresponde en gran parte a las intenciones y directrices de la Unión Europea, pero habría que preguntarse por qué razón el Estado español tardó más que otros en aplicar algunos aspectos de la directiva, aunque todos no aplicaron exactamente igual ni el espíritu ni la letra de las directivas de la Unión Europea. Seguramente, el Estado español esperó más, por lo menos desde 1996, porque sabía que existía una infraestructura ferroviaria en el Estado español suficientemente deficiente además de desequilibrada en su deficiencia general como para que no resultase un negocio sustancioso para los operadores privados; pero una vez que existe un panorama de implantación de líneas de alta velocidad de características más o menos adecuadas a este nombre, o por lo menos que va a haber unas cuatro o cinco en funcionamiento que tienen además un peso grande dentro del movimiento de viajeros, se sabe que esas líneas son un bocado apetitoso para muchas posibles empresas privadas hoy dedicadas a otros sectores como puede ser el agua, la construcción o simplemente a las propias entidades bancarias que estén vinculadas a conglomerados industriales, para las que sería muy sustancioso que se pueda entrar en el proceso de liberalización privatizadora. Por tanto, poner la red a punto para que pueda ser sustancioso este negocio era un paso previo. Ese paso previo se hace separando la infraestructura de los servicios para el futuro de una forma que no se llevó a cabo exactamente igual en toda Europa. El caso más espectacular y desastroso fue el de Gran Bretaña, cuando

separó las infraestructuras privatizadas totalmente de los servicios también privatizados totalmente hasta que últimamente tuvieron que modificar el modelo y llevar la infraestructura a una especie de ente sin ánimo de lucro, cuyo mantenimiento, lógicamente, tendrá que ser por cuenta del erario público. Esta experiencia de Gran Bretaña ha llevado a que el Gobierno del Estado español haya optado por separar la infraestructura de los servicios pero aparentemente dejando la infraestructura ferroviaria en manos públicas. Digo aparentemente por una cuestión que aparece clara en la ley, y es que cantidad de servicios que van parejos con las infraestructuras sí pueden ser privatizados por medio de concesiones, excepto lo que tenga que ver con la seguridad y aquello que hace más clara referencia a lo que son motivos básicos que se demostraron caóticos y catastróficos en el caso de Gran Bretaña.

En cuanto a las operadoras, la ley va más allá de lo que exige la Unión Europea y da entrada a las que puedan transportar viajeros, con una rapidez que yo creo que se adelanta en el tiempo a modelos que no han actuado con esta celeridad sino con más cautela y sobre todo que van a esperar la evolución del sector, como es el caso alemán o el caso francés. Aquí es donde conviene, señor ministro, y es en lo que hoy voy a hacer hincapié, replantearnos si realmente con estas leyes en la mano se puede decir que estamos ante el Estado más descentralizado del mundo. Leyendo esta ley le entra a uno pavor porque, excepto donde haya ya montadas y funcionando líneas de carácter autonómico, a las demás nos va a ser muy difícil montar nada dentro del propio territorio mínimamente viable por las siguientes razones.

Ustedes definen una red de interés general que abarca todo lo que hoy tiene RENFE. A partir de este criterio solamente tendríamos acceso a líneas que fuesen muy deficitarias o bien que estuviesen muy mal atendidas en la calidad y en el servicio. Por tanto, sería además a base de que las comunidades autónomas paguen aquello que el Estado ya no quiere. Me pregunto cómo se puede hacer ese tipo de transferencia de lo que es caduco, de lo que es deficitario, de lo que no tiene calidad cuando no se entregan al mismo tiempo unas partidas financieras adecuadas para que la comunidad autónoma pueda hacer frente a la situación, porque hoy por hoy la mayor parte del dinero que ingresan las comunidades autónomas con este modelo de financiación es finalista, por lo menos en el caso de Galicia. Si encima hemos de cumplir una Ley de estabilidad presupuestaria donde no se permite más que el déficit cero, ya me dirá cómo se puede mejorar una infraestructura que solamente se cede en caso de fuerza mayor. Además, curiosamente, cuando se declaran de interés público algunas de estas líneas, incluso el permiso para la declaración de interés público y la concesión a la compañía que va a actuar en ese tramo de la red de interés

general abandonada, resulta que también corren por cuenta del Ministerio de Fomento.

Con este modelo, vuelvo a repetir, hay una primacía absorbente del ministerio y de la concepción estatalista frente a lo que sería la articulación posible, tanto de la infraestructura como de los servicios públicos por parte de las comunidades autónomas, que llama la atención en contraste, por ejemplo, con lo que pasa en Alemania. En Alemania, desde el año 1994 se hizo una venta de las infraestructuras por un precio simbólico de un marco más IVA a los *Länder* precisamente para que pudieran establecer compañías claramente regionales con operadoras claramente regionales. Si ni el modelo alemán es posible en el caso del Estado español, hay que replantearse muchas cuestiones respecto de este Estado tan descentralizado. Queda claro que si no es así la opción por la que las comunidades autónomas optan a las líneas deficitarias o bien que no tienen suficiente calidad o seguridad, el Estado puede clausurarlas. Usted tiene que pensar que este modelo va a llevar a un mayor desequilibrio del actualmente existente porque las líneas de alta velocidad con potencialidad están en determinadas partes del territorio del Estado español. Yo me pregunto cuál va a ser el resultado final del estado de la infraestructura, aparte de que partimos de situaciones muy distintas en el nivel de infraestructura, incluso con las mejoras que se puedan articular hasta el año 2007-2010. Esto va a provocar que las infraestructuras y los servicios sean muy variopintos en el conjunto del Estado español, que haya comunidades autónomas con capacidad para promover o impulsar lo que ya tienen hoy en día, aunque sea con dificultad, y otras en las que ni siquiera se les deja que FEVE pueda ser transferido. Es increíble que una línea métrica como la de FEVE, que no tiene ningún problema en su transferencia a las comunidades autónomas, sobre todo para el transporte de viajeros, figure en la ley como una red de interés general del Estado. Distinto sería que el Estado dejase en esta ley de bases, si así fuera, un artículo diciendo claramente que en caso de necesidad, de fuerza mayor, las comunidades autónomas tendrían que convenir obligatoriamente el uso de estas infraestructuras, pero siempre conveniadas y compartidas. No es así de forma inexplicable y mucho más inexplicable cuando incluso el Ministerio de Fomento promete líneas de alta velocidad nada menos que por todo el Cantábrico. No tiene sentido ninguno que la línea de FEVE que no va a valer para el transporte de viajeros a larga distancia no se transfiera con todas las consecuencias a las comunidades autónomas, dejando a salvo alguna premisa que introdujese algún factor en caso de fuerza mayor.

Igual que cuando se dice que las líneas que comunican las comunidades autónomas entre sí tienen que ser de interés general. Es una definición tan abusiva que no hay ninguna de las actuales que no sea así, puesto que la estructura radial, que es como se montó el ferrocarril

en el caso del Estado español, conlleva lógicamente una centralización implícita y explícita evidente. Es más, llama la atención que se hagan concesiones claras en la ley a la posibilidad de que empresas privadas construyan infraestructuras ferroviarias o incluso que se haga contrato de concesión de obra pública también para infraestructuras ferroviarias que después pueden ser declaradas incluso de interés público y que la ley no contemple, por lo menos con total plenitud, lo que son competencias de las comunidades autónomas, desde el punto de vista de la interpretación abierta y clara de ese principio constitucional que dice que puede ser competencia de las comunidades autónomas la red ferroviaria o de transporte interior a la propia comunidad o mientras transcurra por la propia comunidad. El modelo debía haber sido distinto, llegar a conveniar o a acordar con las comunidades autónomas qué redes básicas serían del Estado y, en todo caso, compatibles también para compartirlas con operadores públicos en las comunidades autónomas y no el proceso que se ha seguido en este caso. Llama la atención que incluso en un Estado tan sumamente centralizado como el francés se haya llegado a un modelo donde sigue existiendo el Servicio Nacional de Ferrocarriles de Francia, que es el que se encarga de dar servicios en todas partes, pero es curioso que el Gobierno del Estado francés, que es de un chauvinismo exacerbado, haya aceptado que sean las regiones las que a través de transferencias que les hace el Estado paguen los servicios que se desempeñan en el ámbito regional. Aquí ni esto siquiera. Usted tiene que entender que este modelo es intragable, desde el punto de vista del mantenimiento de un servicio público y desde el punto de vista del mantenimiento del equilibrio territorial en el Estado español, comprometiendo a las comunidades autónomas, como antes que también son Estado, al mantenimiento de una red pública aceptable y de unos servicios públicos aceptables y que si por motivos de legalidad comunitaria algún día hay que aceptar operadores de carácter privado en los servicios de viajeros se acepte, pero yendo a unas reglas de juego de un control estricto siempre por parte de las administraciones públicas y dando, sobre todo, apertura e impulso a que sean las administraciones públicas las que se encarguen de forma preferente de este servicio público.

Estamos seguros de que cualquier proceso de liberalización va a ser un fracaso, de que no va a ser posible la competencia, de que se van a establecer tres o cuatro grandes monopolios, según los territorios, perfectamente vinculados entre ellos y que las administraciones públicas van a tener que cargar con aquello que no valga, que no sirva, que dé pérdidas. Esto no es un motivo de satisfacción para nadie que quiera ver un sistema ferroviario como tiene que ser, un servicio público que a veces da pérdidas, que otras veces no y, que en todo caso, los que dan ganancia deberían servir para compensar el servicio social que constituye el ferroca-

rril y que por mucho que inventen los nuevos propagandistas de la fe neoliberal va a tener dificultades extremas para poder rendir beneficios que sean al mismo tiempo compatibles con el bien público.

Señor presidente, vuelvo a lamentar que esta ley no se haya debatido con más demora. Sería una buena oportunidad para un debate público de enjundia. Acabo diciendo que el modelo es tan tremendamente antiautónomico que, como en todas las leyes a las que nos tiene acostumbrados del dictado del Partido Popular, incluso se pone a los ayuntamientos a la misma altura que las comunidades autónomas. Pues bien, en las leyes alemanas las posibilidades competenciales de los *Länder* establecen claramente que se transfiera la competencia *Länder* y después son los *Länder* los que la transfieren, si quieren, a las corporaciones locales o a las entidades de carácter comarcal. Aquí ni eso. Yo creo que francamente esta sigue siendo la España una, grande y libre de siempre.

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

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA:** Comienzo otra vez más repitiendo lo que había empezado a decir antes de la llegada del señor Rodríguez, y en este sentido quiero reiterar el agradecimiento del Grupo Parlamentario Popular por la presencia, a petición propia —a la que después decía que se habían sumado otros grupos parlamentarios—, del señor ministro de Fomento para informar sobre la ley del sector ferroviario.

No hace falta decir que la ley del sector ferroviario es importante y que tiene diversas características a nuestro juicio. En primer lugar, y desde el punto de vista del Grupo Parlamentario Popular decimos, y lo ha dicho también el ministro esta mañana aquí, es el cumplimiento de una parte del programa electoral con el que los electores nos dieron la confianza, una confianza que se tradujo en una mayoría absoluta en el año 2000. Esa confianza que nos dieron los electores era, entre otras cosas, para el cumplimiento del programa electoral en donde era un punto importante la recuperación del ferrocarril, ferrocarril que los diversos gobiernos democráticos habían tenido postergado, y presentábamos ante los españoles un modelo ferroviario que de alguna manera respondía a exigencias de otros tiempos, pero nunca a las de estos nuevos tiempos. Ha tenido que ser el Partido Popular y el actual ministro de Fomento los que hayan hecho un Plan de Infraestructuras Ferroviarias nuevo y que con el horizonte temporal que todos ustedes conocen va a suponer una de las mayores revoluciones que en materia de infraestructuras puede tener un país a lo largo de su historia, no solamente en un período temporal corto. En este sentido hay que decir que se va a cambiar la distribución intermodal entre los diferentes modos de transporte de forma que a buen seguro cuando esté terminado todo este Plan de Infra-

estructuras Ferroviarias el peso del transporte ferroviario va a tener una importancia decisiva.

Yo creo que esta ley del sector ferroviario responde, pues, a la necesaria modernización legal que el cambio que se produce a nivel infraestructural hace necesario para regular en el futuro todo el sector ferroviario. Creo que es una ley que hace una regulación exhaustiva, que además de establecer, como no puede ser menos, una serie de disposiciones de carácter general que regulan todo el sector ferroviario y atribuyen al ADIF futuro y a la RENFE-Operadora los dos grandes pivotes sobre los que se articula el sistema, también establece en sus disposiciones adicionales una serie de contenidos de enorme trascendencia. Cada disposición adicional en sí misma es una regulación tan importante que determina el futuro del sector ferroviario.

Agradecemos al señor ministro toda la información que nos ha dado, y en especial la que complementa esta ley que, por otra parte, como ustedes saben, será objeto de numerosas disposiciones reglamentarias que están ya previstas en la propia ley. También le quiero agradecer el anuncio aquí esta mañana de la existencia en un futuro más o menos cercano de unos estatutos que regulen todo el carácter interno, todo el ámbito de actuación del ADIF, del órgano de administración de las infraestructuras ferroviarias, así como de RENFE-Operadora de nueva creación. También ha hablado el señor ministro de una cosa que a nosotros nos parece particularmente importante, y es el tratamiento de esa deuda histórica de RENFE, de cómo se va a atender el servicio de la misma y cómo se va a repartir entre los diferentes pivotes de todo el sistema ferroviario.

Dicho esto quería decir que yo creo que los grupos de oposición se equivocan notablemente cuando hacen quejas que son reiteradas en esta Comisión, siempre son las mismas, y creo que no tiene ningún sentido repetir ese discurso de carácter político. Hemos leído con mucha atención, señor Segura, su interpelación del 21 de marzo de 2001, y desde luego contiene elementos positivos que yo creo que si usted vuelve a hacer una segunda lectura del proyecto de ley del sector ferroviario verá que algunas de las ideas que usted plasma en esa interpelación y después en la moción están contenidas ya en el proyecto de ley. Lo que no puede admitir este grupo son las acusaciones que usted hace a RENFE, que no se sostienen, no son nada más que una opinión sin fundamento, en el sentido de que RENFE es un organismo dependiente del Ministerio de Fomento pero tiene una personalidad jurídica propia, capacidad de obrar y, por tanto, no está más que sometida al criterio de adscripción orgánica del Ministerio de Fomento, pero en ningún caso a *manu militari*, porque afortunadamente este país es democrático y la intervención del ejército se circunscribe a aquellas tareas que constitucionalmente tiene encomendadas.

En cuanto a las acusaciones que se hacen por parte de otros portavoces de que este proyecto de ley viola de alguna manera, he querido entender, competencias autonómicas, tengo que negar la mayor. Si para que funcionen todos los órganos e instituciones de este Estado debemos respetar sus contenidos y manifestaciones en el ámbito de sus competencias, hay que decir, y voy a leer textualmente, ya que lo han hecho también otros portavoces en otros ámbitos, lo que dice el Consejo de Estado sobre el título competencial. Yo no me siento capacitado para oponer un criterio de enfrentamiento o diferenciado al propio del Consejo de Estado que en cualquier caso debía de ser un órgano, a mi juicio, no de carácter institucional sino más bien jurisdiccional. En este sentido dice el Consejo de Estado que estima que no puede ponerse en duda la competencia del Estado para dictar esta ley y, en efecto —dice—, la Constitución reserva al Estado en términos de exclusividad la competencia sobre ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma. Esto, con la declaración inicial de la ley, en su artículo 2, de garantizar un sistema común de transporte de ferrocarril en el territorio del Estado, no tiene más que un sentido, y es igualar a todos los españoles frente al ejercicio de un fenómeno de movilidad ferroviaria. Sigue diciendo más adelante el Consejo de Estado que el artículo 149.1 de la Constitución, por ser de los títulos más específicos, no obsta para que puedan invocarse otros títulos competenciales como los que atribuyen al Estado la competencia exclusiva sobre la regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales. Estas manifestaciones que hace por escrito el Consejo de Estado son suficientemente importantes, porque están basadas en el interés general y en la igualdad de todos los españoles, sin que haya diferencias por razones de territorio o de renta per cápita de unos territorios con respecto a otros, sino que corresponde al Estado en la igualación de esos niveles y en este caso concreto en el ámbito del transporte ferroviario. Por tanto, esas acusaciones vertidas aquí de invasión de competencias autonómicas no se sostienen, ya lo dice muy claramente el Consejo de Estado, y evidentemente se prevé, de una forma clara en el mismo proyecto de ley, la intervención de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos, e intervienen en el ámbito que les es propio y que marca la propia ley.

Quisiera terminar mi intervención diciendo que esta ley —y contesto al señor Rodríguez— ni debe ni puede entrar en un reparto competencial, porque el reparto competencial en cualquier materia lo hace la Constitución y las leyes que existen por debajo de la Constitución y con un carácter sectorial ordenan el mandato constitucional existente en el artículo 149. Por tanto, creo que la ley está bien como está. Seguro que en su

tramitación parlamentaria vamos a tener la oportunidad de enriquecerla, de fijarla, de afinarla y creo que va a ser un proyecto de ley que va a regular un sector en constante movimiento que ha sido revolucionado en el transcurso de muy pocos años y que va a dar respuesta a ese Plan de Infraestructuras Ferroviarias, 2000-2007, que va a transformar todo nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Propongo hacer dos consideraciones previas en relación con las cuestiones que se han suscitado por parte de los distintos portavoces de los grupos parlamentarios, antes de referirme más en concreto a las cuestiones planteadas. La primera consideración que querría hacer es que mi comparecencia de hoy se produce a petición de los grupos parlamentarios y, por tanto, con todo el respeto a todas las matizaciones que se han hecho en relación con los contenidos de los debates parlamentarios, me he ceñido a la literalidad de la petición de comparecencia que se ha formulado. Es muy difícil hacer una comparecencia para informar sobre la ley del modelo ferroviario y no hablar de la ley del modelo ferroviario; es muy difícil hablar en una comparecencia de la regulación de las futuras entidades que se derivan de esta ley y no hacer referencia a cómo está concebido el borrador de estatutos de la ADIF y de RENFE-Operadora. Es muy difícil hablar de las soluciones en términos de futuro a la deuda existente actualmente en RENFE y no hacer unas referencias concretas a cómo la tiene asignada el proyecto de ley. Por tanto, es inevitable que difieran los contenidos en una comparecencia, ceñéndose a los términos de la misma que, con más o menos fortuna en la expresión y en todo caso, con más o menos extensión, he tratado en mi comparecencia. Pero, repito, es una comparecencia sobre temas que los grupos parlamentarios han pedido que constituyeran la base de mi intervención.

La segunda, aunque se refiere más en concreto a las consideraciones previas del señor Segura, es que el modelo ferroviario que estamos discutiendo es un modelo ferroviario que se traspone al ordenamiento jurídico español fruto del consenso en el ámbito de la Unión Europea. Señor Segura, en el ámbito de la Unión Europea el turnismo de Cánovas y Sagasta está superado hace mucho tiempo. En la Unión Europea el funcionamiento y los proyectos se basan en el consenso, no en el turnismo. Por eso, los trabajos de la Unión Europea suelen ser independientes —y de hecho lo son— a los cambios de signo político que haya en el Consejo. En todo caso, cuando se aprobó el primer paquete ferroviario en el año 2001 S.S. sabe cuál era el color de la inmensa mayoría de los gobiernos representados en el Consejo de Transportes de la Unión Europea. No le voy a repetir el color político del ministro de Trans-

portes francés del año 2001, ni el color político del ministro de Transportes alemán del año 2001, ni el color político del ministro de Transportes inglés del año 2001 —por citar algunos—, o del ministro danés del año 2001 o del ministro sueco. Por tanto, este no es el modelo de Sagasta frente a Cánovas o viceversa, es el modelo del consenso político en Europa para modernizar el ferrocarril. Ya es curioso que de Europa venga un modelo ferroviario fruto del consenso y que en España no seamos capaces de articular una respuesta en términos de consenso. Creo que al final de estos debates, y por encima de los legítimos ejercicios de discrepancia y de matización que se deban hacer desde los grupos parlamentarios, se van a imponer las líneas básicas de ese consenso europeo reflejado en el modelo ferroviario español. De hecho, las consideraciones a las que ahora me referiré no me parece que afecten a la esencia o al fondo del modelo; en todo caso hoy no las he escuchado y es posible que a lo largo de la tramitación del proyecto de ley se puedan escuchar. Pero la voluntad del Gobierno, del Ministerio de Fomento y la de este ministro es haber articulado este consenso. Precisamente por eso hemos trabajado en esta legislatura, muy particularmente en los dos últimos años, tratando de conseguir un texto de proyecto de ley que generara consenso social y consenso político, no sobre la base de innovar el modelo sino sobre la base de explicarlo, porque este proyecto de ley no introduce, salvo definiciones terminológicas aplicadas a nuestra empresa ferroviaria o a nuestro gestor de infraestructuras, conceptos que no provengan de las directivas del primer paquete ferroviario europeo. Por tanto, sigo reiterando la voluntad de consenso, sigo reiterando la génesis del modelo que en estos momentos estamos trasladando a nuestro ordenamiento jurídico que, por cierto, los franceses no necesitan aprobarlo por ley; que haya que aprobar una ley es una peculiaridad del ordenamiento constitucional español, este modelo lo aplica en Francia el ministro mediante decreto. Son las especialidades que tiene cada una de las administraciones y la particularidad que tiene el esquema competencial español al requerir un proyecto de ley para poder trasponer las directivas del primer paquete ferroviario.

Tampoco me parece razonable en estos momentos invocar a Sagasta como padre de aquellos primeros ferrocarriles en los que se estableció la barrera física del ferrocarril español en relación con el europeo. Seguramente todo es elogiado excepto la falta de visión hace 130 ó 140 años para crear aquí un ancho original, original en España y original en Rusia, que nos ha separado a los españoles y a los rusos del resto del sistema ferroviario. Y mucho menos invocar a Sagasta para pedir que se repartan los textos de las intervenciones. Señor Segura, yo comprendo que esta es una de sus especialidades, y desde luego pasará a la pequeña historia de esta Comisión por su insistencia en que se repartan los textos. Pero creo que en este

asunto el señor Sagasta ni como presidente del Consejo de Gobierno ni como ministro de Fomento ni en sus tareas de presidente de la Cámara le va a auxiliar a la hora de modificar los esquemas parlamentarios en relación con los usos y costumbres de nuestras intervenciones.

En todo caso quiero subrayar que este proyecto de ley ha tenido dos etapas de intenso diálogo, la primera hasta su presentación. En ese intenso diálogo hasta su presentación ha habido numerosas reuniones a distintos niveles, que yo no voy a detallar aquí, incluso con los agentes sociales interesados en el nuevo modelo ferroviario, pero sí puedo citar el excepcional trámite que ha tenido este proyecto de ley en el Consejo Económico y Social, que no es precisamente un informe demasiado habitual en los trámites de los proyectos de ley y que ha tenido en este caso un paso por el Consejo Económico y Social dilatado, pausado y que ha permitido un dictamen de este Consejo, no citado por ninguno de los que han invocado falta de diálogo, que me parece de una excepcional consistencia y que quiero recordar aquí para que no falten los elementos objetivos en relación con el diálogo.

Fíjese, señor Segura, cuando habla de su interpelación del 21 de marzo, que fue oportunísima, ya que ha citado su señoría sus palabras, le quiero citar las mías. En un momento de la respuesta a su interpelación le decía: Volviendo al tema de fondo, el compromiso es que en el plazo de dos años, que vence el 15 de marzo de 2003, España pueda comunicar a la Unión Europea que ha adoptado las medidas necesarias para trasponer las tres directivas. Eso es lo que hemos tratado de cumplir y lo hemos hecho agotando hasta el límite los plazos establecidos. Y a lo largo de estos dos años en sede parlamentaria, en el Congreso y en el Senado, son numerosas las actuaciones que demuestran que hemos estado dialogando, repito, en sede parlamentaria, sobre este proyecto de ley. Como este tema era especialmente importante, terminaba mi respuesta a su interpelación diciendo: Esto es lo que me parece más relevante en la tarde de hoy, al comienzo de este debate, justo seis días después de la publicación de las directivas y con plazo suficiente para que, el 15 de marzo del año 2003, el nuevo modelo ferroviario sea una realidad en nuestro país. Por tanto, invocar urgencias y prisas en un proceso de trasposición, que tenía un horizonte de dos años, y que ahora tenemos la oportunidad de perfeccionar mediante el debate parlamentario concreto lo que hasta ahora ha sido fruto de un diálogo parlamentario y social, me parece a mí que no puede ser objeto de censura. Desde luego, me parece que el argumento de falta de diálogo no tiene demasiado contenido y, en cuanto a las previsiones de tiempo, me parece que están perfectamente ajustadas a todo lo que hemos venido discutiendo en sede parlamentaria en esta legislatura. Hemos consultado a las entidades que era necesario consultar. Hay entidades que pueden

conocer un proyecto de ley; por ejemplo, me reúno periódicamente con el comité nacional de Transportes, que fundamentalmente está orientado a los temas de carreteras, y allí se tratan los temas que se solicitan por propia iniciativa de los sectores allí representados y los temas que no interesan ni al sector o que el ministerio no considera conveniente tratar en ese momento, no es preceptivo tratarlos. Lo mismo ocurre en relación con la Federación Española de Municipios y Provincias, porque en esta materia no afecta a la competencia de los municipios y de las provincias ni tiene voluntad de hacerlo.

A juicio del ministerio, el proyecto de ley tiene una función instrumental decisiva a la hora de modernizar nuestro sistema ferroviario, pero —como dije al principio de mi intervención— no es exclusivamente el instrumento que va a permitir la modernización de nuestro sistema ferroviario, porque si el proyecto de ley no estuviera acompañado del impulso del Plan de Infraestructuras Ferroviarias en su capítulo ferroviario, muchas de las previsiones que se contienen en el mismo quedarían como unas previsiones vacías. Esto es especialmente relevante en España y en todo el ferrocarril europeo, pero de manera muy particular lo es en España, con el aliciente de que esas inversiones además tienen que propiciar la unificación del ancho de nuestros ferrocarriles para producir la real integración en la red transeuropea ferroviaria. Pero como consecuencia de la conjunción del nuevo modelo y de las nuevas infraestructuras se va a producir un transvase de mercancías. Una de las razones por las que el modelo ferroviario actual, en lo que se refiere a la competencia entre modos de transporte, ha sido incapaz de absorber un mayor porcentaje de captación de tráfico de mercancías era, entre otras razones, por la insuficiencia de la red y además por la insuficiencia que, a la hora de gestionar la red, existía en una serie de elementos decisivos para poder facilitar la regularidad de las mercancías. Me explico. Las mercancías no necesitan rapidez, como los viajeros, porque la alta velocidad a efectos de viajeros va a permitir que el ferrocarril gane cuota de mercado de viajeros mejorando tiempos y gracias a la tecnología de la alta velocidad, las mercancías necesitan regularidad y para la regularidad son necesarias dos condiciones: surcos ferroviarios suficientes y capacidad de tracción suficiente. El funcionamiento del sistema ferroviario en régimen de monopolio público ha penalizado, por la prioridad de los viajeros, los surcos y la tracción para las mercancías. Como cuando falta surco o tracción el tren que queda relegado es el de mercancías, la regularidad queda en entredicho. Por esa razón progresivamente el ferrocarril español, que ha ido perfeccionando sus cotas de calidad en viajeros y que ahora da el salto definitivo con la alta velocidad, no ha tenido oportunidades de abrir nuevos espacios a la captación de tráfico de mercancías. El propio Plan de Infraes-

estructuras Ferroviarias, al liberar de surcos a la red convencional para trasladar los tráficos de viajeros a la nueva red de alta velocidad, ya en sí mismo, sin este modelo, encierra nuevas posibilidades para captar mercancías y encierra nuevas posibilidades de introducir regularidad en el transporte de mercancías. Si con este modelo, además de abrir en la infraestructura nuevas oportunidades de surcos para las mercancías y demás tracción, esos surcos y esa tracción se abren a la competencia, tienen SS.SS. los elementos objetivos capaces de asegurar que el modelo está en estos momentos en vías de provocar en toda Europa, y particularmente en España, un éxito desde el punto de vista de cambiar las tendencias, modificar la caída y la pérdida de cuota de mercado en mercancías e iniciar un proceso de recuperación de tráficos de mercancías en el ferrocarril español y en el ferrocarril europeo. Por tanto, cuando se une el modelo al Plan de Infraestructuras Ferroviarias y se apoya el conjunto de los resultados que van a producir ambos, las mercancías se convierten en uno de los grandes sectores con futuro en el desarrollo ferroviario del modelo resultante.

El señor Segura ha mostrado su preocupación por la deuda de RENFE-Operadora. RENFE-Operadora va a seguir siendo una empresa pública que presta servicios ferroviarios, que tiene el parque de vehículos y demás instalaciones y que tiene el capital y la carga de deuda correspondientes a sus activos en material móvil y en otras instalaciones. Cualquier empresa que venga a competir con RENFE-Operadora tendrá que adquirir nuevos vehículos y tendrá que financiarlos con capital o con endeudamiento; competirán en igualdad de condiciones. ¿Qué perjuicio hay para RENFE-Operadora en el actual escenario de solución que se da a la deuda, que tiene además un componente que no se puede ignorar y que afecta a las obligaciones del Ministerio de Hacienda en relación con el impacto en el déficit público de cualquier solución que se dé a la deuda? Si esta solución penalizara a la empresa RENFE-Operadora, cabría que hubiese una señal de alarma, pero lo que hace es colocarla en las mismas condiciones de competencia, si hay interés por la competencia, que cualquier otra empresa ferroviaria. Por tanto, no me parece que pueda ser reprochable, sin perjuicio de que sean respetables otros criterios en relación con el tratamiento de la deuda. Serán respetables y aceptables desde el punto de vista de quien los quiera plantear, pero no son justificables diciendo que la actual propuesta puede resultar penalizadora para los escenarios presentes y futuros de apertura a la competencia de las empresas operadoras de transporte, de momento de mercancías y, en el futuro, de viajeros.

El señor Sedó ha hecho una serie de consideraciones sobre los proyectos de ley que hay en esta Cámara. A lo mejor ha sido un pecado o un exceso, pero quiero recordarle al señor Sedó que todos ellos han

tenido una tramitación previa muy prolongada, que han ofrecido la oportunidad de debatirlos y de contrastarlos en distintos foros para que hubiera una participación y unas audiencias públicas previas enriquecedoras. Así fue con el proyecto de ley del régimen concesional y así fue con la modificación de la Ley de transportes terrestres, que nació —se lo recuerdo— del Plan Estratégico de Transporte, el Plan PETRA. Este proyecto de ley que hoy tramita el Parlamento es la consecuencia del consenso con el sector en el Plan Estratégico de Transporte. Las directivas europeas, ya lo he dicho, son las que justifican la actual ley del modelo ferroviario. En cuanto al proyecto de ley de puertos, se mantiene en los términos de la actual directiva europea, y si en la fase final de tramitación de la directiva hubiera alguna modificación, estaríamos a tiempo de ajustar nuestra modificación al enfoque que se dé desde las instancias europeas a la nueva reglamentación en relación con la liberalización de los servicios portuarios. Por tanto, cuando se examinan en su conjunto las posibilidades de análisis que ha habido en estos proyectos de ley, se aprecia que los plazos han sido muy amplios. Quizá la reflexión que uno pueda extraer de los comentarios que hoy ha escuchado es si conviene en el futuro que los proyectos de ley tengan más tiempo parlamentario y menos tiempo de debate o de conversaciones políticas en relación con los mismos. Claro que si hubiera sido así, la crítica hubiera sido al contrario: que se había enviado el proyecto de ley sin haberlo consultado previamente. Como siempre, la ley de la oportunidad es la que marca si el criterio es o no acertado con esta propuesta de calendario o con la contraria.

Quiero tranquilizar al señor Sedó y al señor Rodríguez en relación con la posible preocupación que se derive de que este proyecto de ley afecta a competencias autonómicas. No es el propósito de este proyecto de ley afectar a competencias autonómicas. Por tanto, SS.SS. pueden tener la tranquilidad de que cualquier iniciativa, vía enmiendas, que se plantee, que resulte clarificadora y que despeje las preocupaciones que tiene algún grupo parlamentario y que parezcan justificadas por el texto de la ley, será resuelta favorablemente, porque la ley no tiene esa voluntad, no ha nacido con esa voluntad ni tiene ese propósito.

También quiero decirle que, al mismo tiempo que no tiene voluntad de invadir competencias de otras administraciones, particularmente autonómicas, tampoco es una ley de transferencias. Si alguien pensaba que, estando en el escenario político la discusión de si se transfieren o no determinadas líneas, esta ley era la oportunidad de transferirlas, quiero decirle que la ley tampoco es eso. Lo que hay en la ley —y en alguna de sus intervenciones lo reconoce— se refiere a la red de interés general del Estado, que es la red actual de RENFE, de FEVE y del GIF y en ese marco nos vamos a mover. El debate político en relación con la

transferencia de líneas ferroviarias tiene otro marco, otro escenario que no queda afectado y que no va a tener interferencia en el contenido de este proyecto de ley. Incluso, las comunidades autónomas titulares de redes ferroviarias saben que pueden o no aplicar las directivas europeas a sus redes ferroviarias, pero, si lo hacen, deberán hacerlo en el ámbito de sus respectivas leyes ferroviarias autonómicas. Esta tampoco pretende ser una ley marco para regular el escenario de apertura a la competencia de los ferrocarriles autonómicos. Despejadas esas preocupaciones, me gustaría que en el debate sosegado de las enmiendas podamos llegar a acuerdos que eviten que esta cuestión preocupe a algún grupo parlamentario.

En cuanto a la intervención del señor Rodríguez, en nombre del Bloque Nacionalista Galego, ya he dicho que el resultado final de la red va a ser un resultado beneficioso para la captación de mercancías por parte del ferrocarril y también para la captación de viajeros, fundamentalmente en virtud de la modernización de las líneas y de la introducción de la alta velocidad, y S.S. podría aceptar —en todo caso, ese pronóstico es fácil de justificar y el tiempo dirá si es acertado o no— que el incremento de cuota de viajeros que va a tener el ferrocarril gracias a la alta velocidad se va a expandir en todas las ramas de la red ferroviaria, de la red convencional. Por un efecto fácil de comprender de cómo el ferrocarril ejerce la intermodalidad frente a sí mismo, alta velocidad/red convencional, con más facilidad que la alta velocidad frente a otro modo de transporte, estoy seguro de que todas las líneas, llamémosles ramales, que entroncan con la red de alta velocidad, conectadas gracias a la capacidad de cambiar de ancho sin necesidad de que haya cambiado de ancho la vía gracias al material móvil de cambio de ancho, van a beneficiarse de los nuevos tráficó que genere el potencial de la alta velocidad. Es una apuesta por el futuro y el tiempo dirá si se cumple o no, pero en todo caso la administración ferroviaria española está segura de que la potenciación de viajeros no va a producirse sólo en la red troncal de alta velocidad, sino que se va a ramificar y a extender a toda la red convencional. Para eso, el diseño del material móvil que prolongará los itinerarios de viajeros gracias a los trenes con cambio de ancho dinámico, va a facilitar la continuidad de esta nueva capacidad de captación de tráficó de viajeros por parte del ferrocarril español.

No estoy de acuerdo, señor Rodríguez, en el diseño que ha hecho en relación con la crisis del ferrocarril, y mucho menos en que se pueda invocar el modelo británico como elemento de comparación con este modelo, que es justamente un modelo que no tiene nada que ver con el británico, que fue un modelo de privatización. Este es un modelo de apertura a la competencia. El modelo europeo actual es un modelo de apertura a la competencia, no de privatización. Cada país puede hacer con sus empresas ferroviarias, en el marco de este

modelo, lo que tenga por conveniente y RENFE-Operadora, en este modelo, no es una empresa privada ni nace con vocación de empresa privada. En este modelo lo que se abre a la competencia es, primero, la red ferroviaria de mercancías y, en futuro, como se anuncia y como he dicho en mi intervención, cuando la Unión Europea fije plazos para la red de viajeros, también la red de viajeros. Y eso cada país decidirá si lo hace con empresas públicas, con empresas mixtas o con empresas privadas. Lo normal es que en España, cuando se abra a la competencia al aprobarse la red transeuropea de mercancías y en el año 2006 toda la red nacional de mercancías, aparezcan empresas privadas ferroviarias para competir con RENFE-Operadora. Eso es lo normal, lo previsible, pero no es un proyecto de privatización. Además, si algo tiene en estos momentos de excepcional el consenso europeo es el acuerdo de todos a favor de la seguridad. En este primer paquete ferroviario que hoy trasponemos la seguridad tiene un peso específico muy grande, y en el segundo paquete ferroviario europeo el consenso de hace un mes se gestó sobre todo en torno a la necesidad de seguir mejorando la seguridad. Por tanto, tenga la tranquilidad S.S. de que los problemas de seguridad que ha presentado el proceso de liberalización del ferrocarril británico en todo caso han sido un buen antecedente para corregirlos y para darles soluciones constructivas en términos de modelo europeo al nuevo modelo ferroviario, en el que la seguridad está garantizada y la privatización no está impuesta.

Es un modelo respetuoso con el actual esquema de competencias, ya lo he dicho en relación con la intervención del señor Sedó. Si hay algún artículo en el que deba de ser explícitamente reflejada la voluntad de mantener el actual esquema competencial, lo haremos con mucho gusto, pero no hay tampoco ningún afán de trasladar una modificación del actual esquema de competencias ferroviarias o de transferencias ferroviarias. Es un modelo respetuoso con la situación actual de nuestros ferrocarriles y con los actuales esquemas ferroviarios. Por eso, como yo creo que sobre las grandes cuestiones de fondo, que son la separación entre la gestión de la infraestructura y la operación de transporte, no he escuchado ninguna objeción crítica —no sé si S.S. están de acuerdo o no, lo que digo es que hoy nadie ha dicho que era partidario de mantenerlas unidas en una empresa—, ni sobre las garantías de que no se produzcan relaciones de ningún tipo, ni siquiera con posibilidad de trasvase de subvenciones económicas entre la gestión de una infraestructura y las empresas operadoras, ni sobre los requisitos de transparencia y neutralidad a la hora de asignar surcos entre empresas operadoras en competencia, ni sobre la fórmula de gestión a través de cánones por parte de la Administración ferroviaria, como sobre esas grandes cuestiones de principio en la que se basa el modelo europeo no he escuchado grandes objeciones, prefiero

seguir recogiendo el guante de sus estímulos para mejorar este proyecto de ley, ofrecer la colaboración del ministerio a los grupos parlamentarios para seguir articulando un buen consenso y desear que al final de los trámites parlamentarios podamos conseguir en esta legislatura que la trasposición de las directivas europeas sea una realidad, con el mismo espíritu de consenso con el que nació el acuerdo en el seno de la Unión Europea en relación con el primer paquete ferroviario. **(El señor Segura Clavell y Sedó i Marsal piden la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, ¿están pidiendo la palabra a título de algo especial o de hacer un turno de aclaraciones?

El señor **SEGURA CLAVELL**: Un turno de aclaraciones.

El señor **PRESIDENTE**: Se abre un turno de aclaraciones. Tiene la palabra el señor Segura, por dos minutos.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor ministro, quiero hacer varias aclaraciones. En primer lugar, empecé mi intervención anterior haciendo referencia a don Práxedes, un ministro que había jugado un papel importante en el siglo XIX en las políticas del transporte ferroviario y las infraestructuras ferroviarias en España, un hombre liberal que, de ser hoy el ministro de Fomento, ese planteamiento de tramitación que estamos siguiendo actualmente hubiese sido distinto, el diálogo hubiese imperado. Ese era el mensaje que yo quería transmitir.

En segundo lugar, ya quisiera este diputado que el Reglamento contemplase para este portavoz el mismo tiempo que ha tenido el ministro para leer documentos. Por eso le he dicho, señor ministro, que le ruego que lea la enmienda de devolución del Grupo Parlamentario Socialista integrada por 40 páginas. En esas 40 páginas se recogen contenidos serios y rigurosos derivados del análisis del proyecto de ley, puesto que hemos leído con mucho interés el dictamen del Consejo de Estado y también —y no se asombre— el contradictamen elaborado por los servicios jurídicos del ministerio. Ahora no persiga a nadie, por favor. Aquí lo tenemos. No coincidimos con el contradictamen jurídico pero no tenemos tiempo para exponerlo; sólo contamos con dos minutos.

En tercer lugar, dice usted, señor ministro, que no ha oído nada sobre nuestro modelo. Con el tiempo del que disponemos, ¿qué va a oír? Léalo, por favor, porque la red ferroviaria de interés general que se contempla en el título II del proyecto de ley es columna vertebral del proyecto de ley y es objeto de una serie de reflexiones que nos han llevado a presentar la enmienda de devolución y que nos llevará a presentar importantes enmiendas parciales. También tengo que indicarle, señor

ministro, que en el proyecto de ley hay un tema que nos agrada. Ya anunciamos en nuestra intervención del 21 de marzo de 2001 que no aceptaríamos y que reprobáramos por inapropiado la posible existencia de dos entes gestores de infraestructuras diferenciados: uno para gestionar la infraestructura de alta velocidad y otro para la red convencional. Afortunadamente el error que originó el Gobierno en 1997 creando el GIF les ha llevado ahora a fusionarlo normativamente. Las experiencias de los últimos tiempo han sido objeto de análisis sociales suficientemente extensos como para que ahora entre en ellos. Eso podía habernos llevado a una España de doble velocidad ferroviaria. Afortunadamente no será así, ya que habrá un solo ente gestor de infraestructuras ferroviarias y nosotros valoramos que el Gobierno haya asumido aquella idea que lanzamos y que le haya servido como línea directriz.

Por último, señor ministro, hay capítulos sobre los que manifestamos nuestra profunda preocupación por las responsabilidades institucionales de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos. Están recogidas en varias de esas 40 páginas. Léalo y coadyuve a que su grupo parlamentario pueda aceptar algunas de las razonables enmiendas que nosotros planteamos teniendo en cuenta nuestra preocupación.

Señor ministro, a veces me sorprenden muchas de sus réplicas porque replica a cosas que yo no he dicho. En 1991, en 1995 y en 2001 el Grupo Parlamentario Socialista europeo ha impulsado las políticas de liberalización del transporte ferroviario y vemos bien la trasposición. Lo que no vemos bien es que no se dé un tratamiento diferenciado con el tiempo suficiente a la reestructuración autónoma en este país, con organización administrativa estatal que no se parece en nada a la de otros Estados y que tiene normas anteriores como la LOT y el reglamento que la desarrolla que esta ley ignora. Eso lo dice el propio Consejo de Estado, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, sobre su preeminente reivindicación del tiempo, que ya estamos habituados a escuchar, quiero decirle que, como S.S. sabe, el Reglamento marca unos tiempos. No obstante, la Mesa, por acuerdo unánime, ha previsto que se aumentara en un 50 por ciento el tiempo de intervención de los portavoces, pero S.S. lo ha incrementado en un 120 por ciento. Aun así seguiremos intentado que el tiempo sea suficiente porque esta presidencia entiende que S.S. tiene mucho que decir, pero tenga en cuenta que es limitado.

En nombre del grupo catalán, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor ministro, en nuestro grupo reconocemos la necesidad y la importancia de la ley y estamos básicamente de acuerdo con su esquema de funcionamiento. También estamos total-

mente de acuerdo con la liberalización. Yo no he comentado nada pero no deja de preocuparme el hecho de la diferenciación y separación de las dos empresas y que no pueda haber alguna relación. Estamos seguros de que este tema será tratado con transparencia, como usted ha explicado. Lo he anotado antes —pues dudaba de una frase que usted ha dicho—, pero lo dejaré en interrogante, porque quiero comprobar lo que figura exactamente en el «Diario de Sesiones». Usted ha hablado de apuesta real y no sólo nominal. Cuando usted incide tanto en decir que es una apuesta real, ¿es porque alguno de ustedes lo dudaba? Yo creo que no y que no habrá problemas.

En cuanto a los esquemas generales de competencias, tendré que comprobarlo en el «Diario de Sesiones», porque cuando usted ha citado las infraestructuras urbanísticas ha dicho que el tema está planteado desde el Estado, las provincias y los municipios, y no aparecen las comunidades autónomas. No sé en qué concepto lo ha dicho, pero quería citarlo.

Señor ministro, nosotros queremos diálogo parlamentario. Yo no digo que éste sea en perjuicio de nadie, pero debe tener en cuenta que esta ley requiere diálogo parlamentario, aunque usted haya dialogado desde su ministerio con comunidades autónomas, con los servicios jurídicos y técnicos, con los consellers o con quien sea. En este momento falta diálogo, porque si lo hubiese habido no habríamos encontrado en muchas de estas leyes tantas y tantas enmiendas que en el Parlamento no prosperan.

Señor ministro, me parece que la Mesa del Congreso ha ampliado el plazo de enmiendas a la ley del sector ferroviario, que vencía hoy o mañana, hasta el día 5. El día 1 es fiesta, el 2 también, el día 3 es sábado y el 4 domingo. Ya me dirá usted qué plazo es este que ha dado la Mesa. Por lo tanto, no queda más remedio que reírse. Se mantiene el plazo del día 12 para la ley de puertos, pero yo le pediría que le den un mes más para que la podamos debatir y dejar lista en la Cámara a finales de junio o en las primeras semanas de septiembre, tiempo suficiente para aclarar todas las cuestiones. Y dado que en esta ley no hay prácticamente solución, amplíe por lo menos el plazo para la ley de puertos, por la conflictividad que lleva aparejada. Por lo tanto, solicito diálogo parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: Alegra comprobar a la Mesa de la Comisión que hay mesas más rígidas en lo que al tiempo se refiere. De cualquier manera, señor Sedó, le digo que los días de fiesta son magníficos para el concienzudo trabajo parlamentario.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Son magníficos para hacer fiesta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Creo que el señor Álvarez-Cáscos ha obviado una cuestión que estaba implícita en mis palabras. Nosotros pensamos que no hay nada por lo que oponerse a la transparencia de carácter contable de las empresas. Esto puede justificar una separación contable, pero en absoluto una separación empresarial. Es más, en el caso de la red ferroviaria nosotros pensamos que es mejor mantener una compañía integral que separe las cuentas, incluso, por motivos de seguridad. Yo no creo que una red ferroviaria pueda dar pie a que haya cinco compañías operando sobre ella que garanticen un mínimo de fiabilidad. En todo caso, es mucho más fiable una empresa unitaria, donde incluso puede haber informes directos de los propios usuarios o de la propia operadora sobre el estado de la infraestructura y una planificación conjunta de lo que se necesita, incluso de las deficiencias. En ese aspecto, pienso que el modelo actual del Estado español sería infinitamente mejorable, pero que tiene mucho que ver en su coherencia interna. Ahora bien, el hecho de que tengan que hacer una privatización camuflada, donde dejan el tema de la infraestructura precisamente a un ente público —que saben es fundamental como elemento regulador— es una necesidad del capitalismo, porque se ve que hay impedimentos claros para que eso funcione con eficacia, incluso, desde el punto de vista de la rentabilidad. Y le vuelvo a repetir que es curioso que en el tema de las infraestructuras ustedes dicen claramente que todo lo que no sean cuestiones inherentes a la gestión del sistema de control de circulación y de seguridad se podrá encomendar a terceros. Hay muchísimas cosas en la infraestructura ferroviaria que no están vinculadas directamente al sistema de control de circulación y de seguridad. Todo lo que son aledaños, servicios y comercios es un negocio sustancioso. Es más, contemplan ustedes la construcción por la vía de concesión de obra pública, como le dije; con lo cual lo hacen adaptado a las posibilidades del sistema capitalista en su fase actual.

El problema de las operadoras. ¿Cree que las operadoras estarán tan interesadas en prestar el servicio Coruña-Ferrol o Ferrol-Lugo como en prestar el Madrid-Sevilla o el Madrid-Valladolid? No, en absoluto. Esas líneas tendrán que contar inicialmente con un inversor e impulsor público; si no lo hay, no hay manera de ponerlas en valor o en funcionamiento, aunque puedan ser líneas potencialmente interesantes.

Por otra parte, usted podrá decir lo que quiera, pero hay artículos —desde el 6 hasta el 10— que son un modelo de aplastamiento total de las competencias autonómicas y locales en materia de ordenación del territorio y de dominio público; son abusivas.

Por último, quiero decirle que la coherencia y la contundencia de esta ley está en la relación que hay entre el artículo al que me refería cuando le hablaba de las líneas deficitarias, el artículo 6, el artículo 4 y la sus-

tanciosa disposición transitoria tercera. Creo que son un modelo de dejación de las responsabilidades públicas, sin favorecer a otras administraciones públicas, como las comunidades autónomas, para que se hicieran cargo con justicia retributiva de lo que el Estado no quiere; esto es, dándoles dinero, dejándolas actuar con plena libertad y haciéndolas plenamente competentes en todo tipo de operadoras e infraestructuras. Esto no es así en la ley.

El señor **PRESIDENTE**: Señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Dos pinceladas en clave de humor. Estoy mirando a don Práxedes y creo que don Práxedes hubiera dicho en esta ocasión: esta es una gran ley. Estamos en presencia de una gran ley y, además, su tiempo de desarrollo parlamentario, desde la famosa interpelación de 2001, es suficiente para haber conocido en profundidad las exigencias y necesidades del sector ferroviario, así como para haber hecho las necesarias trasposiciones de las directivas de la Unión Europea.

En segundo lugar, el plazo de enmiendas prorrogado hasta el lunes, día 5, creo que es un plazo autonómico —entre comillas—, permítanme la expresión de humor. Desde luego, ni en Cataluña ni en Galicia es festivo el día 2; tampoco lo son el día 3 ni el 5.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro de Fomento, tiene la palabra para cerrar la comparecencia.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Veo en este segundo turno que afloran algunas discrepancias de fondo. La intervención del señor Rodríguez parece apuntar a que está en desacuerdo con el modelo. Espero que tengamos ocasión de discutir los conceptos de modelo en los próximos debates parlamentarios.

No creo, señor Rodríguez, que el modelo ferroviario que usted trata de contraponer al actual tenga visos de poder sostenerse en el futuro. Lo que está haciendo el ferrocarril es salir de un modelo del pasado y entrar en el modelo del futuro. El modelo del futuro es semejante al sistema de transporte aéreo. Lo que va a ocurrir ahora con el sistema de transporte ferroviario es la sustitución de un viejo modelo centralista, donde estaba todo en la misma mano —vehículo e infraestructura, empresa de infraestructura y gestor de transporte—, por un modelo abierto en el que los poderes públicos no pierden ni competencias ni responsabilidades. El transporte por ferrocarril se va a parecer al transporte aéreo. Compare usted la infraestructura de vías y estaciones con las pistas de aterrizaje y las terminales de aeropuertos, sobre las que operan empresas privadas, sin perder la seguridad y controlando los poderes públicos la infraestructura y los sistemas de navegación aérea. El modelo de transporte aéreo no es un modelo que pueda ser cuestionado por su seguridad, ni en Espa-

ña ni en Europa ni en el mundo. Ese modelo acreditado como un modelo que ha permitido la apertura a la competencia y el despegue del transporte aéreo es el embrión del nuevo modelo ferroviario que se va a aplicar al ferrocarril europeo. Por tanto, cuando buscamos ejemplos comparados de los avances, el mismo avance que ha supuesto para el transporte aéreo la apertura a la competencia va a suponer para el transporte ferroviario la apertura a la competencia en un momento muy oportuno en el que, gracias a la alta velocidad, el tren puede competir con el avión. Por tanto, hay una gran coherencia en los modelos. Espero que S.S. reflexione, espero que reconozca que el consenso europeo es un consenso de grupos políticos de distinto signo y que sería una pena que en España no lo cerráramos con un consenso político básico de todos los grupos representados en esta Cámara.

El señor Segura ha hecho una serie de consideraciones sobre las que no me voy a extender para que no diga que utilizo la ventaja del tiempo. El GIF ha sido el avance que ha hecho España en relación con el futuro modelo ferroviario. No ha sido una iniciativa que genere dos posibles o potenciales gestores de infraestructura, es el anticipo español al nuevo modelo y es el que ha permitido que dispongamos de una capacidad de planificación y de ejecución de inversiones ferroviarias que supera en estos momentos la España hemipléjica de la doble velocidad ferroviaria, la que heredamos en el año 1996, y bastaría desplegar los mapas de la infraestructura ferroviaria de los planes anteriores a 1996 para saber dónde estaba la doble velocidad ferroviaria. Hoy están superados los planes y disponemos de un instrumento inversor que es el GIF, que nos permite simultáneamente estar atendiendo las necesidades de todos los corredores ferroviarios españoles. El GIF ha permitido adelantarnos a la superación de la España hemipléjica de la doble velocidad ferroviaria.

En cuanto a los comentarios del señor Sedó, he de decirle que cuando hablaba de modelo real y modelo nominal quería decir que si nos quedáramos sólo en la ley a la hora de establecer un modelo, tendríamos un nuevo modelo nominal pero cambiaría poco el ferrocarril si no existiera además un plan de infraestructuras que permite que ese modelo instrumental que contiene la ley se pueda proyectar sobre una infraestructura real haciendo que funcione el nuevo sistema de transporte. Eso es lo que quería contraponer al hablar del modelo real y el modelo nominal. Y por supuesto no voy a ponerle ninguna objeción al diálogo parlamentario. Cualquier esfuerzo que se plantee por parte de los grupos, en la medida en que el Ministerio de Fomento tenga capacidad para ello, será atendida, ya se lo anticipo, no sólo en relación con su grupo sino en relación con el conjunto de grupos parlamentarios, y dentro de ese diálogo entre grupos parlamentarios espero que esté también la más y mejor razonable organización

de los trabajos parlamentarios orientados a la tramitación de las leyes en los plazos que tenemos por delante dentro de la actual legislatura. Por tanto, no será el ministerio el que ponga obstáculos a que la programación de las actividades parlamentarias, orientada a dar una mayor capacidad y mejores posibilidades a los grupos, se pueda realizar y que ello pueda hacerse compatible con esos objetivos de calendario que S.S. reco-

nocía para tener culminada en el segundo periodo de sesiones de este año la tramitación parlamentaria de estos importantes proyectos de ley.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor ministro. Señorías, se levanta la sesión.

Era la una y treinta 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**

