



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 771

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 55

celebrada el martes, 10 de junio de 2003

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
— Ratificación de la ponencia designada para informar el proyecto de ley del sector ferroviario. (Número de expediente 121/000135.)	24508
— Emitir dictamen, a la vista del informe elaborado por la ponencia, sobre el proyecto de ley del sector ferroviario. (Número de expediente 121/000135.)	24508

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

- **RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR EL PROYECTO DE LEY EL SECTOR FERROVIARIO. (Número de expediente 121/000135.)**
- **EMITIR DICTAMEN, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA, SOBRE EL PROYECTO DE LEY DEL SECTOR FERROVIARIO. (Número de expediente 121/000135.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías.

Señorías, vamos a dar comienzo a la sesión número 55 de la Comisión de Infraestructuras, cuyo orden del día, recuerdo a SS.SS. es la ratificación de la ponencia designada para informar de la siguiente iniciativa legislativa —que quedará para el momento de la votación— y emitir dictamen, a la vista del informe elaborado por la ponencia, sobre el proyecto de ley del sector ferroviario, cuyo autor es el Gobierno.

Por acuerdo de Mesa y portavoces la Comisión se desarrollará a lo largo de los días 10 y 11, si es necesario. Las votaciones no tendrán lugar antes de las 12 del día 11, en el caso de que no se resolviera la Comisión el día 10, pero si se resuelve en el día de hoy, no serán antes de las 2 de la tarde. La forma de desarrollar la Comisión será, como tradicionalmente ha sido, con la intervención de los grupos de mayor a menor y el debate será título a título. El tiempo de intervención, al ser título a título, será el contenido en el Reglamento; no obstante, como hay títulos más intensos que otros, la presidencia considerará la importancia de la intervención.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, para intervenir en relación con el título primero. Señor Contreras, tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señorías, el título I, disposiciones generales, tiene solamente dos artículos, y el Grupo Socialista ha presentado las enmiendas 238 a 242, al artículo 2, que habla de los fines de la ley. El objetivo de las enmiendas presentadas es, fundamentalmente, garantizar o salvaguardar las competencias de las comunidades autónomas y las entidades locales y establecer una cierta coherencia entre lo que establecen estas finalidades y lo que aún permanece vigente de la LOTT, Ley de Ordenación del Transporte Terrestre. Hay otra serie de enmiendas, la 239, 240 y 241, que tienen como objetivo establecer como finalidades de esta ley aquellas que figuran en el libro blanco como dinamizadores o impulsores de ese documento de la Unión Europea. La referencia al Libro Blanco del transporte debe ser más permanente a lo largo de esta ley, puesto que si hay una

razón fundamental para que se presente esta ley es precisamente el Libro Blanco del transporte, donde se pretende que el modo ferroviario tenga un impulso, coja cuotas de mercado y se avance en la interoperabilidad.

Pasando en concreto a las enmiendas mencionadas, la número 238 va referida al punto a) del artículo 2, y consiste al final del párrafo, donde dice garantizar un sistema común de transporte ferroviario en el territorio del Estado, en añadir: mediante la actuación de los distintos órganos y administraciones públicas competentes. Establecer este sistema ferroviario en todo el territorio español no puede ser exclusivamente una competencia del Ministerio de Fomento sino que deben participar también, de una u otra forma, las comunidades autónomas y los entes territoriales como los ayuntamientos. Pretendemos adaptar el texto de este artículo 2 a lo establecido en el artículo 3.a) de la LOTT. La enmienda 239 consiste en añadir un nuevo apartado e), entre los fines, que sería: Revitalizar el ferrocarril para conseguir las cuotas de mercado de pasajeros y de mercancías que marca el Libro Blanco del transporte. La enmienda 240 consiste en incluir un apartado f), que tendría el siguiente texto: Incrementar la sostenibilidad en la política de transporte, con la mejora de la eficacia energética y con la reducción de los contaminantes derivados del transporte, tal y como señala el Libro Blanco del transporte. La enmienda 241 consiste en la inclusión de un nuevo apartado g), cuyo texto es: Incrementar la capacidad de la infraestructura ferroviaria, con la finalidad de aumentar las cuotas de mercado y crear un sistema ferroviario único europeo, tal y como indica el Libro Blanco del transporte en el horizonte de 2020, más homogéneo en sus capacidades y características.

Finalmente, señorías, el artículo 242 pretende hacer una adecuación de los fines de la ley al artículo 49 de la Constitución en el sentido de avanzar en la integración de las personas con algún tipo de discapacidad. Por eso, se incluiría un apartado m), que textualmente diría: Proteger los intereses de los usuarios, especialmente en el caso de personas con discapacidad y mayores, garantizando sus derechos, el acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad y también a la elección de la empresa que los presta. Estas son las enmiendas que desde el grupo Parlamentario Socialista mantenemos respecto al título primero.

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

Comunico al señor Sedó, como ha llegado después de la información que ha dado este presidente, que se están defendiendo las enmiendas título a título. Estamos en el título I y para ello tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: ¿La exposición de motivos va junto al título I?

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Sedó, estamos sólo en el título I. Si S.S. no tiene enmiendas al título I, pasaríamos a otro portavoz.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Tenemos muy pocas enmiendas al título I y en realidad todas van ligadas al tema competencial. Hay una enmienda básica, la primera, que es genérica, por tanto, la voy a defender en primer lugar. Se trata de la enmienda referida a sustituir en todo el proyecto la expresión red ferroviaria de interés general por la expresión red ferroviaria del Estado. Si hubiésemos hecho una enmienda parcial cada vez que aparece esta expresión habría más de cincuenta enmiendas. Creemos que esto debe cambiarse. ¿Por qué? Se considera que, de conformidad con el sistema de distribución de competencias que deriva de la Constitución española y de los estatutos de autonomía, el objeto de esta ley debe ser la regulación de las infraestructuras ferroviarias y de la prestación de servicios de transporte ferroviario y otros adicionales, complementarios y auxiliares de la competencia del Estado. Se consideran competencias del Estado —y leo la justificación que nosotros dimos porque es lo mejor que puedo hacer—, por lo que se refiere a la infraestructura ferroviaria, las líneas que transcurren por el territorio de más de una comunidad autónoma, a diferencia de la redacción actual del texto en la que además se consideran competencia del Estado las líneas esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, las que enlacen las distintas comunidades autónomas, así como las conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte. Por todo ello se propone esta sustitución. No diré que hay una invasión pero sí se propone una forma más adecuada a los objetivos que nosotros planteamos en nuestras enmiendas. Nuestras enmiendas consideran que la expresión red ferroviaria del Estado atiende más a lo que es que la expresión red ferroviaria de interés general, ya que en las comunidades autónomas puede haber también interés general en algunas de sus líneas.

Planteamos un par de modificaciones al artículo 1 y al artículo 2.a). Estas modificaciones, al igual que las que iré defendiendo, son de tipo competencial. En el artículo 1 de esta ley se habla del objeto de la misma que es la regulación en el ámbito de la competencia del Estado. Consideramos que la expresión en el ámbito de la competencia del Estado es demasiado amplia y quedaría mucho más correcta si se hablase de la prestación de los servicios del transporte ferroviario y otros servicios adicionales, complementarios y auxiliares que son competencia del Estado. No son del ámbito de la competencia del Estado sino competencia del Estado. Esta es nuestra enmienda 180, parecida a la enmienda 181, en la que sustituimos el concepto territorio del Estado. El artículo 2.a) dice: Garantizar un sistema común de transporte ferroviario en el territorio del Estado. Nos-

otros creemos que ahí es donde debe figurar el ámbito de competencias del Estado. También hemos presentado una enmienda, la número 182, en la que planteamos que deben suprimirse algunas letras de este artículo 2, como son b) y la e). La enmienda 183 a esta última letra, la e), se debe a que el sistema de distribución de competencias que se propone en las enmiendas no considera necesario que entre los fines de esta ley se establezca el mantenimiento de la unidad de mercado en todo el territorio español. Creemos que el mantenimiento de la unidad del mercado en todo el territorio español no puede ser un fin de esta ley. En todo caso, debería decir a qué mercado se refiere; debería decir que se trata del mercado relacionado con el tema ferroviario. También sucede algo parecido en la letra e) donde se dice: 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. Hay competencias en las comunidades autónomas que tienen relación con esta letra e) y ahí hay un choque de intereses. Por tanto, creemos que la ley se extralimita al fijar estas letras b) y e) en lo que hace referencia a los fines de la ley. Respecto a la letra m) nosotros introducimos una frase. Esta enmienda ha sido objeto de una transaccional que, al menos por nuestra parte, será aceptada porque es una enmienda en relación con solicitudes de grupos o asociaciones de discapacitados, del CERMI; por tanto, nosotros vamos a aceptar esta transacción presentada —supongo que será en grupo—. Con esto doy por defendidas estas enmiendas que no por la brevedad con que son defendidas dejan de tener su fundamento ya que están basadas en el concepto principal que vamos a desarrollar a lo largo de nuestra intervención, que es que creemos en una red ferroviaria del Estado que permita la subsistencia y el desarrollo de otras redes como las que pueden existir —y que ya existen en algunos casos— en comunidades autónomas. A la vez, pretendemos que parte de lo que hoy ya está en la red general pueda pasar a ser de comunidades autónomas, como ocurriría claramente con el servicio de cercanías que tienen su inicio y su final dentro de la comunidad autónoma, con lo que creemos que deberían quedar fuera de la amplitud de esta ley.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Urán, tiene la palabra en nombre del Grupo de Izquierda Unida.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: A ninguno de los grupos parlamentarios de esta Cámara se nos escapa la importancia que tiene esta ley: económica, social y medioambiental. También tiene mucho que ver con el desarrollo que se puede plantear a las diferentes comunidades autónomas desde la planificación de las infraestructuras, en este caso de las infraestructuras ferroviarias. Sus señorías conocen la posición de nuestro grupo parlamentario con respecto a la necesidad de una plani-

ficación que permita un desarrollo más equilibrado de las comunidades autónomas; una planificación menos radial, una planificación que realmente venga a cubrir las necesidades de todos los sectores de la ciudadanía y no exclusivamente algunos de estos sectores, como está ocurriendo desde nuestro punto de vista en estos momentos. El proyecto de ley que nos ha presentado el Gobierno en su título I nos habla exclusivamente del objeto y de los fines de la ley, algo importante porque ya marca el camino hacia el texto del desarrollo del proyecto de ley. Señorías, nosotros creemos que es importante —y esto lo recoge la enmienda número 7 del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida— que quede claro desde el principio y que además conste en el texto del proyecto de ley que el transporte ferroviario no es simplemente transporte ferroviario sino que es un servicio público de transporte ferroviario. No entendemos por qué, con independencia de cuál sea al final su titularidad —pública o privada—, tiene que desaparecer del texto del proyecto el servicio ferroviario como servicio público. Queremos precisamente, por la connotación que tienen de pilar importante para el desarrollo económico y la ocupación territorial las planificaciones de cualquier infraestructura, pero sobre todo para las ferroviarias, que desaparece en las disposiciones generales, objeto de la ley, que el servicio ferroviario sea un servicio público de transporte. No entendemos tampoco que no se pueda aceptar esta enmienda —podíamos pensar, vistas las enmiendas introducidas en la ponencia del Grupo Parlamentario Popular, que en la redacción se podía haber sufrido lapsus—, pero no entendemos por qué no se admite esta enmienda cuando, por ejemplo, el servicio de taxis, en cada una de las ciudades de nuestro país donde existe, es un servicio público de carácter privado —se conceden las licencias, pero quien la ostenta y ejerce el servicio es una persona o una empresa privada—. No entendemos por qué ese interés en hacer desaparecer el servicio público ferroviario del texto de la ley que lo va a regular. Esto por lo que respecta a la enmienda número 7.

Tanto la enmienda número 8 como la enmienda número 9 como la enmienda número 10 del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida tienen que ver con los fines de la ley. Señorías, ustedes saben —nuestro grupo parlamentario lo ha defendido en muchas ocasiones— que no somos partidarios de la privatización de los servicios públicos ni de ir más allá en estas ocasiones incluso de lo que plantean las propias directivas de la Unión Europea. En este caso, señorías, planteamos en nuestra enmienda número 8 la supresión de la letra f) cuando se habla de separar el régimen jurídico aplicable a las infraestructuras ferroviarias del régimen de los servicios que sobre ella se presten. Se están dividiendo las prestaciones ferroviarias sin ninguna necesidad, porque las directivas europeas de lo que están hablando en estos momentos es de la necesidad de hacer primero una separación contable y después,

en todo caso, de la creación de determinados organismos que tengan que ver con la adjudicación de capacidades en las empresas ferroviarias y la certificación de seguridad o, en todo caso, los organismos reguladores que supervisen el acceso a la red para que sea equitativo y se puedan realizar por la propia organización ferroviaria desde la Administración ferroviaria del Estado. Por lo tanto, señorías, no sería necesario que tuviéramos que hacer una separación jurídica; es decir, no sería necesario que fuéramos dividiendo de manera parcelada diferentes aspectos que están interrelacionados con el transporte público ferroviario ni sería tanta la necesidad, en todo caso si la aplicación de la directiva, de preparar ya a nuestro país para una privatización a más corto, medio o largo plazo, como es lo que viene haciendo el Gobierno en el proyecto de ley que hoy aquí estamos discutiendo y que tiene mucho que ver con toda la política desarrollada por el Ministerio de Fomento en cuanto a modificaciones legislativas y privatizaciones de servicios.

La enmienda número 9 tiene que ver con la letra g) del artículo 2, fines de la ley, y con la enmienda anterior; tiene que ver con la desaparición, puesto que según nuestro criterio no debemos parcializar, nada más que de manera contable, los servicios que se tienen que ofertar y tampoco es necesario que se tenga que prever un sistema de otorgamiento de licencias. Asimismo se propone la supresión de la letra i) del mismo artículo por los motivos que les decía a sus señorías. Estas tres definiciones de los fines de la ley tienen que ver con la separación y el troceamiento para la privatización de los servicios que presta el transporte ferroviario, ya sea de mercancías o de pasajeros. La enmienda número 11, señorías (es la última que presentamos a este título mi grupo parlamentario), propone lo que ya han comentado los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, tanto el portavoz del Grupo Socialista como el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Esta enmienda se presenta a la letra m) en cuanto a la protección de los intereses de los usuarios con especial atención a las personas con discapacidad y mayores para que se les pueda garantizar los derechos de acceso a los servicios de transporte ferroviario en las mismas condiciones de calidad que al resto de los usuarios que no tienen ningún tipo de discapacidad o que no tienen ningún tipo de falta de movilidad. Creemos que es necesario que se protejan estos derechos y que tiene que ir como fin de la ley también garantizar que todos los usuarios pueden utilizar los servicios del transporte en las mismas condiciones de igualdad, con independencia de cuál sea su situación física o su edad. Se ha ofrecido, como se ha comentado anteriormente, una enmienda transaccional, donde se incluye la posibilidad de que en lugar de hablar de personas mayores, se hable de movilidad reducida, si no recuerdo mal. Mi grupo parlamentario no tiene ningún inconveniente, la aceptaríamos; se reti-

raría nuestra enmienda número 11 y se aceptaría la transaccional porque si en lugar de hablar de personas mayores hablamos de personas con movilidad reducida, quizá estamos ampliando el abanico, para que incluso cualquier persona joven que pueda tener una pierna escayolada tenga las mismas posibilidades de accesibilidad a los servicios del ferrocarril y no se vea como ahora, en muchas ocasiones, con problemas para poder subir a los vagones. Además, los escalones no sólo no dan para las personas mayores, sino algunas veces ni para los más jóvenes.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Otxoa, ¿quiere intervenir?

Señor Otxoa, estamos debatiendo el título I exclusivamente. Lo estamos haciendo título por título.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Cuando examinamos este proyecto de ley, tenemos la sensación de que las intenciones del Gobierno que lo ha presentado encierran todas ellas una actitud proteccionista hacia los sistemas ferroviarios actualmente existentes en el Estado (RENFE o FEVE), lo que nos lleva a una deslocalización respecto a la política común de transporte europeo. La parte más fundamental de este aspecto es cuando se establece la red nacional de interés general sustituyendo la antigua red nacional integrada —RENI—. A nuestro juicio, esta red debería estar integrada exclusivamente por las infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, según el artículo 149.1.21 de las Comunidades Europeas, y es exigible que en la determinación y desarrollo de las mismas en cuanto éstas discurren por el territorio de una comunidad autónoma, en este caso de la comunidad autónoma vasca a la que me voy a referir, sea tenida en cuenta la Administración competente, esto es, la Administración vasca. Así, el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía del País Vasco otorga competencia exclusiva a la Administración vasca en ferrocarriles que transcurran íntegramente por su territorio. Existen actualmente infraestructuras ferroviarias de carácter intracomunitario que no han sido transferidas, y es un ejemplo flagrante de incumplimiento del Estatuto de Autonomía del País Vasco, pero al parecer este incumplimiento no es suficiente y la Administración central opta en el artículo 4 por incumplir a nuestro juicio también la Constitución y la sentencia del Tribunal Constitucional como son la 118/1996, de 27 de junio, facultando al Ministerio de Fomento de turno para trasladar la competencia sobre la infraestructuras ferroviarias autonómicas a la Administración central cuando —y leo entrecomillado— razones de interés general así lo aconsejen. Nosotros no podemos estar de acuerdo con este planteamiento, por tanto, proponemos una modificación del artículo 4, indicando que la red ferroviaria de interés general esté integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar los itinerarios del tráfico

internacional, los enlaces entre las distintas comunidades autónomas y los accesos a instalaciones esenciales para la economía y la defensa nacional. Sería un artículo sustitutorio de la definición que se hace en el artículo 4 del proyecto de ley sobre la composición de la red ferroviaria de interés general. Si al final metemos aquí todas las conexiones entre capitales, nos estamos cargando la determinación preexistente en el estatuto de autonomía, que define perfectamente que las redes incluidas dentro de un territorio son competencia de esa comunidad. Proponemos una enmienda adicional al final del artículo 4 que diga textualmente: El Estado y las comunidades autónomas con infraestructuras ferroviarias de su titularidad cooperarán para facilitar la conexión entre estas infraestructuras ferroviarias y la red ferroviaria de interés general, fomentando la interoperabilidad entre las diferentes redes. Esto se refiere a que no se pueden establecer exclusivamente los objetivos de una red de interés estatal sin tener en cuenta las redes autonómicas, porque evidentemente hay que establecer criterios de interoperabilidad que también tengan en cuenta la ordenación territorial, cosa que no se contempla en el proyecto de ley. Estas serían nuestras enmiendas al artículo 4, que son la totalidad de las que presentamos al capítulo I, teniendo en cuenta que la idea de red de interés general que se aplica en el proyecto es absolutamente contraria al espíritu del estatuto y de las comunidades europeas.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular ha pedido, en un alarde de economía de tiempo, resumir su intervención en el último turno, al final de todos los títulos. **(La señora Urán González pide la palabra.)**

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor presidente, entonces se supone que, una vez finalizadas las intervenciones de todos los portavoces respecto a todo el texto de la ley, intervendrá el portavoz del Grupo Parlamentario Popular y no tendremos posibilidad de réplica.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Urán, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular tiene su turno al final de la última intervención del último título en cualquier caso, y después de esa intervención, como S.S. sabe, no hay turno de réplica. Con lo cual, no varía en nada el procedimiento que tiene lugar normalmente. Lo que el portavoz ha pedido es no intervenir en este turno, sino en el último, lo que le corresponde reglamentariamente. **(El señor Torres Sahuquillo pide la palabra.)**

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor presidente, la técnica habitual es que cuando se discuten enmiendas a un proyecto de ley, tras la fijación de posición respecto a las enmiendas de los demás grupos del grupo mayoritario, los demás grupos tienen la oportunidad de hacer una breve réplica a lo que les plantea el grupo mayoritario. Esa es la técnica habitual. La no

réplica se produce cuando tratamos iniciativas de otro estilo como proposiciones no de ley, pero en este tipo de iniciativas la costumbre de esta Cámara es esa.

El segundo problema que se nos presenta a todos los grupos de la oposición es que si el portavoz del Grupo Parlamentario Popular va a intervenir al final de todo el debate y nos plantea cualquier tipo de modificación, alternativa, transacción o cualquier cuestión relacionada con nuestras enmiendas, no nos daría tiempo a contestarlas o tendríamos que parar la Comisión para hacerlo. Por el contrario, si contestara a cada título, en el transcurso del debate de los demás portavoces nos daría tiempo a ir fijando posición e ir abreviando. Señor presidente, en este debate no se trata tanto de ahorrar tiempo como de hacerlo ordenadamente bien para que todos podamos aclararnos. Por lo tanto, solicito al Grupo Parlamentario Popular que modifique su posición, si es posible, y nos conteste, título a título, a todos los intervinientes.

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

En lo único que puedo estar de acuerdo con usted es en lo último que ha dicho, y es de que se trata de una solicitud al Grupo Parlamentario Popular. Esta presidencia, como S.S. sabe, no puede obligar a intervenir a ningún grupo. Por tanto, es perfectamente reglamentario que el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, al que corresponde intervenir en este momento, renuncie a ello, al igual que también lo puede hacer en el título II y en los demás. Es una consideración del propio grupo intervenir en el momento que le parezca oportuno. Por eso, me parece muy bien que haya hecho usted una invocación al propio grupo parlamentario, pero antes le voy a dar la palabra al señor Sedó para hacer un traslado más rico en matices al portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Mi traslado quizá no va dirigido al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, pero lo que sí pido es que cuando haya intervenido el Grupo Parlamentario Popular, si es necesario, los grupos puedan tener derecho a un turno réplica respecto a su intervención, aunque sea en referencia al título I, que estará más lejano dentro de su intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Yo creo que en este caso, como hubiera dicho nuestro ínclito autor Muñoz Seca, hemos de dejar hablar al abad. Que hable el Grupo Parlamentario Popular y nos aclare las circunstancias.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: No quería levantar polémica en esta Comisión con mi petición. A mí personalmente me es indiferente hacerlo de una manera o de otra. Lo que ocurre es que, teniendo en cuenta que mi grupo apoya el proyecto de ley tal y como está configurado después del informe de la ponencia, el cual yo ratifico personalmente, dando por

contestado el título I, y que a mí no me gusta como está estructurado el debate, creo que sería mucho más útil que mi intervención fuera al final. Si ustedes quieren que lo hagamos por partes, yo no tengo ningún inconveniente. Con lo que he dicho, doy por contestado el título I.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por contestado el título I, y parece que el Grupo Parlamentario Popular va a hacer lo propio en cada uno de los títulos.

Dicho esto, vamos a entrar en el título II. Para la defensa de las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Antes de comenzar mi intervención, señor presidente, me gustaría aclarar que en el debate de este título vamos a intervenir dos portavoces del Grupo Parlamentario Socialista: yo, que iniciaré el debate hasta el artículo 11, y don Francisco Contreras, que lo hará a continuación.

Dicho esto, debo empezar por hacer una breve reflexión general y decir que, como ya puso de manifiesto nuestro portavoz en el debate del Pleno de totalidad a este proyecto de ley, el Gobierno de la nación ha perdido una magnífica oportunidad de hacer un proyecto de ley para la liberalización del sector ferroviario que contemplara realmente una alternativa evidente, con un modelo claro sobre lo que el Gobierno entiende que debe ser el transporte ferroviario en España. El Gobierno se ha limitado a trasponer mal tres directivas comunitarias, que han sufrido algunas modificaciones en el tiempo, y en los demás se ha limitado simplemente a dividir la actual RENFE en dos empresas y a birlar de una manera yo diría que inconstitucional las competencias que sobre materia ferroviaria tienen las comunidades autónomas e incluso algunas entidades locales; a birlar las competencias que sobre el planeamiento y la gestión urbanística tienen tanto las comunidades autónomas como las entidades locales. Por ello, SS.SS, debo significar como reflexión general que todas las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista están muy impregnadas de la recuperación del derecho y las competencias que sobre el planeamiento urbanístico y el sector ferroviario tienen tanto las comunidades autónomas como los entes locales en España. Por qué no decirlo, tenemos una especial sensibilidad hacia Cataluña, porque es una de las pocas comunidades autónomas con competencias exclusivas en el sector ferroviario, puesto que en su territorio existen infraestructuras ferroviarias que tienen su inicio y final dentro de Cataluña. Por tanto, si este proyecto de ley se aprobara tal y como está —que esperemos que no—, se le birlarán muchas de las competencias que en este momento concede la Constitución no sólo a Cataluña, sino también al resto de las comunidades autónomas. Nosotros no estamos dispuestos a permitirlo. Por tanto, todas nuestras enmiendas están impregnadas de la recuperación

de las competencias autonómicas y locales. Dicho esto comienzo la intervención enmienda a enmienda.

La enmienda al artículo 3, que es con la que comienza el título II, trata de suprimir al final del artículo la frase: y cualesquiera otro que reglamentariamente se determine. ¿Por qué? Porque entendemos que cuando estamos hablando de la infraestructura ferroviaria debe quedar claro en la ley de qué hablamos y no dejar al albur de una legislación reglamentaria, que no sabemos cuándo será ni cómo, todo lo que tenga que contemplarse como infraestructura ferroviaria, porque crearía una inseguridad jurídica tremenda. La enmienda 244, referida al artículo 4, es muy importante, ya que en el punto primero de este artículo se habla del sistema común del transporte ferroviario. El Tribunal Constitucional ya ha dicho en su sentencia 118/1996, de 27 de junio, que el Estado carece de competencias para establecer por sí mismo un sistema común de transportes. Carece de competencias porque las comunidades autónomas tienen competencias exclusivas en cuanto a los servicios de transporte y muchas de ellas —citó antes el caso de Cataluña— competencias exclusivas sobre determinadas infraestructuras ferroviarias. Por tanto, el Estado no tiene competencia por sí mismo para establecer un sistema común de transportes. Por eso, nosotros eliminamos esa referencia en nuestra enmienda y elevamos al Gobierno —no al Ministerio de Fomento, sino al Gobierno— la competencia para definir y aprobar las modificaciones de la red ferroviaria de interés general; es decir, elevamos el rango.

La siguiente enmienda, la 245, al artículo 4.2, nos parece de vital importancia. Con esta enmienda volvemos a residenciar en el Gobierno —y no en el ministro de Fomento exclusivamente— el acuerdo sobre las directrices que han de determinar el plan de la red ferroviaria de interés general. Aquí introducimos por primera vez la denominación de plan de la red ferroviaria de interés general, entendiendo que el método para determinar la red ferroviaria de interés general debe ser la planificación y no la chapuza, que es lo que hace este proyecto de ley. La verdad, señorías, es que este proyecto de ley es un monumento a la chapuza. Nosotros queremos que el Gobierno elabore un plan de la red ferroviaria de interés general. Más adelante, en otra enmienda, se verá que pretendemos que haya un anexo a la ley que establezca cuál es esa red ferroviaria de interés general, porque si no nunca sabremos hasta dónde llega, cosa inaceptable.

Al artículo 4 presentamos la enmienda 246, donde se habla de la posible exclusión de líneas o tramos de líneas de la red ferroviaria de interés general. Nosotros decimos que debe ser el Consejo de Ministros —el mismo al que atribuimos la aprobación del plan de la red ferroviaria— el que decida la exclusión, pero siempre previo acuerdo de las comunidades autónomas afectadas, porque excluir una línea o un tramo de la red ferroviaria es una decisión muy dura, una decisión que

tiene unas consecuencias enormes y, con independencia de que las comunidades autónomas tengan en ese caso concreto una competencia exclusiva o no, deben prestar su acuerdo a que se realice esa exclusión; si no, no debe hacerse.

Siguiendo con el artículo 4, la enmienda 247 propone la adición de un nuevo párrafo, precisamente para salvaguardar las competencias de las comunidades autónomas. Decimos que, cuando la infraestructura ferroviaria que se pretenda incluir —ahora hablamos de las inclusiones— en la red ferroviaria de interés general transcurra íntegra y exclusivamente por el territorio de una comunidad autónoma, será requisito imprescindible contar con el acuerdo previo de esta. Esto es evidente. Cuando una infraestructura ferroviaria transcurre íntegra y exclusivamente por el territorio de una comunidad autónoma, es esta la que tiene las competencias exclusivas sobre esa infraestructura; por tanto, para incluirla en la red ferroviaria de interés general, será necesario el acuerdo entre la comunidad autónoma y el Gobierno, si no, no será posible incluirla. Parece mentira, pero esto se conculca en el proyecto de ley, que birla, arrebató a la comunidad autónoma la competencia sobre su propia infraestructura, cosa inconcebible. En consecuencia, es evidente que tiene que producirse el acuerdo y, si no, no será posible la inclusión.

Entramos en el capítulo II. Aquí debo decir que la enmienda 145, del Partido Popular, ha modificado por completo la estructura de todo el capítulo, desde el artículo 5 hasta el artículo 11, ambos inclusive. Esta modificación de la estructura desubica automáticamente las enmiendas que hemos presentado los demás grupos y nos obliga a un trabajo de reubicación. Al respecto, yo quiero decir lo siguiente. En opinión de mi grupo parlamentario, el Grupo Popular ha modificado la estructura del artículo, pero no ha modificado apenas el fondo. Debo reconocer que ha habido alguna ligera mejora —a nuestro juicio, muy ligera— que hace que nuestras enmiendas —todas ellas— a este capítulo se mantengan vivas, por entender que ninguna de ellas ha quedado subsumida en el nuevo texto que aporta el Grupo Popular. Esta es una prueba más de que este proyecto de ley es una gran chapuza; yo no entiendo que el Gobierno necesite recurrir al Grupo Parlamentario Popular para modificar lo que ha hecho precipitadamente y mal. Si se hubiera dado un poco más tiempo, si se hubiera tomado más en serio el proyecto de ley, estas cosas no pasarían. Y esto no pasa sólo en el capítulo II, sino que más adelante hay otro título que también se cambia entero. En todo caso, nosotros consideramos vivas nuestras enmiendas y lo que hemos hecho es establecer tres artículos 5, un 5, un 5 bis y un 5 ter que, en caso de que se aprobaran, se numerarán como corresponda. Hemos cogido el actual artículo 5 del proyecto de ley y una parte del artículo 6 y hemos hecho estos artículos 5, 5 bis y 5 ter, lo hemos hecho así porque

pensamos que la estructura del proyecto de ley es muy mala, tan mala que hasta el propio Partido Popular lo ha visto así y la ha modificado. Con la modificación que nosotros realizamos, aparte de mantener nuestras enmiendas porque las consideramos vivas, mejoramos considerablemente la redacción. Por ejemplo, cuando hablamos de la planificación, decimos que ha de hacerse en coordinación con las comunidades autónomas y con las entidades locales, y volvemos a mi reflexión del principio: si no se planifica de acuerdo con ellas, estamos haciendo una tremenda chapuza, ya que no será posible planificar las infraestructuras ferroviarias. Hay que armonizar la planificación de esas infraestructuras para que después sea posible interconectarlas y que resulten útiles a todos los ciudadanos españoles y no sólo a los de una parte de España. En el artículo 5 bis que proponemos crear, decimos que corresponde al Consejo de Ministros, previo informe de la Confederación Nacional de Transportes y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, la aprobación del plan de la red ferroviaria de interés general. Volvemos otra vez al plan porque nos parece fundamental. No quiero ser redundante, pero nos parece muy importante que la aprobación de la red ferroviaria de interés general se haga mediante un plan; es decir, que no sea un, digamos, capricho momentáneo del Ministerio de Fomento y, además, que lo haga el Gobierno. La diferencia no es baladí porque no es lo mismo que un ministro se siente con sus colaboradores más íntimos a decidir cuál es la red ferroviaria a que tenga que presentar un plan ante el Consejo de Ministros, sus colegas, que tienen muchas cosas que decir —muchos ministros tendrán muchas cosas que decir—, y que los demás lo aprueben. Es necesario elevar el rango.

En la enmienda 252 al artículo 6, decimos que, dentro de los términos previstos por el plan de la red ferroviaria de interés general, el Gobierno, previo informe favorable del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y de la Conferencia Nacional de Transportes, podrá acordar la clausura de una línea o tramo ferroviario. La verdad es que nosotros remitimos esa posibilidad a que no se ponga en riesgo, a que no se comprometa la estabilidad económica de la red en su conjunto. Nos parece tremendamente injusta y pacata la visión de que un tramo de línea o una línea deban cerrarse porque tienen deficiencias económicas graves sin comprobar si el cierre de esa línea afecta al conjunto de la red ferroviaria de interés general y, sobre todo, achacando exclusivamente a ese tramo de línea la maldad o la deficiencia económica, cuando puede ocurrir que, al excluirla, se comprometa la estabilidad económica del conjunto de la red. Por tanto, exigimos que no se haga como dice el proyecto de ley.

En la siguiente enmienda, la 253, también al artículo 6, decimos que, cuando se trate de excluir una determinada infraestructura, se dé la oportunidad a las comunidades autónomas y a los entes locales de que

asuman la financiación, que se les dé un año de tiempo —y no se haga inmediatamente— para que tengan la posibilidad de proponer condiciones de equilibrio en la explotación de la misma. Si no fuera así, el Consejo de Ministros, transcurrido ese año, podrá acordar la exclusión, pero no antes.

Como ven, todas nuestras enmiendas intentan recuperar el respeto de esta ley a las competencias de las comunidades autónomas y entidades locales. Todas van en esa dirección y no voy a hablar enmienda por enmienda porque me parece exhaustivo.

La enmienda 258 al artículo 8 —estamos hablando ya de competencias urbanísticas— trata de recuperar lo dispuesto en el artículo 179 de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre. En este artículo 8 se pretende que el administrador de infraestructuras ferroviarias no tenga que pedir ninguna licencia, ningún permiso, para hacer determinadas obras. Lo que nosotros decimos es que, cuando se trate de determinadas obras, el administrador de infraestructuras ferroviarias debe estar sometido a los controles, debe pedir las oportunas licencias y los permisos correspondientes y estar sometido a las competencias de las comunidades autónomas y de las entidades locales en cuanto a la ordenación de los planes urbanísticos. Además la actual ley ya obliga a RENFE a hacerlo.

En cuanto a la enmienda 260, hemos visto que la 193 del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), habla de dos meses de plazo y nosotros planteamos un plazo de 30 días hábiles. Estando de acuerdo con la redacción que hace Convergència i Unió en su enmienda número 193, les planteamos que, si les parece oportuno cambiar dos meses por 60 días hábiles, nosotros haríamos la transacción; de ser aceptada, apoyaríamos la enmienda de Convergència i Unió y retiraríamos la 260. Espero del portavoz un comentario acerca de si esa posibilidad existe. Las enmiendas al artículo 10, comenzando por la primera, van todas referidas al plazo de 30 días hábiles, que nos parece mucho más correcto que hablar de un mes, denominación poco frecuente en este tipo de plazos.

En la enmienda 263 al artículo 10, lo que decimos es que el Tribunal Constitucional ha recordado, a propósito de la exención del control preventivo municipal para las obras que se realicen desde el dominio público portuario o aeroportuario por las autoridades portuarias o aeroportuarias, que la misma ha de entenderse limitada a alcanzar aquellas obras que, aun realizadas en las zonas de servicios de los puertos o de los aeropuertos, sean de naturaleza diversa. Pretendemos que no se haga lo que le dé la gana en las zonas de delimitación ferroviaria al administrador de infraestructuras ferroviarias. Cuando las obras sean en sentido estricto ferroviarias, aceptamos que el administrador no tenga que pedir las licencias y los permisos, cuando tengan que ver directamente con la infraestructura ferroviaria. Por eso no modificamos ese apartado del proyecto de ley, pero sí

añadimos otro diciendo —esta es una enmienda de adición— que, cuando no estén directamente relacionadas con la infraestructura ferroviaria, deben solicitar las licencias y los permisos urbanísticos como todos; si no, entraríamos en el mundo del absurdo, en el mundo del aquí vale todo y el administrador de infraestructuras ferroviarias tendría bula para hacer lo que quisiera.

Finalizo, señor presidente, con el artículo 11 y la enmienda número 264. Nos parece lamentable que en el artículo 11 del proyecto de ley, el 6 actual (hago un inciso, señor presidente, porque he entregado al letrado de la Comisión una relación donde reubicamos nuestras enmiendas al capítulo II porque como ha sido completamente reestructurado por el Grupo Parlamentario Popular mediante sus enmiendas las nuestras quedaban desubicadas; para no tener que relatarlo de viva voz, le he entregado una nota donde quedan perfectamente ubicadas, discúlpenme y entiéndase que cuando hablo ahora del artículo 11 en realidad me estaba refiriendo al artículo 6 nuevo, el que habla de pasos a nivel), los pasos a nivel, según este texto, se puedan eliminar o no en función de las disponibilidades presupuestarias. Las disponibilidades presupuestarias no pueden ser nunca una limitación para que los pasos a nivel sigan funcionando. Creo, señorías, que estamos en un momento difícil para el ferrocarril español; no quiero citar cosas que están pasando, pero todos somos conscientes de que estamos en un momento difícil. Los accidentes en los pasos a nivel son muy frecuentes, demasiado por desgracia. Por tanto, pretendemos con esta enmienda que se elimine del texto la expresión según lo permitan las disponibilidades presupuestarias. Ahí no puede haber límites, los pasos a nivel hay que eliminarlos con toda la urgencia posible precisamente por la seguridad.

Con las enmiendas números 265 y 266 al artículo 11, pedimos que se supriman los párrafos que eliminan la información pública. No se puede eliminar la información pública, es absolutamente indispensable para proteger intereses públicos, pero también intereses privados. Sustituimos el segundo párrafo del punto cuarto para que estos proyectos sean sometidos al informe de la administración urbanística competente porque pretendemos salvaguardar en el planeamiento urbanístico las competencias de las comunidades autónomas y de la administración local.

Nada más, señor presidente. Continuará, con su venia, mi compañero el señor Contreras.

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

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: El Grupo Parlamentario Socialista mantiene una enmienda viva en el capítulo III, la número 267, referida al artículo 15, normas especiales, en lo que se refiere a denegación de los permisos de edificación en la zona de dominio público. Esa denegación debe ser motivada y por tanto preten-

demos que en el párrafo tercero del apartado dos del artículo 15, se diga que se motivarán esas denegaciones de construcción en la zona de dominio público.

Al capítulo IV no tenemos ninguna enmienda pero sí al V, al que hemos presentado más enmiendas porque respecto de este capítulo, que está dirigido al administrador de infraestructuras ferroviarias, tenemos una filosofía bastante distinta de la que se viene aplicando a lo largo del proyecto. El planificador, a nuestro entender, no puede ser exclusivamente el Ministerio de Fomento puesto que hay situaciones en las que las actuaciones que se hacen sobre la red ferroviaria de interés general desbordan las competencias del Ministerio de Fomento. Es decir hay implicaciones del Ministerio de Defensa, del Ministerio de Economía, del Ministerio de Hacienda, y por tanto la aprobación del elemento planificador de la red ferroviaria de interés general no puede estar exclusivamente en el Ministerio de Fomento. Tiene que haber —lo ha dicho antes mi compañero en la defensa de este título— un plan de red ferroviaria que planifique y diga cuáles son las previsiones de futuro, qué líneas son las que se pueden incorporar a esa red ferroviaria de interés general y en qué condiciones determinadas líneas se deben quitar de esa red ferroviaria de interés general, así como que el que decida sobre la red no debe ser el Ministerio de Fomento sino el Consejo de Ministros. Estos son los ejes fundamentales que orientan las distintas enmiendas que hemos presentado al capítulo V, que especificaré una a una.

En primer lugar, en la letra a) del artículo 21, se habla de competencias y funciones del administrador de infraestructuras ferroviarias y se establece que la aprobación de los proyectos básicos y de construcción de las infraestructuras ferroviarias que deben formar parte de la red ferroviaria de interés general, etcétera, sean competencia del Ministerio de Fomento; nosotros establecemos que sean del plan de la red ferroviaria de interés general. Es decir, debe existir un plan que sea el instrumento planificador de la red ferroviaria de interés general; eso es lo que perseguimos con la enmienda número 268.

De menor trascendencia probablemente, pero sí con una matización interesante, la enmienda número 269 al punto tercero de este mismo artículo, pretende añadir, después de la expresión para el cumplimiento de sus funciones, la entidad pública empresarial podrá realizar toda clase de actos administrativos: La realización de tales actos estará sujeta a las limitaciones derivadas del régimen jurídico patrimonial de contratación y presupuestario definido por la ley 6/1997. Esas actuaciones deben estar delimitadas y se deben hacer de acuerdo con una legislación específica que ya existe.

Al artículo 22 hemos presentado una enmienda de modificación del número 2. Cambiaríamos el punto 2 del artículo 22 uniendo el punto 1 y el 2, que quedaría redactado de la siguiente forma: La administración de

las infraestructuras ferroviarias que sean de titularidad del Estado corresponderá al administrador de infraestructuras ferroviarias. Los ministerios de Hacienda y de Fomento establecerán las directrices básicas que hayan de ser cumplidas para la correcta administración de este patrimonio público, señalando los objetivos y fines que deben alcanzar. El resto quedaría exactamente igual que aparece en el actual punto 2 del artículo 22.

Otra enmienda que hacemos a este artículo 22 y que consideramos de especial trascendencia es la que se refiere a la construcción de la infraestructura ferroviaria por el administrador de infraestructuras ferroviarias. En el punto 3 dice: La construcción y administración de la infraestructura ferroviaria por el administrador de infraestructuras ferroviarias se efectuará de acuerdo con las siguientes reglas. Nosotros queremos introducir aquí la matización de que eso será de acuerdo con unas determinadas reglas cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias no disponga de los medios y recursos suficientes como para hacerlo de forma directa. En este caso, se establecerían unos mecanismos para la actuación de la construcción por medio de empresas privadas. Modificamos tanto el apartado a) como el b), y comenzaría: Cuando se constate la insuficiencia de sus propios recursos personales, materiales u organizativos, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá tramitar el expediente de contratación; es decir, solamente cuando se constate la insuficiencia de sus recursos, bien sean personales o materiales. De esa forma modificamos los apartados a) y b) y añadimos un tercer apartado c) que quedaría de la siguiente forma: El mantenimiento —creemos que esto es de suma importancia— de la infraestructura ferroviaria, la señalización, la gestión del sistema de control, circulación y seguridad y las demás actividades directamente relacionadas con la seguridad del tráfico no podrán ser objeto de contratación (para nosotros es de especial importancia que estas actuaciones nunca puedan ser sometidas a contratación de terceros), siendo asumidas en exclusiva por el administrador de infraestructuras ferroviarias por medio de personal debidamente cualificado y dentro de las determinaciones de los planes de seguridad del tráfico ferroviario. Con esta enmienda pretendemos que se clarifique exactamente en qué condiciones y de qué forma se puede hacer la construcción de infraestructuras cuando no se haga directamente por el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias.

En relación con este mismo artículo y en consonancia con esta reestructuración que planteamos, hemos presentado también una enmienda que consiste en eliminar los puntos 4 y 5 del artículo; el punto 4 porque se ha incorporado como letra c) del apartado 3, y el punto 5 porque entendemos que esta alusión que se hace aquí a la Ley de contratos de las administraciones públicas ya está contemplada también —aparte de que es una redundancia— en el apartado a) que nosotros hemos definido.

El otro artículo al que presentamos enmiendas es el número 24. En el punto tercero de dicho artículo se añadiría al final: Todo ello sin menoscabo de lo establecido en la Ley de Expropiaciones Forzosas, de 16 de diciembre de 1954, en lo referente al derecho de reversión. Pensamos que deben tenerse en cuenta los derechos de los antiguos propietarios una vez que el terreno colindante a la infraestructura ferroviaria no tenga ese interés general por el cual se procedió en su momento a la expropiación.

Con la enmienda número 274 creamos un apartado 5 que vendría a decir lo siguiente: El aprovechamiento urbanístico del terreno desafectado que tenga la clasificación de suelo urbano o urbanizable, así como los restantes bienes desafectados a los que se refieren los puntos 3 y 4 anteriores, deberán ser destinados, materialmente o en su equivalente económico, a la realización de viviendas de protección oficial o a la dotación de servicios generales a la comunidad, a cuyo fin el administrador de infraestructuras ferroviarias suscribirá los correspondientes convenios con las comunidades autónomas y entidades locales. Cuando se da esta situación, debe procurarse evitar que el recurso económico obtenido por las desafectaciones pueda convertirse en objeto de especulación que podría darse incluso fuera del propio mercado. Parece oportuno procurar que la comunidad pueda beneficiarse de las plusvalías obtenidas a través de un bien público. Por eso es de especial importancia que lo que ha sido la generación de un bien a través de una actuación pública con el esfuerzo de todos los españoles no caiga en manos de unos pocos.

Al punto 1 del artículo 25 también presentamos una enmienda referida al personal laboral. Dice el punto 1 que el régimen jurídico del personal laboral y funcionario del administrador de infraestructuras ferroviarias y su contratación se ajustará al derecho laboral. Nosotros entendemos que no es exactamente esta referencia la más oportuna, sino que se debería sustituir la referencia al derecho laboral por: lo dispuesto en el artículo 55 de la Ley 6/1997 de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Se debe precisar que al personal al servicio de la GIF le será de aplicación el artículo 55 de la LOFAGE con carácter general para que haya una selección de personal mediante convocatoria pública basada en los principios de igualdad, mérito y capacidad.

Pasamos ahora al capítulo VI. Se han presentado enmiendas de carácter técnico; no creemos que tengan mayor interés y no entendemos cómo no se han aceptado en la ponencia. Estamos legislando sobre la red ferroviaria de interés general y no debe haber confusión; el título del capítulo VI es: declaración sobre la red; no es cualquier red, sino que es la red ferroviaria de interés general. Esa misma modificación debería hacerse a lo largo del artículo 29. De ese tenor son las enmiendas 276, 277 y 278.

En el capítulo VII presentamos enmiendas al artículo 31. Cuando se habla de la adjudicación de la capacidad de infraestructuras, dicho artículo se refiere a los candidatos a ese posible acceso a la capacidad de infraestructuras; nosotros creemos que, de acuerdo con lo que establece la directiva comunitaria 2001/14, donde se dice agentes de transporte, debería decirse autoridades públicas, incluyendo a comunidades autónomas y ayuntamientos y también a los consignatarios, no solamente como se dice en el texto del proyecto de ley, donde se habla de los cargadores y los operadores de transporte combinado. Nosotros creemos que candidatos a esa adjudicación de capacidad de infraestructuras deben ser también las comunidades autónomas y los ayuntamientos, como está recogido en la Directiva 2001/14.

Al artículo 34 presentamos una enmienda para salvaguardar los intereses de las comunidades autónomas. Por eso, al final del punto 1, a continuación de la expresión sobre Protección Civil, habría que añadir: «y de las competencias de las comunidades autónomas en la materia». En este mismo artículo el punto 2 dice: «Cuando, por cualquier causa, la infraestructura haya quedado temporalmente inutilizable, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá suspender, sin previo aviso, la prestación del servicio ferroviario sobre dichas infraestructuras para la realización con carácter urgente de las reparaciones oportunas.» No tiene sentido dejar las manos libres al administrador de infraestructuras ferroviarias y sin ninguna responsabilidad. Donde dice: «Cuando, por cualquier causa...» debería decir: «Cuando, por cualquier causa justificada...» Tiene que haber una justificación para que el administrador de infraestructuras ferroviarias pueda eximirse de la responsabilidad de tener que indemnizar a los operadores que se les está causando un determinado perjuicio. Por tanto, presentamos la enmienda 281 para delimitar con claridad hasta dónde llegan las responsabilidades del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Presentamos las enmiendas 282 y 283 al capítulo VIII, referido a las infraestructuras ferroviarias en los puertos y aeropuertos. La 282 va dirigida a que las conexiones a la red ferroviaria de interés general se establezcan, en vez de mediante orden del Ministerio de Fomento, por acuerdo del Consejo de Ministros. Como dijimos anteriormente, existen unas competencias que afectan exclusivamente a las infraestructuras en temas de defensa o en temas de ámbito económico más amplio. La enmienda 283 es puramente formal. Queremos especificar, cuando se habla de infraestructuras ferroviarias, que nos estamos refiriendo a las infraestructuras ferroviarias de titularidad estatal.

La enmienda 285 al artículo 37, pretende añadir, al final del punto 2, lo siguiente: «El proyecto de establecimiento o explotación de la línea deberá ser sometido a informe de las comunidades autónomas por cuyo

territorio haya de transcurrir con anterioridad a su autorización por el Ministerio de Fomento.» Es decir, que en ningún caso una línea de titularidad privada que se vaya a abrir en un territorio se pueda hacer sin que previamente se haya emitido un informe por la comunidad autónoma. Creemos que es imprescindible para salvaguardar las competencias de las comunidades autónomas.

Con esta enmienda terminamos la defensa de las enmiendas que presenta el Grupo Parlamentario Socialista al título II del proyecto de ley del sector ferroviario.

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

El señor **SEDÓ I MARSAL**: El Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) ha presentado varias enmiendas al título II. Voy a pasar por todas y cada una de las enmiendas, aunque quizá agruparé algunas. Lo que sí quisiera decir es que voy hacer una defensa más bien técnico formal de la redacción porque está previsto un trámite parlamentario de avocación a Pleno, que supongo que será la próxima semana. Este trámite se está usando para defender todas las enmiendas que tenemos, casi una por una, trámite que consideramos baldío, no sirve para mucho, porque las enmiendas rechazadas siguen vivas para su avocación al Pleno y, aunque formalmente tengamos que presentar el escrito de las enmiendas que van al Pleno, después tampoco prosperan. Por tanto, voy hacer una intervención política de tipo global sobre lo que representa esta ley para nosotros. Coincidimos con la intervención del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Torres, no porque haya especificado y concretado dentro de una comunidad autónoma alguna circunstancia, ya que él se ha referido a todas y nosotros también nos queremos referir a todas, sino porque hay circunstancias competenciales muy importantes en el sector ferroviario sobre las que el proyecto de ley pasa de puntillas, o todo lo contrario, pasa pisándolo todo fuertemente. Es el tema más importante y transgresor de la ley y nuestro grupo no puede dejar de citar de forma muy concreta el tema competencial, no sólo de las comunidades autónomas sino también de las entidades locales, ayuntamientos y diputaciones. Voy a explicar por qué presentamos las enmiendas y su concepto, pero en el fondo está un modelo ferroviario que respete la distribución competencial que tiene que tener el Estado de las autonomías, pues ya hay competencias de las comunidades autónomas en esta materia. Nuestras enmiendas están dirigidas a defender estas competencias.

La enmienda 185 al artículo 3, sobre la infraestructura ferroviaria, pretende añadir una frase. Cuando el artículo define los elementos que se entienden como infraestructura ferroviaria, cita los terrenos, las estaciones, las terminales de carga, las obras civiles, entre

otras, nosotros diferenciamos las estaciones, tanto de viajeros como de mercancías. Es una enmienda técnica que recoge el dictamen del Consejo Económico y Social que define las diferentes modalidades. Es interesante precisar los elementos que componen la infraestructura ferroviaria.

En la enmienda número 186 al apartado 1 del artículo 4 proponemos que se diga red ferroviaria de interés general en lugar de red ferroviaria del Estado, como ya se ha planteado en otras enmiendas. Según nuestro parecer debe cambiarse incluso el título del artículo. También introducimos otra modificación, porque el proyecto define las infraestructuras ferroviarias como las líneas que resulten esenciales para garantizar el 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. Señorías, en nuestra enmienda establecemos una definición más clara y concisa, porque para nosotros la red ferroviaria del Estado es la que está integrada por las infraestructuras ferroviarias correspondientes a líneas que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, nada más; con esto queda definida la competencia del Estado en las infraestructuras ferroviarias y no hace falta una definición tan complicada y propensa a introducir variaciones del texto o interpretaciones. Nosotros consideramos que es mucho más fácil ordenar, regular y gestionar las infraestructuras que transcurren por el territorio de las comunidades autónomas, que son las que muy bien se define que forman parte la red ferroviaria del Estado. Nada más, así queda más sencillo.

En la enmienda número 187 introducimos: previo informe favorable. Es una enmienda que tiene una transaccional que se nos ha ofrecido por el Grupo Parlamentario Popular, en relación con la cual necesitaríamos alguna aclaración, porque nos la dan con un punto 2 y puntos suspensivos entre paréntesis, lo que quiere decir que hay un texto que se mantiene igual y después se nos ofrece una transacción. Por tanto no sabemos si los puntos suspensivos se corresponden con el texto del proyecto o con el texto de nuestra enmienda. En todo caso lo aclararemos antes de la votación, porque según fuese una cosa u otra nosotros no podríamos aceptar dicha transaccional. Donde se dice que previo informe de las comunidades autónomas, pedimos que figure que el informe sea favorable. Es lo procedente para acordar en cada momento la inclusión de las infraestructuras en la red ferroviaria cuando razones de interés general así lo justifiquen, previo informe; pero para que haya tal inclusión tiene que existir un informe favorable.

La enmienda número 188 supone para nosotros el cambio de unos esquemas, porque verdaderamente —es curioso y lo tengo señalado— se considera la posibilidad de que haya infraestructuras ferroviarias que puedan ser traspasadas a las comunidades autónomas. Cuando haya desaparecido el motivo de interés general, dicha infraestructura ferroviaria podrá ser traspasada a la comunidad autónoma correspondiente, pero el proyecto dice: El expediente de traspaso se promoverá a instancia de la comunidad autónoma o del Ministerio de Fomento y será resuelto por el Consejo de Ministros. Nosotros consideramos que si figura el traspaso a la comunidad autónoma, quien debe intervenir en tal transferencia es la comisión mixta de transferencias, a través de un acuerdo.

En la enmienda número 189 se propone una redacción distinta que suprime la expresión líneas ferroviarias. Nos parece que en los proyectos básicos de construcción de las líneas ferroviarias en todo caso se tiene que hablar de las líneas de la red ferroviaria del Estado. Con este tipo de enmiendas vamos acotando las competencias del Estado en esta materia.

Respecto a la enmienda número 190, más extensa, hay que hacer una corrección, porque decimos: El Consejo de Ministros, a instancia del Ministerio de Fomento..., cuando debemos decir a instancia del ministro de Fomento. En el texto original viene bien y aquí se nos ha colado un gazapo. Es una simple corrección gramatical que hago en este momento, porque del Consejo de Ministros forma parte el ministro y no el ministerio. Estamos ante el mismo aspecto que hemos comentado antes. Es una enmienda al artículo 6, apartados 1 y 2, y dentro de la enmienda transaccional que se nos presenta se dice que pasará a ser el artículo 11. En el momento de la aprobación de las enmiendas transaccionales tendríamos que estudiar bien el tema, porque se ha eliminado la referencia a la posibilidad del cierre de líneas si el servicio no se presta durante tres meses, pero ahora no se acepta el traspaso que antes se señalaba en otra de nuestras enmiendas, y al eliminar dicho traspaso, tampoco se entra para nada en la conveniencia de que sea la comisión mixta de transferencias la que intervenga.

En la enmienda número 191 pretendemos que en todo lo que son planes y demás instrumentos generales de ordenación urbanística se articule la coordinación entre las administraciones, para lo que hemos introducido una primera frase, en el punto 1, que dice: Para articular la necesaria coordinación entre las administraciones con competencia concurrente sobre las zonas de servicio ferroviario, los planes generales... Antes empezaba: Los planes generales... La que proponemos es una forma más adecuada de expresarse.

En la enmienda número 192 introducimos el hecho de que las administraciones territoriales con competencias urbanísticas puedan formular los proyectos a los que se refiere el artículo. Por tanto, los proyectos de

delimitación y utilización de espacios ferroviarios que se desarrollarán a través planes especiales también podrán ser formulados por administraciones territoriales con competencias urbanísticas y que pueden ser comunidades autónomas o incluso ayuntamientos.

En la enmienda 193 pedíamos un plazo de dos meses para que puedan participar, con la remisión de su informe los órganos de las entidades locales o comunidades autónomas. El proyecto establecía un plazo de un mes desde el día de su envío y, prácticamente, el mes se cumple pasado mañana. Hay que trabajar en todos estos temas, que son delicados, por lo que en nuestra enmienda pedimos dos meses. Sin embargo, no tenemos inconveniente alguno, tal como planteaba la propuesta *in voce* del señor Torres, portavoz del Grupo Socialista en este tema, en que estos dos meses se conviertan en 60 días hábiles, ya que esto supone mejorar en unos días el plazo de tiempo de trabajo del que pueden disponer las comunidades autónomas o entidades locales para presentar sus trabajos.

En cuanto a la siguiente enmienda, la 194, supongo que los servicios de la Cámara habrán observado que la presentamos al artículo 9.3, cuando después hablamos del artículo 10. Establecemos un nuevo apartado dentro de licencias, autorizaciones y permisos urbanísticos, todo ello dentro, como es lógico, de las competencias que puedan tener las comunidades autónomas, los ayuntamientos u otras administraciones locales. El Grupo Socialista muestra también interés por este tipo de enmiendas, y nosotros también consideramos las suyas. Su justificación se debe a la necesidad de autorizaciones, permisos o licencias administrativas para el desarrollo de actividades de carácter industrial, comercial y de servicios que puedan establecerse en la zona del servicio ferroviario, pero cuando exista este tipo de actividades, cuya autorización es competencia de otras administraciones, no porque estén dentro del servicio ferroviario por las buenas, se puede allí construir lo que sea.

En la enmienda 195 pedimos que en todos los párrafos en los que figura la expresión líneas ferroviarias se cambie por líneas ferroviarias de titularidad estatal. En las mismas la regulación de los pasos a nivel debe referirse a los que son competencia del Estado, aunque eso no quiere decir que la eliminación o regulación de pasos a nivel sólo deberá hacerse en las líneas ferroviarias de titularidad estatal, ni mucho menos. Posiblemente, mejor será si el Estado se dedica a las líneas ferroviarias de titularidad estatal y los otros titulares se dedican a los pasos a nivel que puedan corresponderles en sus funciones, pero lo que sí es deseable es que haya una verdadera aceleración en la actividad de eliminación de pasos a nivel. Hace dos días, en un paso a nivel sin barreras, no hubo otro accidente grave de un tren de velocidad alta por roce o choque, afortunadamente, por el rápido paso del camión implicado, porque si hubiera pasado unas décimas de segundo después se hubiera

producido otro accidente de los que en este año, por desgracia, estamos sufriendo. Quiero hacer constar, ya que este es un momento adecuado, el pesar del Grupo Parlamentario Catalán de *Convergència i Unió* por el desgraciado accidente ferroviario que se produjo la semana pasada, así como enviar nuestro pésame y condolencia a todos los familiares de las víctimas e incluso a las instituciones representativas titulares de los trenes involucrados en el choque. Aprovecho aquí para decirlo, aunque no sé si al inicio de la sesión —no estaba presente— se ha hecho constar. En todo caso, siendo el debate del sector ferroviario, en el momento de la votación, en que estaremos presentes todos los miembros de la Comisión, pediría un recuerdo para todas esas personas.

En la enmienda 196, al artículo 13.5, se propone un nuevo apartado en coherencia con lo que se dice en las precisiones del dictamen del Consejo de Estado.

La enmienda 197 pretende variar el título, en vez de decir obras y actividades ilegales en zonas de dominio público..., creemos que es más adecuado decir obras y usos ilegales... Se trata de una enmienda de tipo técnico.

En la enmienda 198, al artículo 24, en el patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias añadimos un nuevo número, el 4, que habla del aprovechamiento urbanístico y de que cómo el administrador de infraestructuras ferroviarias debe suscribir los correspondientes convenios con las comunidades autónomas y entidades locales, dentro de este concepto general de que las competencias que tienen las comunidades autónomas y las entidades locales no pueden ser soslayadas por el hecho de que el administrador de infraestructuras ferroviarias, dentro de lo que piensa que es el patrimonio, se considere rey y señor del lugar.

A nuestra enmienda 199 el Grupo Popular nos presenta una transacción que vamos a aceptar, porque nosotros pedimos añadir competencias de las comunidades autónomas en la materia y dicha enmienda transaccional cubre lo que pedimos. Por tanto la aceptaremos y en su momento daremos la redacción exacta de las que aceptamos y retiramos, para que en el momento de la votación podamos hacer un buen trabajo.

En la enmienda 200 al artículo 36 donde se dice: red ferroviaria de interés general, que es uno de los más de 50 puntos donde sucede esto, pretendemos añadir al final: previo informe favorable de la comunidad autónoma. Creemos que hay infraestructuras que para formar parte de la red ferroviaria del Estado tienen que contar con el informe favorable de la comunidad autónoma. En la enmienda 201 introducimos unos cambios en cuanto a la titularidad de la comunidad autónoma. El texto dice que las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos que no tengan la consideración de interés general serán propiedad de su titular. Hay que tener en cuenta que las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos que no tengan la consideración de interés general serán de titularidad de la comu-

nidad autónoma porque así ocurre con los puertos que no son de interés general y son muchas las comunidades autónomas las que tienen la titularidad de los mismos. Por tanto creemos que hay que dejar las cosas tal como están y no hacer nuevos inventos en este tipo de redacciones. La propiedad de su titular no quiere decir otra cosa que la titularidad es de la comunidad autónoma. Parece que los redactores del proyecto han sido reacios a reflejar el hecho real. Al artículo 36.5 también hemos presentado una enmienda en la que pretendemos añadir: previo informe favorable, en su caso, de las comunidades autónomas titulares de las infraestructuras afectadas. A esta enmienda se nos ha presentado una enmienda transaccional que es probable que podamos aceptar, no así la transaccional que nos proponen a la enmienda 203, que se refiere al artículo 37.2, en la que nosotros pedimos que haya un plazo de dos meses y añadimos que el proyecto de establecimiento o explotación de la línea deberá ser sometido a informe de las comunidades autónomas por cuyo territorio haya de transcurrir con anterioridad a su autorización por el Ministerio de Fomento. Nosotros quisiéramos que fueran dos meses, pero con la transacción que se nos propone tenemos nuestras dudas. Esto hay que analizarlo profundamente, porque si tenemos en cuenta la Ley reguladora del contrato de concesión de obras públicas, que hace pocos días hemos aprobado en este Congreso, tendríamos que ver en qué influye aquella ley sobre esta o esta sobre aquella, porque dicha ley nos habla de las prevalencias que tenía el Ministerio de Fomento sobre los temas urbanísticos, por lo que aquí puede haber un choque entre las competencias de las comunidades autónomas, las administraciones locales y el propio ministerio, y por la vía de la prevalencia que queda en la otra ley, a pesar de que se introdujeron algunas enmiendas que la modificaban en algo, con la posibilidad de llegar a acuerdos previos, aquí se tendrá que ver que no existan las prevalencias que pueda dejar la citada Ley reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

Con esto he llegado al final de las enmiendas que nuestro grupo ha presentado a este título II. En el trámite de avocación por el Pleno haremos una valoración más completa del aspecto competencial, no tan detallado en cuanto a si es competencia del ayuntamiento o de la comunidad autónoma, sino desde un punto de vista más político.

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

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: En primer lugar, quiero sumarme a la petición que ha hecho el portavoz del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió de hacer llegar por parte de esta Comisión a los familiares de las víctimas del último accidente de ferrocarril ocurrido en Albacete nuestro pésame más sentido. La verdad es que tendríamos que haberlo hecho al principio

de la sesión, pero no hemos caído en ello ninguno de nosotros.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Urán, permítame que la interrumpa. Aun antes del principio de la Comisión se ha tratado el tema. Lo que pasa es que la ausencia de portavoces —solamente estaban dos presentes— nos ha hecho esperar a que termináramos para tratar este asunto. Quiere decirse que a la Mesa le parece muy bien la petición que están haciendo SS.SS., a la que nos sumamos todos, y lo haremos al final de la Comisión cuando nos encontraremos todos presentes. Muchas gracias, no obstante, por recordarlo.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Esta diputada ha estado presente desde el inicio de la sesión. Se habrá referido a ello en las conversaciones anteriores, que no era ninguna reunión formal.

Señorías, este título II es el que marca cuáles son las características de las infraestructuras ferroviarias, cuál va a ser su planificación, cómo incide en los planes de ordenación urbana de los ayuntamientos, cómo se va a gestionar y qué es lo que comprende la red del Estado de ferrocarriles de interés general. Podríamos decir que sea el cuerpo real de esta ley. Mi grupo parlamentario, lo he dicho ya en mi primera intervención, no compartiendo el texto que ha presentado el Gobierno, por las razones a las que ya hemos aludido, cree que aquí se plasma de una manera bastante clara la intención por parte del Gobierno del Partido Popular de establecer unas redes de ferrocarriles basadas más en la visión puramente economicista que en lo que en realidad se tendría que basar, que es en muchos más pilares. Hablaba en mi primera intervención de la incidencia que tiene el ferrocarril en el desarrollo económico de las comunidades autónomas, pero también la tiene en el desarrollo social y en el respeto al medio ambiente. Creemos, señorías, que este título II enfoca el desarrollo del ferrocarril con esa visión puramente economicista dejando de lado, bajo nuestro punto de vista, los aspectos sociales, la intervención de la sociedad en la toma de decisiones y desde luego la intervención de esta Cámara. Ustedes han reducido la planificación del ferrocarril en el Estado español a un agente, como mero tomador de las decisiones, que es el Ministerio de Fomento, dejando tanto al Gobierno como a esta propia Cámara, junto con las comunidades autónomas y las corporaciones locales y otros agentes que intervienen en el desarrollo del sector, al margen de esa toma de decisiones. Mi grupo parlamentario cree que esto no puede ser así y, señor presidente, y quiero que sea conocido por la Mesa, no voy a modificar las enmiendas presentadas, en función de las modificaciones sufridas por el proyecto de ley en la ponencia, porque todas tienen un hilo conductor y si las reubicara perderían parte de la virtualidad o no serían entendibles a la hora de su defensa.

La primera enmienda que presentamos es al artículo 3. En principio, esta enmienda, señorías, puede parecer obvia o innecesaria, pero nosotros creemos que por la práctica política que lleva a cabo el Gobierno y por la interpretación que después se hace de los textos legislativos, cuanto más claros sean, mejor. Nos referimos a la especificación de lo que se consideran estaciones. Señorías, cuando en el artículo 3 se habla de infraestructura ferroviaria se hace una relación de los elementos que se encuentran en los terrenos y que se consideran también infraestructura ferroviaria. Se habla de las estaciones de manera genérica, de las terminales de carga, de las obras civiles, de los pasos a nivel, de las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones; se hace una especificación concreta de lo que se quiere decir con infraestructura ferroviaria y los elementos que la conforman. Pues bien, queremos que cuando hablemos de estaciones —compartiendo el informe del Consejo Económico y Social en las observaciones particulares que hace precisamente a este artículo— se especifique que estamos hablando tanto de estaciones de viajeros como de estaciones de clasificación. No queremos que después pueda ocurrir que cuando se habla de estaciones en general todo el mundo entienda que solamente son las estaciones de viajeros. Creemos que dentro del texto debe quedar claro y específico que también son las de clasificación, en coherencia con la segunda enmienda que planteamos al artículo 3. Este Gobierno de manera bastante generalizada suele recurrir a la coletilla: y cualesquiera otros que reglamentariamente se determinen. Señorías, podemos entender que determinados aspectos técnicos de desarrollo de la ley tengan que verse en los reglamentos y no en los textos legislativos, pero no entendemos que cuando se está haciendo una definición exhaustiva de la infraestructura ferroviaria y de los elementos que la conforman, además de las vías y de los servicios y ramales de desviación para particulares, se hable de cualesquiera otros que reglamentariamente se determinen. Señorías, no hay que determinar nada reglamentariamente cuando se habla de lo que es la infraestructura ferroviaria en su totalidad y esta coletilla del final del párrafo del artículo 3 debe desaparecer.

Entramos en el artículo 4: la red ferroviaria de interés general. Creemos que debemos añadir al final del apartado 1 del artículo 4 una frase que diga: la totalidad de la red ferroviaria de interés general es de titularidad estatal. No queremos —y por eso lo matizamos— que en nuestro país haya dos redes, una red que le interesa al Estado que sea de interés general, como puede ser la compuesta por las líneas más modernas, las recientemente terminadas, las que están en previsión de acabarse próximamente o las que están en proyecto —las líneas de altas prestaciones, como se dice últimamente por la Unión Europea—, y otra red que sea la red pobre del Estado, una red más convencional, una red con

menos inversiones y una red en la que aunque pueda figurar que es de interés general, al final no sea de titularidad estatal. Nos estamos refiriendo a determinadas redes que, con la visión economicista que el Gobierno tiene de este proyecto de ley, terminen por no ser de titularidad estatal aunque puedan ser de interés general y desde luego importantes para el desarrollo equilibrado del Estado español y de determinadas comunidades autónomas.

Paso a defender la enmienda número 15 que presentamos al artículo 4.2. Cuando se habla de la competencia del Ministerio de Fomento en cuanto a acordar la inclusión en la red ferroviaria de interés general de infraestructuras ferroviarias nosotros partimos de un presupuesto diferente. La red ferroviaria de interés general no puede configurarse sólo y exclusivamente con la voluntad del Gobierno. Este texto tiene que especificar claramente —y nuestra enmienda va dirigida a ello—, en el punto 2 del artículo 4, qué es lo que configura la red ferroviaria de interés general ya en estos momentos. Nosotros apostamos por que sea la totalidad de la red nacional integrada, la línea Madrid-Sevilla de gran velocidad y todas las infraestructuras ferroviarias gestionadas en estos momentos por RENFE, además de las líneas administradas por FEVE que todavía queden como competencia del Estado, además de las que están en proyecto o en construcción con los estudios informativos aprobados a la entrada en vigor de esta ley. Señorías, según el punto 2 de la enmienda que estoy defendiendo en estos momentos, no le corresponde al Ministerio de Fomento acordar la inclusión de nuevas infraestructuras en la red ferroviaria de interés general, sino que corresponde a las Cortes Generales, a esta Cámara, mediante ley, la aprobación de un plan ferroviario del Estado que determine cuáles son las infraestructuras ferroviarias que lo componen y por lo tanto, de manera implícita, que también recoja cuáles son las infraestructuras ferroviarias de interés general que tienen que estar incluidas dentro de su desarrollo. Ese proyecto de ley que nosotros defendemos debe estar informado por el consejo nacional del sector ferroviario, que es un órgano de participación institucional en el ámbito de dicho sector, en el que deben participar, además de la Administración General del Estado, las comunidades autónomas y las administraciones locales a través de sus órganos de representación. Como les decía antes, señorías, la red ferroviaria de interés general no puede ser algo exclusivamente reducido a un ministerio, sino que deben participar también tanto las organizaciones sindicales como las empresariales para que en realidad podamos estar hablando de un debate abierto y claro que la sociedad debe llevar a cabo, porque debe ser partícipe de la toma de decisiones al hablar de la red ferroviaria de interés general, de cómo se va a desarrollar y de cuáles son realmente las infraestructuras que deben estar integradas en esta red.

Señorías, creo que no hace falta que justifiquemos la importancia que tiene —lo hemos dicho de manera bastante amplia—, porque además no podemos dejar al arbitrio de una orden ministerial que se vaya determinando la concreción de los proyectos que tienen que integrar la red de interés general. Existe un riesgo de inseguridad jurídica si dicha determinación se lleva a cabo simplemente mediante la orden ministerial. La concreción del interés general debe llevarse a cabo a través de este proyecto de ley que nosotros planteamos y que creemos que debe debatirse en esta Cámara, porque además de estar integrada la red de interés general por el conjunto de las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar el sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento del sistema general de transporte, consideramos que hay una indefinición, porque entre las instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional se encuentran también otros elementos claros y definidos que tienen un interés supraautonómico pero no quedan realmente precisados. Eso sucede con los otros dos criterios que se emplean en la norma, como son las conexiones y accesos a los principales núcleos de población y las instalaciones esenciales para la economía nacional, que están sujetos a una indeterminación —no se sabe muy bien si tienen un alcance mayor o menor— y que pueden entrar en confrontación con las competencias de las comunidades autónomas y de las corporaciones locales, porque aquellos tienen perfecto derecho a ejercer sus competencias en materia de transporte ferroviario. Por eso, señorías, no nos parece correcto que haya una técnica tan arriesgada y tan insegura jurídicamente cuando antes la decisión —según la Ley de ordenación de los transportes terrestres— se atribuía al Gobierno y ahora se deja en exclusiva en manos del Ministerio de Fomento. Proponemos la supresión del artículo 4.3, tal y como figura en el texto del proyecto de ley y planteamos una nueva modificación con la sustitución de este texto, en la que plantearíamos el cierre de las infraestructuras ferroviarias en la red de interés general, en función de que la decisión corresponde también a las Cortes Generales. Señorías, exceptuamos de este debate en las Cortes Generales, tanto para la inclusión como para la exclusión o cierre de infraestructuras ferroviarias, a aquellas que tengan una longitud inferior a 20 kilómetros y que reúnan una serie de condiciones que queden especificadas en la enmienda número 17, que estoy defendiendo. Estas enmiendas se dirigen fundamentalmente a que haya ese debate social. Señorías, no podemos ceñirnos al cierre de tramos de ferrocarril en función, solo y exclusivamente, de su rentabilidad económica. Pueden estar cumpliendo una función social, que posiblemente mejoraría, si se hacen las inversiones necesarias para modernizar esos tramos, porque normalmente los que se cierran suelen ser los más obsoletos, los que menos

rentabilidad económica tienen por la pérdida tanto de pasajeros como de transporte de mercancías, entre otras cosas porque a los pasajeros les cuesta más trabajo llegar a cualquier punto por ferrocarril que por otro medio de transporte y porque el ferrocarril en el transporte de mercancías sufre frecuentemente accidentes. Estoy pensando en un ejemplo claro. En la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza, no se hacen las inversiones necesarias para lograr no solo un mejor trazado, sino una mayor seguridad para dicha línea, donde cada vez que un tren alcanza mayor velocidad de la que debe en los tramos, aunque esté permitida, acaba descarrilando, aunque de momento se no se han producido —y esperemos que siga siendo así— desgracias personales. Se sigue sin invertir en esta línea; por tanto, tal y como está redactado en el proyecto de ley que presenta el Gobierno, se podría considerar que no es rentable económicamente, pero tiene una función social, que es la que no se refleja en el texto que plantea el Gobierno. Creemos que todo ello se debe debatir no solo en las comunidades autónomas sino también en las Cortes Generales, que tienen que ser las que hagan la planificación concreta de la red de ferrocarril de interés general, y por tanto también las que incluyan o excluyan las líneas que puedan tener o no déficit dentro de este contexto.

Señorías, el capítulo II hace referencia a la planificación de los proyectos de construcción, me estoy refiriendo al texto inicial del proyecto de ley del Gobierno sin la inclusión de las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular en el trámite de ponencia. Al artículo 5 nosotros proponemos una enmienda de sustitución de todo el texto en la que seguimos incidiendo en lo mismo que en nuestra enmienda al artículo 4.2. La planificación que se debe hacer, mediante un plan ferroviario del Estado, debe ser debatido y discutido por esta Cámara. Señorías, la representación de todo el pueblo español no puede quedar al margen de un debate tan importante como es la planificación ferroviaria del Estado español, como no puede quedar al margen de ninguna planificación de infraestructuras. Tengo que recordar a esta Cámara que en la última legislatura del Gobierno del Partido Socialista se discutió y aprobó en esta Cámara un plan de infraestructuras generales, tanto ferroviarias como de carreteras, que en principio no se ha derogado por ningún otro plan, pero somos conscientes de que el Gobierno del Partido Popular trabaja con otro plan de infraestructuras que en esta ley viene a legalizar de alguna manera, que no ha sido discutido ni aprobado en esta Cámara, pero es el que se está llevando a cabo. Ustedes pretenden aprobar los planes fuera del ámbito de las Cortes Generales, fuera del debate de la representación institucional y mucho más fuera del debate social, para que todo el mundo, tanto comunidades autónomas, corporaciones locales, sindicatos, empresarios y por supuesto esta Cámara como máximo representante del pueblo español, puedan estructurar y

planificar en este caso las infraestructuras ferroviarias, dentro de un plan ferroviario del Estado, para que se puedan ver todos los aspectos que inciden en el plan y para que se pueda ver la incidencia que este plan va a tener en el desarrollo equilibrado del conjunto del Estado español y de las comunidades autónomas en particular. Señorías, no creemos que haya que quitar las competencias que les corresponden tanto al Ministerio de Fomento como al Gobierno, y por tanto creemos que determinadas normativas reglamentarias deben estar desarrolladas por el Ministerio de Fomento.

El artículo 6 del texto inicial del proyecto de ley hace referencia a la clausura de las líneas o tramos de la infraestructura ferroviaria. Nosotros, en coherencia con la enmienda que hemos presentado al artículo 4.3, le damos una redacción diferente y presentamos dos enmiendas a este artículo, una al número 1 y otra al número 2. Planteamos, señorías, que dentro del plan ferroviario del Estado —plan que consideramos importante que exista y que, además, esté aprobado por las Cortes Generales—, el Gobierno, previo informe favorable del Consejo Nacional del Sector Ferroviario, podrá acordar la clausura de una línea o tramo ferroviario cuando su supresión no afecte al cumplimiento de los fines que justifican la pertenencia a la red ferroviaria de interés general. En la enmienda que presentamos al número 1, planteamos al final que además se hayan agotado todas las posibilidades, incluso la de cambiar las condiciones de explotación para reducir el déficit. Es decir, señorías, nosotros no creemos, como les explicaba antes, que una línea sea deficitaria *per se*, y puede haber muchas condiciones que obligan a que sea deficitaria. En el número 2 decimos, señorías, que con carácter previo a la adopción del acuerdo de clausura de la línea o tramo afectado, el Ministerio de Fomento lo pondrá en conocimiento de las comunidades autónomas o entidades locales que pudieran resultar afectadas, que si éstas no asumieran la administración en el plazo máximo de un año y se propusieran condiciones de explotación que aseguren el equilibrio de explotación de la misma, el Consejo de Ministros será el que acuerde su clausura. Del mismo modo y a instancia de las comunidades autónomas, también se podrá acordar el traspaso total o parcial a éstas de la explotación de una línea que se haya considerado deficitaria si así lo reclamara la comunidad autónoma. Entre otras cosas, señorías, pretendemos que si para la comunidad autónoma esta línea tiene un interés de comunicación de explotación para su desarrollo, no se vea afectada por una toma de decisión que pueda resultarle perjudicial.

En el artículo 7, cuando se habla de las zonas de servicio ferroviario, no creemos, señorías, que sea necesario incluir en el párrafo segundo la posibilidad de que puedan existir actividades no relacionadas dentro de éste. Dentro de las zonas de servicio ferroviario no deben existir otras actividades distintas a las del servicio ferroviario. No podemos estar sujetos exclusi-

vamente a que pueda haber otras industrias que no sean las del servicio ferroviario dentro de estas zonas. Debe quedar claramente expreso que solo en las zonas de servicios ferroviarios habrá actividades relacionadas con éste.

Señorías, se ha dicho por intervinientes anteriores que este proyecto —y en general casi todos los que nos ha presentado el Ministerio de Fomento— adolece de intervención clara en las competencias que tienen tanto las comunidades autónomas como las corporaciones locales en su planeamiento urbanístico y la imbricación que éste puede tener en este caso con la planificación ferroviaria. Cuando se habla de consideraciones urbanísticas de las zonas de servicio hay que darles la importancia que tienen las competencias municipales en materia de planeamiento urbanístico, de ahí la enmienda de sustitución que hemos presentado al artículo 8. En caso de que surjan discrepancias entre la propuesta del Ministerio de Fomento o el administrador de infraestructuras ferroviarias, debería crearse una comisión tripartita en la que estuvieran presentes tanto el Ministerio de Fomento o el administrador de infraestructuras ferroviarias, como el municipio afectado y la autoridad competente en materia urbanística de la comunidad autónoma correspondiente, y si no hubiera acuerdo llevarlo a las salas de lo contencioso administrativo. No podemos permitir, señorías, que el Estado, en función de intereses que puede plantear como de interés general pero no serlo en función de otros aspectos, tenga capacidad por encima de las competencias de las comunidades autónomas y de las corporaciones locales de imponer determinadas condiciones sin que se pueda llegar a acuerdos o sin que al final se diriman en los tribunales los aspectos negativos que puedan tener o las posiciones que defienden las diferentes administraciones.

En el número 1 del artículo 9 se habla de la capacidad que tienen las corporaciones locales y de que éstas no puedan interferir o perturbar las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias. Señorías, el concepto presente en todo el texto del proyecto de ley es: yo soy el jefe máximo y como jefe máximo los demás ordenan sin capacidad de intervención y sin posibilidades de modificación de aquello que yo estoy planteando. Es decir no hay debate, no hay discusión, no hay diálogo, se plantea sencillamente como imposición al resto de las instituciones y de las administraciones que tienen competencia en estas materias. De la misma forma lo reflejamos en la enmienda que proponemos al artículo 9, número 2, segundo párrafo.

La enmienda número 26 va al contenido y alcance de la administración de infraestructuras ferroviarias. Volvemos a incidir de nuevo en la necesidad de establecer que estamos hablando de un servicio público esencial y no solamente de un servicio de interés general. Queremos que en el texto del proyecto de ley

quede claro que estamos hablando del ferrocarril como un servicio público esencial pero también servicio público.

Artículo 21, competencias y funciones del administrador de infraestructuras ferroviarias. Se nos puede argumentar por parte del grupo que apoya al Gobierno, el Grupo Parlamentario Popular, que en todo el proyecto de ley o en esta parte del mismo estamos intentando dejar reducidas las competencias del administrador de infraestructuras ferroviarias a competencias menores. Es verdad, señorías. En mi primera intervención ya he dicho que no compartimos cómo están haciendo la trasposición de la directiva, van ustedes más allá de lo que las propias directivas de la Unión Europea están demandando en estos momentos y desde luego están haciendo correr un serio peligro al desarrollo íntegro de lo que será o debería ser la red de interés general del Estado español, con desequilibrios en su desarrollo y con desequilibrios económicos y sociales en las diferentes comunidades autónomas. En este mismo artículo 21, párrafo primero, letra a), planteamos una modificación en tanto en cuanto hablamos de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras en dos aspectos que desde nuestro punto de vista no aparecen recogidos en el proyecto de ley y creemos que deberían aparecer. Se trata, por un lado, de la planificación en el diseño y configuración de las políticas ferroviarias a través del instrumento fijado por las Cortes con participación de las demás administraciones y sectores que se plasma en el plan ferroviario del Estado, y por otro la opción por la separación orgánica entre la administración de las infraestructuras ferroviarias y la explotación del transporte ferroviario, que no puede hacer olvidar que dos entidades públicas empresariales van a ser las que tienen el protagonismo exclusivo en la infraestructura y en principio casi exclusivo y en todo caso cualificado en la explotación. La adscripción al Ministerio de Fomento de ambos organismos asegura una idea de coordinación en su actuación; pero sería necesario dotar dicha coordinación de un instrumento al efecto de que canalice la acción pública en materia de ferrocarril y resuelva tanto los problemas que plantea la implantación del nuevo modelo, como la articulación en el desarrollo del mismo de las políticas ferroviarias como servicio público. Es decir, señorías, estamos planteando que no solamente se tienen que resolver a través de determinados instrumentos los problemas que se puedan plantear, sino que además se deben articular las políticas ferroviarias con la modificación que hacemos al apartado a) del párrafo primero del artículo 21. También planteamos en dicho artículo 21 que el administrador de infraestructuras ferroviarias no podrá prestar servicios de transporte ferroviario. Creemos que esto debe quedar claro sin perjuicio de las previsiones transitorias contenidas en esta ley. Consagran ustedes una separación no meramente contable en los términos exi-

gidos por la normativa comunitaria y además se hace una separación orgánica entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y el operador público. Aparte de determinadas consideraciones, es necesario articular medidas con la necesaria flexibilidad a fin de evitar los problemas que se pueden producir desde el paso de una unidad empresarial como es hoy RENFE a una diversidad de entidades que presupone una reorganización y distribución de recursos económicos, personales y patrimoniales. En todo caso la separación orgánica no es un fin en sí misma sino un medio o instrumento para asegurar un régimen de competencia en la explotación de los servicios de transporte ferroviario, por lo que desde nuestro punto de vista no debe crearse ningún obstáculo legal que introduzca innecesarias rigideces en la implantación del nuevo modelo. No entendemos que ustedes, que son tan partidarios de las flexibilidades, en determinados momentos introducen rigideces que pueden perjudicar a su propia línea de actuación, que no compartimos y no a la nuestra. Esto, señorías, quizás habría de incluirlo en la enmienda número 40, de supresión, que presentamos al artículo 37.3. No se entiende que gestor de infraestructuras ferroviarias, el administrador de infraestructuras ferroviarias no pueda prestar servicio de transporte ferroviario y sin embargo cuando se habla de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada se diga en su apartado tres: «Sobre la referida infraestructura ferroviaria de titularidad privada se podrá prestar transporte ferroviario por cuenta propia, como complemento de otras actividades...». No comprendemos que el administrador de infraestructuras ferroviarias no pueda prestar servicio de transporte ferroviario y sin embargo a la titularidad privada sí se le permita que pueda prestar ese servicio de transporte por cuenta propia. Como verán SS.SS. nuestras dudas no solamente son razonables sino que además ustedes mismos las plantean en el texto de su proyecto de ley.

Al artículo 22 planteamos una enmienda de modificación que sustituye el artículo completo. Señorías, esta enmienda tiene coherencia con la redacción dada al artículo 4, que integra la totalidad de la red ferroviaria del Estado en la red ferroviaria de interés general, permitiendo que líneas con otro titular —ferrocarriles privados, ramales de cercanías, etcétera— sean administradas por la entidad pública si se lo encomiendan. Coherencia también con la redacción que las enmiendas de mi grupo parlamentario dan al artículo 5 y que dota al Ministerio de Fomento de la competencia para la aprobación de proyectos y sus modificaciones. El objetivo de una máxima transparencia en la contratación pública hace que propongamos que todos los contratos, incluidos los de consultoría (en la redacción inicial se excluyen de la Ley de contratos de las administraciones públicas los de electrificación, señalización y consultoría), a excepción de los de mantenimiento, sean regulados por la Ley de contratos de las

administraciones públicas. Resulta paradójico que cada vez se busque una mayor transparencia en la legislación de contratos públicos al tiempo que se excluyen de ella cada vez más contratos públicos. Señoría, esto también parece ser una norma del Gobierno del Partido Popular, que por un lado dice que está incluyendo más transparencia en el trabajo que tiene que hacer la Administración en las contrataciones y en las administraciones, y por otro cada vez va excluyendo determinados tipos de contrato que lo único que hacen es introducir opacidad y desde luego en algunas ocasiones, visto lo visto, señorías, esas adjudicaciones únicamente nos llevan a una mala construcción, a una mala adjudicación y a problemas que después tienen que ver con determinadas actuaciones del Ministerio de Fomento.

Planteamos también enmiendas parciales al artículo 22 en sus apartados 1 y 3 e incluimos después la supresión de los apartados 4 y 5. Según la versión que tiene el párrafo dado al texto del proyecto de ley es al administrador de infraestructuras ferroviarias a quien le corresponde solamente la administración de la infraestructura ferroviaria de la que es titular. Nosotros creemos que también debe incluirse la construcción de estas infraestructuras de la que es titular. Según la versión de este párrafo no se alude a la construcción y la única referencia a la construcción se lleva a cabo mediante el contrato de concesión de obras públicas, que es una modalidad de construcción pero que no debe ser la única, admitiendo la ejecución directa por parte de la Administración, a cuyo fin también se propone la enmienda de dicho párrafo. Saben SS.SS. que nosotros no compartimos la posibilidad de que se pueda hacer la construcción por parte de empresas privadas a través de la nueva ley de concesión de obra pública que el Grupo Parlamentario Popular aprobó en esta Cámara o que la Cámara aprobó por mayoría hace un tiempo, que así queda mejor especificado.

Creemos también que hay que modificar el número 3 del artículo 22, porque en el proyecto no se alude a la posibilidad de ejecutar directamente las obras por el propio administrador, por lo que es preciso reconocer que la contratación con terceros sólo tiene sentido en defecto de la construcción directa por el administrador. Tampoco se contemplan las actuaciones de coordinación con las comunidades autónomas y las entidades locales en los casos que dichas administraciones tengan interés en participar en la financiación o ejecución de los proyectos, cuyo papel no puede desconocerse, como hace el proyecto de ley, a favor exclusivamente de los sujetos privados. Observamos que la labor de los sujetos privados, según el proyecto, no se limita a labor de realización de las obras, sino también lo que es de manera incondicionada la labor de administración de las mismas, según la norma, pueden ser objeto de gestión mediante el oportuno contrato. De esta forma nos encontramos que no se ha reservado una garantía pública en la administración de las infraestructuras ferrovia-

rias, sino que se considera que se trata de una materia susceptible de gestión privada mediante el abono del correspondiente precio al administrador o incluso mediante la percepción de un precio abonado por los usuarios por la utilización de la infraestructura entre otras posibilidades de financiación. Esto, señorías, no es nuevo, porque ya lo vimos así en la nueva ley de concesión de obra pública. En definitiva, estamos ante una opción legal que da cobertura expresa a la privación, no ya de la explotación del ferrocarril sino de las propias infraestructuras ferroviarias, mediante su adjudicación a concesionarios privados que asumen las funciones propias del administrador. Entendemos que ello sólo ha de ser posible de conformidad con lo que, por otra parte, se prevé en la contratación de las administraciones públicas cuando su realización con los propios medios del ADIF resulte imposible o se constate su dificultad financiera, material u organizativa, toda vez que lo contrario sería una aplicación antieconómica de los recursos del propio administrador. Finalmente, es necesario preservar de forma más clara el ámbito de lo que constituye actuaciones que necesariamente se tienen que prestar por el administrador con su propio personal como son las relacionadas con la seguridad del tráfico ferroviario para personas y bienes. En este punto el proyecto incurre en cierto confusiónismo al permitir su contratación con terceros, y por otra parte excluir dicha colaboración. Señoría, este es un tema crucial. Sin pretender hacer alusiones innecesarias en estos momentos, no se puede permitir que la seguridad esté dentro de una situación legal de confusión. Al mismo tiempo no se puede permitir esa contratación con terceros sin incluir al menos la colaboración. Creemos que debe ser algo tratado con mucha claridad, que no induzca a ningún tipo de error en el texto de la ley, y que por tanto no pueda suscitar ningún tipo de dudas.

Señoría, no voy a hacer alusión al resto de las enmiendas, por tanto las doy por defendidas. Simplemente voy a hacer una pequeña conclusión global. Consideramos de crucial importancia que en estos apartados se siga manteniendo y se siga planteando de manera clara y definida que el servicio público de la red ferroviaria o el servicio público del ferrocarril es tal que hay un administrador de infraestructuras que tiene unas determinadas competencias, que además se van a coordinar con las comunidades autónomas y sobre todo, señorías, que se van a respetar las competencias que tienen establecidas las comunidades autónomas y las corporaciones locales, sin que el Estado, sin que el administrador de infraestructuras ferroviarias, sin que el Ministerio de Fomento tengan nada más que aquellas competencias que les corresponden y que desde luego las Cortes Generales, las comunidades autónomas y el resto de los implicados en el sector tengan posibilidades de definir, de clarificar y de participar en la elaboración de la red de infraestructuras ferroviarias

de interés general por el interés de nuestro país y no solamente por el interés económico de éstas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Otxoa, ¿tiene alguna enmienda al título II?

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Con relación al título II, tendríamos que abundar en lo que he expresado antes al tratar el título I como filosofía de nuestra agrupación política. Nuestra enmienda número 123 es esencial en cuanto a concepto. No podemos entender que el Estado, a través de lo que esta ley le faculta, tenga la titularidad de una serie de redes por la mera definición de red ferroviaria de interés general. Aquí, en paralelismo con lo que ocurre en carreteras, hay perfectamente definida una red de interés general en la cual hay diferentes propietarios, diferentes titularidades públicas. No entendemos que no se pueda aceptar que dentro de la red de interés general haya diferentes titularidades públicas, de autonomías que tengan capacidad para ello y que simplemente se reserve a la titularidad estatal lo que sea de interés general. Creemos además que esto va en contra de ciertos estatutos de autonomía entre los cuales obviamente se encuentra el del País Vasco, que va en contra, y así nosotros lo introducimos en el punto 2 del texto alternativo que proponemos, de las decisiones del Tribunal Constitucional. La doctrina que establece el mismo en la sentencia 118/1996 es la que añadimos como párrafo segundo. No entendemos que no se pueda aceptar esta enmienda ya que además esto marca un poco la filosofía que al respecto se establece en el proyecto de ley, con una estructuración, insisto, en contra de lo previsto en los estatutos de autonomía a los cuales se dice defender, pero a los que se sigue sin entender, por lo visto es algo que se soporta desde el Estado; se planifica una ley que va a marcar la tendencia del país, su economía para muchos años, no en vano estamos disfrutando —entre comillas— de una red que tiene más de un siglo de existencia, y por tanto las nuevas redes también van a deferir el devenir económico y social de nuestro país.

En ese sentido, insistimos en que esto va en contra del espíritu de los estatutos de autonomía, que es una modificación definitoria, que el centralismo que emana de toda la ley se condensa en este artículo donde se deja al albur y a la voluntad de un ministro la definición de cuál es la red de interés general en el país. Insisto —y volveré a insistir muchas veces sobre ello— se que pasa por encima de la literalidad de los estatutos de autonomía y de las sentencias emanadas del Tribunal Constitucional, que entendemos también en esto crean doctrina.

Tenemos que felicitarnos por la aceptación de nuestra enmienda 124, que pasará a integrar el texto del dictamen. A la enmienda 125 que presentamos se nos ha propuesto una transaccional que se acepta por parte de

nuestro grupo, aunque no recoge en toda su intensidad lo que nosotros exponíamos de la cooperación entre el Estado y las comunidades autónomas para la planificación de las redes.

En cuanto a la enmienda 126, queremos introducir un inciso en el número 2 del artículo 5, en el que proponemos que los proyectos básicos y de construcción de líneas férreas, previa consulta a la comunidad o comunidades autónomas afectadas se aprobarán y ejecutarán... Siempre introducimos esa consulta previa a comunidades que tienen competencias en ese ámbito. Curiosamente no se nos ha admitido esta enmienda, se hace sin siquiera consulta a las comunidades autónomas afectadas; comunidad o comunidades, lo decimos así, ya que pueden ser líneas que recojan la conexión entre dos comunidades autónomas que obviamente son afectadas en su planificación interna, son afectadas en su planificación territorial y que sin embargo no van a ser consultadas, lo cual nos parece grave.

Respecto a la enmienda 127, al artículo 21.1, se propone introducir un inciso final a la letra a) del artículo 21.1. El texto sería el siguiente: «y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Fomento, en los términos previstos en esta Ley». Pretendemos explicitar la remisión al procedimiento de aprobación de los proyectos básicos y de construcción que quedaría establecido así en el artículo 5.2 de resultar aprobada esta enmienda; enmienda que entendemos no ha sido tenida en cuenta tampoco por el grupo que apoya al Gobierno, por lo que entendemos que no va a ser aceptada. Nosotros vamos a defenderla porque creemos, como hemos dicho antes, que hay que aclarar estos conceptos de ley y no dejar al albur de decisiones personales cuestiones de tanta importancia.

Por fin, la enmienda 128, al artículo 28, propone también añadir un inciso que dice: «Corresponderá al Gobierno, mediante Real Decreto y a propuesta conjunta de los Ministerios de Administraciones Públicas y de Hacienda, previo informe de las Comunidades Autónomas», etcétera. Seguimos hablando de lo mismo, de la importancia que debe tener la opinión de las comunidades autónomas afectadas por el establecimiento de una red. Estas comunidades tienen competencias en materia de transporte en general y de transporte ferroviario en particular, al menos hay comunidades que así lo tienen y que sin embargo no van a ser oídas, según el espíritu de esta ley y según lo que consta en el artículo 28.

La enmienda 129, al artículo 36, propone añadir un párrafo final a ese artículo. Nos estamos refiriendo a los puertos y aeropuertos de interés general que se introducen de forma generalista en el artículo. Nosotros queremos puntualizar y decimos: «Cuando un puerto o un aeropuerto de interés general esté ubicado en el territorio de una comunidad autónoma que disponga de red ferroviaria de su titularidad, se facilitará el acceso a las infraestructuras ferroviarias de aquellos

puertos o aeropuertos desde la red ferroviaria autonómica, siempre que el gestor de ésta lo requiera». Estamos hablando de gestores públicos que tienen red pública y que deben tener acceso para una libre competencia a esos puertos y aeropuertos. A la enmienda 129 a ese artículo 36 se nos propone una transaccional que dice que cuando un puerto o aeropuerto de interés general está ubicado en el territorio de una comunidad autónoma que disponga de red ferroviaria de su titularidad, se podrán celebrar convenios entre los titulares de las distintas infraestructuras para facilitar la interconexión e interoperabilidad de las diferentes redes. Nos parece una transaccional muy corta porque ese convenio siempre queda al albur de la decisión de la Administración central, que por tanto puede dificultar la libre competencia y puede impedir el acceso de esas redes autonómicas de titularidad pública a estos centros tan importantes como pueden ser los puertos en su función de redistribución de cargas. Por tanto nos parece absolutamente escasa esta transaccional ofertada, y nos la reservamos, previa consulta de nuevo con el grupo que la ha propuesto.

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate del Título II, la presidencia propone a los grupos tratar los títulos III y IV conjuntamente, habida cuenta de que el Título III sólo tiene tres artículos. (**Asentimiento.**)

Veo que se produce un asentimiento general de la sala. Por tanto, trataremos los títulos III y IV conjuntamente.

Para la defensa de las enmiendas del Partido Socialista, tiene la palabra la señora Miralles.

La señora **MIRALLES I GUASCH**: Antes de empezar a defender nuestras enmiendas a los títulos III y IV, quiero hacer referencia a dos temas generales que me parecen de suma importancia. El primero se refiere al procedimiento, tanto de la tramitación parlamentaria como de la elaboración del propio proyecto. Esta elaboración, este trámite ha sido muy apresurado, dando mucho más valor al cumplimiento del calendario, un calendario que además ya se incumple pues terminó el pasado 15 de marzo, que a unos contenidos que verdaderamente apuesten por el ferrocarril con el consenso de todos los agentes implicados. Nosotros ya dijimos —y está adecuadamente recogido en el texto de la enmienda de devolución de nuestro grupo— que la urgencia no podía ser una justificación suficientemente importante para que este trámite y la elaboración del propio proyecto fueran tan rápidos. Sirva como justificación de la banalidad del argumento de la urgencia una comunicación de la Comisión, de fecha 14 de marzo de este año, que evidencia que la apertura a la competencia del transporte ferroviario de mercancías no tiene por qué implicar necesariamente la trasposición de las normas comunitarias. Dos países cuyo modelo organizativo está más definido en concordancia

con las directivas, Alemania y Suecia, no tienen previsto trasponerlas hasta finales de este mismo año 2003, aunque su sistema de explotación está abierto a la competencia. En el sentido contrario, Francia, con uno de los modelos más impermeables de toda Europa, aplicó las directivas europeas hace algunas semanas.

De esas prisas esa chapuza. Esta ley no está a la altura de la importancia de lo que pretende legislar y un buen ejemplo lo tenemos cuando el Ministerio, a través de su grupo parlamentario, tiene que modificar capítulos enteros dentro del propio período de tramitación parlamentaria. Un segundo elemento general que quiero resaltar es que esta ley, sin decirlo, como quien no quiere la cosa, con redacciones confusas, poco explícitas, parece que sirve para recentralizar el sector ferroviario en España. Por eso, nuestro grupo, en muchas de sus enmiendas, hace hincapié en el respeto a las competencias autonómicas. Ese poco respeto a otras administraciones no queda aquí. Esta ley también va contra competencias urbanísticas de las entidades locales. Esto es muy grave, ya que estamos hablando de un ministerio que tiene uno de los patrimonios inmobiliarios más importantes de este país. Además, un patrimonio inmobiliario localizado en muchas ciudades en el centro de las propias urbes y con un valor de mercado muy elevado. Si nos hemos dotado de unas leyes que limitan, restringen, ponen orden a las voluntades privadas en acciones urbanísticas, también tenemos que tener en cuenta ese mismo nivel de respeto para las actuaciones que puedan devenir de las administraciones públicas y especialmente del Ministerio de Fomento.

Con esto termino mis dos consideraciones generales y voy a empezar la defensa de la única enmienda que nuestro grupo ha presentado al título III, título dedicado a la prestación de servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares. Creemos que los servicios adicionales, los servicios complementarios y los servicios auxiliares deben ser prestados directamente por el administrador de servicios de infraestructura ferroviaria, ya que es este administrador el que dispone del personal y de los medios adecuados, y sólo en el caso que no sea así se podrá contratar con otras personas o entidades. Por ello, proponemos un texto de sustitución al punto 1 del artículo 40; texto de sustitución que iría en el siguiente sentido: La prestación de los servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares en las líneas de la red ferroviaria y de interés general y sus zonas de servicio será realizada directamente por el administrador de infraestructuras ferroviarias. En el caso de que éste carezca de la capacidad de prestarlos, podrá contratarlos con otras personas o entidades, que necesariamente requerirán la obtención de un título habilitante otorgado por aquél. Este sería, pues, el texto de sustitución al punto 1 del artículo 40 del título III.

Nuestra siguiente enmienda al artículo 43 forma parte ya del título IV, referente al transporte ferroviario. En este artículo proponemos que se supriman las palabras transporte de viajeros y transporte de mercancías. Pedimos esta supresión porque en el artículo anterior, el 42, ya se define el transporte ferroviario como transporte de viajeros y transporte de mercancías, por lo que creemos que con citar transporte ferroviario quedan implícitos tanto los viajeros como las mercancías.

La siguiente enmienda es al artículo 44, artículo que trata de las licencias de empresa ferroviaria. Esta enmienda es coherente con la anterior y, por tanto, de supresión de las palabras viajeros y mercancías, ya que están incluidas en la definición de transporte ferroviario.

La enmienda al artículo 45 es una enmienda técnica y la relativa al 46 pide una ampliación de plazo entre 12 y 24 meses, ya que nos parece que un plazo de 12 meses sería insuficiente para garantizar el requisito de la capacidad financiera, que es la capacidad a que se refiere el artículo 46.

Nuestra siguiente enmienda es al artículo 53, del título IV. En esta enmienda —referente al transporte ferroviario de interés público—, en el punto 1 tratamos de que se establezca una corresponsabilización entre las distintas administraciones que pueden gestionar los transportes ferroviarios y que pueden declarar de interés público cualquier línea de ferrocarril que lo requiera. Esta corresponsabilización también sería un elemento necesario para su financiación. Por eso, nuestro grupo demanda la sustitución del segundo párrafo del punto 1 de este artículo 53.

La siguiente enmienda, la número 293, también se refiere al artículo 53, en concordancia con lo expresado en el punto anterior, es decir, el punto 1 del artículo 53. Nosotros consideramos que la corresponsabilidad entre administraciones autonómicas, central o local debe ampliarse en la potestad de otorgamiento de la licencia pública, por lo que la enmienda presentada es lógico que vaya en el sentido de sustituir el Ministerio de Fomento por la administración pública responsable de su financiación. También nos parece que la última parte del primer párrafo del punto 2 tendría que suprimirse, ya que no se ajusta a los límites que establece la Ley de Contratos del Estado.

La enmienda número 296 también hace referencia al artículo 53. Es una enmienda técnica. Trata de que se sustituyan los puntos 1, 2 y 3 por las letras a), b) y c), a fin de mantener la estructura de la propia ley.

La siguiente enmienda se refiere al párrafo segundo del punto 2, que tendría que ser sustituido como letra b), en la que intentamos concretar las características del servicio que se prestará por acuerdo de las administraciones afectadas, características definidas por la frecuencia y la calidad, ya que sin esta concreción de las características la declaración de interés público carece de sentido.

Nuestra siguiente enmienda es una enmienda referida al artículo 53 y está numerada con el número 297.

Hace referencia al punto 4 de este artículo, así como a otros que hemos apuntado y que saldrán en las próximas enmiendas. Este proyecto de ley adolece de no ser muy o nada respetuoso con las competencias de las administraciones autonómicas en sus propios territorios, en materia de transporte ferroviario, por lo que esta enmienda de adición al punto 4 tiene siguiente texto: «Todo ello sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas sobre la materia.»

La siguiente enmienda hace referencia al artículo 58. Nos parece que en la compañía ferroviaria el material rodante se ha transformado y ha avanzado en los últimos años junto a la investigación y el desarrollo de las nuevas tecnologías y sería aconsejable la homologación del personal responsable de dicho mantenimiento, por lo que después de red de infraestructuras de interés general cabría añadir lo siguiente: «y del personal que realice actividades en relación al mismo». El material rodante de una compañía ferroviaria no sería nada si no estuviera acompañado por un personal altamente capacitado que lo haga funcionar. El régimen de autorización y funcionamiento de los centros de homologación de dicho material tendría que suprimirse de este artículo 58, ya que ello puede dañar las competencias de las comunidades autónomas.

Nuestra siguiente enmienda, la número 300, es una enmienda al artículo 59. Hace referencia al contrato con los usuarios dispuesto en la Ley 27/1984, que no pueden ser avalados sólo por la Administración que ofrece el servicio, por lo que a la letra d), del apartado 2, de dicho artículo 59 tendría que añadirse: «...previa audiencia del Consejo de Consumidores y Usuarios». El objetivo es facilitar la defensa de los consumidores y de los usuarios. Por el mismo motivo también proponemos en la siguiente enmienda, de adición al punto 3, que se añada: «y Consumo» a continuación de las: «Juntas Arbitrales de Transporte»

Finalmente, nuestra última enmienda es al artículo 60. Es una enmienda de sustitución a todo el artículo y pretende normalizar académicamente el amplio conjunto de especialidades que existen hoy en día en el sector ferroviario. El texto que nuestro grupo propone al artículo 60 es el siguiente: «En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley, el Gobierno elaborará un proyecto de ley de ordenación académica de las diferentes titulaciones de las profesiones que se ejercen actualmente en el sector ferroviario y que carecen hasta el momento presente del reconocimiento académico oficial, que debería ser expedido por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, y con la perspectiva de su integración en el sistema educativo estatal. En el entendimiento de que la regulación competencial del ejercicio de las funciones a desempeñar por tales titulados, será fijada por el Ministerio de Fomento como responsable de la determinación de dichas funciones.»

Con esta enmienda de sustitución al artículo 60, señor presidente, nuestro grupo finaliza la defensa de las enmiendas al capítulo IV.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, ¿tiene enmiendas?

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Sí, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Nuestro grupo tiene del orden de 10 enmiendas a este título IV, que voy a defender de la manera más fácil y rápida posible.

La enmienda 204, que se refiere al transporte ferroviario, tiene algunas correcciones de aquellas globales que decíamos al principio. Propone cambiar: Red ferroviaria de interés general por red ferroviaria del Estado. Dentro de este artículo que define lo que se entiende por transporte ferroviario, añadimos dos párrafos más, los puntos 4 y 5, con los que pretendemos aclarar o definir mucho mejor, más concretamente, lo que consideramos que es el transporte ferroviario de competencia estatal. Decimos que es el que está integrado por los servicios de transporte de viajeros y mercancías que pueden desarrollarse por tres esquemas diferentes, esto es lo que decimos en un adicional punto 4, que son los que van por infraestructuras de titularidad del Estado, siempre que los servicios no tengan su origen y destino dentro del territorio de una sola comunidad. Son las infraestructuras administradas por el ente público administrador de infraestructuras ferroviarias siempre que los servicios no tengan su origen y destino dentro del territorio de una comunidad autónoma. Y por infraestructuras de titularidad privada que no se encuentren íntegramente situadas en el territorio de una comunidad autónoma, siempre que no se trate de servicios intrautonómicos. Con ello, véase claramente, se está definiendo una serie de infraestructuras que empiezan y acaban, o líneas que empiezan y acaban, que tienen su origen y destino dentro de una comunidad autónoma. De esto hablamos en el epígrafe número 5 que también añadimos: Corresponde a las comunidades autónomas, de conformidad con las competencias reconocidas en sus estatutos de autonomía, competencias sobre el transporte que se desarrolla íntegramente en su territorio, la ordenación de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros y mercancías realizados íntegramente en el mismo y sobre la red ferroviaria del Estado. Esto quiere decir que puede haber red ferroviaria del Estado, única y exclusivamente ceñida dentro del espacio geográfico de una comunidad autónoma que puede tener en su momento —se hablaba antes en otros artículos e incluso en alguna enmienda— la posibilidad de algunas transferencias. Nosotros aquí no hacemos más que reivindicar la posibilidad de transferencia a las comunidades autónomas asignándoles la ordenación de los

servicios ferroviarios de transporte de viajeros y mercancías realizados íntegramente en su territorio, aunque sea sobre la red ferroviaria del Estado. Es decir, se busca la transferencia a las comunidades autónomas de la gestión de lo que hoy en día se conoce por RENFE-Cercanías. Hay espacios de la red en que hay trenes que tienen origen y final —yo en este caso tendría que pensar en Barcelona como origen básico y sus alrededores o distancias dentro de Cataluña— dentro de la comunidad autónoma en los que no puede admitirse que no se piense en la posibilidad de que esta función de cercanías se pueda ejercer bajo la gestión de la comunidad autónoma cuyo estatuto le confiera dicha posibilidad.

En enmiendas siguientes entramos en diferentes formas de interpretar cómo tienen que ser los servicios de transporte ferroviario de interés público, y en la enmienda 205 al artículo 53, apartados 1 y 2, recortamos una serie de frases, funciones o citas. El punto 1 del artículo 53 dice que el Consejo de Ministros podrá, de oficio o a instancia de las comunidades autónomas o de las corporaciones locales, declarar de interés público... Nosotros creemos que no, que el Consejo de Ministros simplemente podrá declarar de interés público la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario sobre las líneas que integren la Red Ferroviaria del Estado cuando aquélla resulta deficitaria. En ese caso, por tanto, está dentro del ámbito del ministerio. Es curioso que aquí se busque la complicidad de las comunidades autónomas o de las corporaciones locales para declararlas de interés público, pero en el apartado 2 o en otros párrafos siguientes se dice que, si fueran deficitarias, a efectos de financiar el coste habrá convenios para que comunidades autónomas y entidades locales paguen. Nos parece que esto no puede ser así y de ahí nuestra enmienda 205.

La enmienda 206 al artículo 54, intervención de la Administración, habla de que la Administración interviendrá en temas de seguridad y, cuando esta seguridad sea seguridad pública, nosotros creemos que será necesario que la intervención que pueda tener la Administración vaya acompañada de que esté bien acreditado que la comunidad autónoma competente no tiene capacidad suficiente para garantizar la seguridad pública. Hay que tener en cuenta que algunas comunidades autónomas tienen asumida la seguridad pública en estos momentos. Por tanto, decimos que con carácter excepcional podrá acordar la asunción por la Administración del Estado de la gestión de determinados servicios de transporte y que lo haga dentro del esquema de seguridad. Por tanto, donde la seguridad la tienen otros, no puede un simple artículo de esta ley quitar competencias o características de seguridad que tienen las comunidades autónomas.

En la enmienda 207, en cuanto a los certificados de seguridad, añadimos un párrafo en el que pedimos que el certificado de seguridad haga que las empresas se

muevan dentro de los estándares o parámetros que existen y que los que en un futuro se puedan fijar no sean inferiores a los que actualmente están establecidos. La seguridad es, sin lugar a dudas, una de las señas de identidad del transporte ferroviario —hoy en día se discute sobre ello en algunos lugares—, que ha hecho posible que tanto los gobiernos como la población en general vuelvan a pensar que el modo de transporte ferroviario es un medio prioritario. El ferrocarril en España, dentro de la Unión Europea, es uno de los que mantienen mayores índices de seguridad de circulación. Por tanto, creemos que como mínimo deben mantenerse los estándares tan favorables que actualmente hay. Ese es el motivo de nuestra enmienda 207.

La enmienda 208, que tiene presentada una enmienda transaccional que nuestro grupo posiblemente no aceptará, se refiere al certificado de seguridad. **(El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la presidencia.)** Creemos que los certificados de seguridad deberían expedirlos las comunidades autónomas donde radica el domicilio o el establecimiento principal de la empresa ferroviaria a cuyo favor haya de otorgarse el certificado de seguridad de la infraestructura o del elemento afectado. Tengamos en cuenta que el punto 4 del artículo 57, que es el que nosotros enmendamos, dice que: «El certificado de seguridad es un documento que emitirá el Ministerio de Fomento o, en su caso, el administrador de infraestructuras ferroviarias u otro ente facultado por aquél». Aquél sería el ministerio y nosotros creemos que puede ser otro ente, pero en el territorio y facultado por la comunidad autónoma. Lo que para nosotros es inadmisibles es que el administrador de infraestructuras ferroviarias emita certificados de seguridad, pues ahí los emite claramente un ente que es juez y parte. No digo que no sea de fiar, sólo faltaría, pero no me parece correcto que un ente que puede ser juez y a la vez por otro lado es parte en todo el esquema pueda emitir los certificados de seguridad.

Al artículo 58 tenemos la enmienda 209 en la que eliminamos unas frases del final por cuanto no se puede considerar en estos momentos que el régimen de autorización y funcionamiento de homologación del material sea establecido por el ministerio mediante orden y que ello entre en colisión con centros de homologación que puedan tener las comunidades autónomas.

A la enmienda 210 se ha presentado una transaccional por parte del Grupo Popular que vamos a aceptar.

La enmienda número 211 al artículo 59.3, cuando habla de juntas arbitrales de transporte, pretende añadir también las juntas arbitrales de consumo, ya que se dispone así en el dictamen del Consejo Económico y Social. Por tanto, nosotros recogemos este consejo del propio Consejo, y valga la redundancia.

La enmienda número 212 es de adición. Añadimos un nuevo punto, artículo 59.5, que reglamentariamente se determinarán las condiciones sobre las que deberá

articularse la regulación de los derechos mínimos de los usuarios de los servicios de transportes ferroviarios de mercancías. Como decía, de acuerdo con el dictamen del Consejo Económico y Social, se debe considerar conveniente la existencia de una mínima regulación de los derechos de los usuarios de los servicios de transportes ferroviarios de mercancías.

En la enmienda número 213 al artículo 60 proponemos introducir la cualificación suficiente en el ámbito ferroviario de competencia estatal. La enmienda número 214 tiene una enmienda transaccional que vamos a aceptar por cuanto recoge la introducción de la audiencia a los sindicatos en el punto 2 del artículo 60. Esta enmienda es alternativa a la enmienda número 213 y en el punto 1 introduce el concepto de competencia estatal y, a la vez, repite en el punto 2. Por eso, probablemente mantendremos la primera, que no vamos a eliminar, y la transacción lo recoge, pero la enmienda número 214, aunque es parecida a la anterior, la retiraría al aceptar la enmienda transaccional.

Con ello he terminado las enmiendas que nuestro grupo tiene presentadas al título IV.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Para defender sus enmiendas, en nombre del Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señorías, mi grupo parlamentario ha presentado solamente una enmienda al título III, artículo 40.1, a través de la cual intentamos incluir que el administrador de infraestructuras ferroviarias en la prestación de los servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares pueda, en todo caso, hacerlo con personal ajeno a la propia empresa, siempre y cuando ésta no lo pueda realizar con su propio personal. Señorías, creemos que es importante en estos momentos, cuando estos servicios están siendo prestados por lo que actualmente es la empresa RENFE, con un personal propio, que este personal pueda quedar adscrito a estas nuevas tareas y pueda pasar al nuevo administrador de infraestructuras ferroviarias. Estamos pretendiendo con esto, señorías, asegurar que las plantillas que hoy tienen ya una experiencia y una determinada preparación y visión sobre cómo tiene que funcionar en determinados aspectos en la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares no se desperdicien y se mantengan dentro del funcionamiento que en estos momentos se está haciendo.

La primera enmienda que tenemos al título IV es, como SS.SS. pueden ver, la enmienda número 42, al artículo 42.2, a través de la cual seguimos insistiendo en mantener que los servicios del ferrocarril, los servicios del transporte ferroviario o el transporte ferroviario es un servicio público esencial.

La enmienda que tenemos presentada al artículo 44.1 habla de la licencia de las empresas ferrovia-

rias. Lo que estamos intentando —con independencia de que mi grupo parlamentario no comparte el texto del proyecto de ley, de cómo se está perfilando el funcionamiento de las infraestructuras ferroviarias en nuestro país— al menos es incidir y mejorar aquellos aspectos que nos parecen más negativos y que deberían quedar así reflejados en el texto. Por eso planteamos que las licencias de empresa ferroviaria tengan un plazo determinado —en este caso planteamos que puedan ser diez años renovables por cinco años, si se cumplen las condiciones de conservación y de eficacia planteadas en el artículo 49 de esta misma ley—, los plazos de validez exigidos para que se puedan revisar en todo caso las situaciones que se puedan ir produciendo.

Tenemos una enmienda de supresión al capítulo II del título IV. Sus señorías saben perfectamente que no lo compartimos, no creemos que deba de introducirse ese tipo de competencia en un sistema como el ferroviario que incide tanto en el desarrollo de la economía y en el desarrollo social de nuestro país y, por lo tanto, creemos que debemos de suprimirlo. No obstante, señorías, con la pretensión de mi grupo parlamentario de frenar la liberalización salvaje que, vista la experiencia que se ha producido ya en nuestro país, no conduce ni a una mayor competitividad ni competencia ni nada por el estilo, pero sí a un mayor beneficio de las empresas privadas y a un menor beneficio, por no decir escaso o nulo, no solamente de los usuarios, sino de la sociedad en general, hemos presentado una enmienda al artículo 50.4 para que vayan quedando claros algunos aspectos que para nuestro grupo parlamentario no quedan suficientemente explicitados en este título. Creemos que es necesario, cuando se suspendan los efectos de una licencia en un operador del sistema, que quede claro quién tiene que seguir prestando el servicio que la suspensión de este operador podría conllevar. En este caso, mi grupo parlamentario cree que estos servicios deben de ser asumidos por el Ministerio de Fomento o a través de los organismos o empresas públicas o privadas que dependan de él. De la misma manera, en la enmienda presentada al artículo 51.4 planteamos exactamente lo mismo cuando se habla de la revocación de la licencia. No podemos dejar sin constar en el proyecto quién debe hacerse cargo de estos servicios desde el momento de la suspensión o revocación, que tiene que ser el propio ministerio o los organismos públicos que de él dependen y tengan adjudicada la gestión.

En la enmienda presentada al artículo 53 hablamos de los servicios de transporte ferroviario de interés público. Creemos que hay que producir una mejora en el proceso de financiación del coste ferroviario. No nos parece correcto cómo está redactado en el artículo 53 del capítulo III y proponemos una nueva redacción. Lo que estamos planteando es que el Consejo de Ministros podrá de oficio o a instancia de las comunidades autónomas o de las corporaciones locales interesadas plan-

tear determinados aspectos: el primero, que es declarar de interés público la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario en líneas o tramos que integran la red ferroviaria de interés general. Es decir, no queremos solamente que sea el Consejo de Ministros, sino también las comunidades autónomas y las corporaciones locales quienes puedan instar a esta declaración al Consejo de Ministros, cuando la línea que se vea afectada pueda resultar deficitaria o la prestación del servicio no se produzca en las adecuadas condiciones de frecuencia y calidad, y que además tenga que garantizarse la comunicación entre distintas localidades del territorio español. Creemos que debe de quedar claro que los servicios pueden ser subvencionados, deben tener también las características de la prestación, el tipo de subvenciones, que pueden ser tanto de la Administración central como también de las administraciones públicas solicitantes de la inclusión, y quiénes deben otorgar las licencias con carácter exclusivo. Creemos que debe de quedar lo suficientemente claro y, por eso, hemos planteado esta enmienda.

Al artículo 54, que habla de la intervención de la Administración, proponemos una enmienda, en coherencia con las presentadas anteriormente, en el sentido de que el Gobierno pueda acordar la asunción por la Administración general del Estado de la gestión directa de determinados servicios de transporte por ferrocarril cuando estos tengan que garantizar la seguridad pública y la defensa nacional. Esto debe quedar claro en el texto del Gobierno.

En cuanto al capítulo IV, proponemos su supresión. Este capítulo sólo hace referencia al registro especial de empresas ferroviarias y ya saben ustedes, porque así lo hemos manifestado en esta sesión, cuál es la posición de mi grupo parlamentario con respecto a la existencia de empresas ferroviarias distintas de las empresas públicas para el funcionamiento del ferrocarril.

El artículo 57 entra ya en el régimen de seguridad en el transporte ferroviario. Señorías, la seguridad en el transporte ferroviario ha de ser —y los últimos acontecimientos así lo demandan— esencial. En el artículo 57.2 y puesto que aquí van a entrar determinados operadores y no van a ser sólo y exclusivamente operadores públicos, debe quedar suficientemente claro que los certificados de seguridad —que tienen que ver con las enmiendas 50 y 51— no solamente se tienen que referir al material rodante, se tiene que incluir de manera clara y específica que estamos hablando no solamente del personal de conducción sino también de acompañamiento. También debe quedar claro en el proyecto de ley que los parámetros de seguridad nunca podrán ser inferiores a los establecidos actualmente; digo esto porque hay determinados aspectos que se dejan a desarrollo reglamentario.

La enmienda 52, al artículo 58, propone, en coherencia con las enmiendas anteriores, que no sólo se dé la homologación al material rodante, sino también al per-

sonal. Es necesario que las actividades que se desarrollan y el avance que suponen las nuevas tecnologías garanticen que no solamente está homologado el material, sino también el personal que tiene que manejarlo o cubrir determinados aspectos de mantenimiento. Es necesario que esas transformaciones que se vienen produciendo en los últimos años —tanto lo que proponemos en la enmienda 52 como lo que proponemos en la enmienda 53— tengan que ver, en materia de seguridad, con la calidad en las tareas que se tienen que hacer por el personal, que debe estar formado y preparado para poder llevar a cabo su mantenimiento y manipulación.

La enmienda 54 al artículo 51.1 tiene que ver con los derechos de los usuarios. Es necesario que los usuarios del transporte ferroviario tengan derecho a su uso en los términos que se establecen en la normativa vigente y, en su caso, en los contratos que se celebren con las entidades de transporte, pero es innecesario que se diga que estas respetarán los niveles de calidad que se determinen reglamentariamente. Los niveles de calidad se tienen que fijar de una manera clara y decidida para que los usuarios tengan claro cuáles son los derechos que tienen y el uso que pueden hacer de los mismos frente a las compañías de transporte. De la misma manera lo planteamos en la enmienda 59 al artículo 51.2, donde desarrollamos las indemnizaciones en caso de incumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente ley y las disposiciones que la desarrollen. Así lo proponemos en los números 3 y 4, cuando planteamos que, con independencia de que los usuarios puedan defender sus pretensiones ante las juntas arbitrales en los términos previstos en la legislación y ante la jurisdicción ordinaria, también puedan llevarlas a cabo ante los prestadores del servicio, ante los operadores o ante las empresas de transporte ferroviario. Para ello, debe existir a disposición de los usuarios un libro de reclamaciones editado con arreglo al modelo que se determine reglamentariamente, de la misma forma que en otros servicios que se prestan de manera privada.

El artículo 60 trata del personal ferroviario y de su régimen aplicable. El texto del Gobierno habla de cualificación suficiente y nosotros creemos que debemos introducir un nuevo texto o hacer un añadido en el que quede claro que se debe establecer, mediante los convenios colectivos, una nueva clasificación profesional de los trabajadores que operan actualmente, y que puedan hacerlo en el futuro, en el sistema ferroviario. Nuestra pretensión es trasladar al ámbito laboral las condiciones para la modernización del sistema ferroviario, estableciendo para ello una previsión legal sobre la cualificación del personal ferroviario y obligarse de forma integral en una nueva clasificación profesional a través de la negociación con los agentes sociales. Lo mismo decimos respecto al artículo 60.2, cuando se plantea que mediante orden del Ministerio de Fomento se establecerán las condiciones y requisitos para la

obtención de los títulos o permisos que habiliten al personal ferroviario para el desempeño de las funciones propias. Nosotros pretendemos que esto se haga previa audiencia y negociación con los sindicatos más representativos. No podemos dejar al margen, tal y como establece el proyecto de ley, a los sindicatos representativos en algo que afecta directamente a las funciones que tienen encomendadas en la defensa de los trabajadores y de sus derechos. Los sindicatos más representativos no pueden quedar al margen de las cualificaciones de los profesionales y de cualquier tipo de negociación al establecer las condiciones y requisitos para la obtención de los títulos.

Estas son las enmiendas que mi grupo parlamentario ha presentado a los títulos III y IV. De momento, nada más.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del PNV, tiene la palabra el señor Otxoa de Eribe.

El señor **OTXOA DE ERIBE OLORZA**: En primer lugar, quiero decir que don Francisco Rodríguez Sánchez, del Grupo Mixto, se ha puesto en contacto con nuestro grupo y nos ha pedido que comuniquemos que, por causas ajenas a su voluntad, no puede estar presente en la Comisión, por lo que ruega que se den por defendidas sus enmiendas a esta ley, tanto en los capítulos precedentes como en los actuales o posteriores, ya que probablemente no pueda incorporarse.

Dicho esto, quiero manifestar, respecto a los títulos que ahora discutimos, que nosotros hemos presentado dos enmiendas, las números 130 y 131, que tienen una conexión entre ellas. Proponemos una modificación. Cuando se establece la declaración de interés público de unos servicios, hay que especificar que cuando estos servicios sean competencia de una comunidad autónoma debe ser esta la que haga esa declaración; esto no está recogido así en la ley, que siempre cede esta declaración al ministerio. Entendemos que donde el ministerio no es competente no tiene por qué entrar y, por tanto, proponemos que la redacción del artículo 53.1 sea como sigue: «En los casos en que corresponda a la comunidad autónoma la competencia para la ordenación general del transporte ferroviario con origen y destino en el territorio de la misma, la declaración de interés público de los servicios que cumplan este requisito corresponderá a aquella». Esto es algo lógico a nuestro entender y se corresponde con lo previsto en los estatutos de autonomía —en el caso del País Vasco en el artículo 12.9 del Estatuto de Autonomía— y en el artículo 149 de la Constitución, donde se establece la delimitación de las competencias. De la misma forma, nuestra enmienda al artículo 53.2 dice que cuando hay unas autorizaciones consecuencia de estas declaraciones, las autorizaciones se otorgarán, en lo que corresponda a las competencias del Estado, por el Ministerio

de Fomento, y en lo que corresponde a las comunidades autónomas, como es lógico, por esas comunidades.

En ese sentido van nuestras dos enmiendas, que nos parecen de absoluta lógica y que no modifican para nada el espíritu de la ley sino que simplemente ubican en la administración competente la declaración a quien corresponde. Esto ya ha sido recogido en las enmiendas de otros grupos parlamentarios y esperamos que el grupo que apoya al Gobierno sea sensible a esta corrección, que es de carácter puramente técnico si se quiere, pero que lo que hace es establecer con claridad los ámbitos competenciales.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos al debate de las enmiendas al título V del proyecto de ley. Para la defensa de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: El título V, régimen económico y tributario, es singular por cuanto en él se residencian fundamentalmente los mecanismos de recaudación por la prestación de los servicios y por el uso de las infraestructuras; sobre ello, hoy existe un proceso de regulación normativa en el seno de las instituciones comunitarias. Este título consta, es menester recordarlo a efectos de la defensa global que vamos a hacer de nuestras enmiendas, de los siguientes capítulos. Capítulo I, vinculado a tasas por licencias y certificados de seguridad; capítulo II, tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros; capítulo III, tasas por homologación de centros de formación del personal ferroviario y de certificación del material rodante y por el otorgamiento de títulos a dicho personal; capítulo IV, tasas por utilización de las infraestructuras ferroviarias; capítulo V, disposición aplicable a todas las tasas ferroviarias, y capítulo VI, tarifas.

Señorías, a este título V hemos presentado exclusivamente dos enmiendas, la 303 y la 304. La enmienda 304 es de carácter técnico, de corrección gramatical, y en ella se plantea la supresión de un término que se repite en dos ocasiones en el párrafo uno del artículo 75; la supresión de la expresión de la red ferroviaria.

La enmienda 303, referida al artículo 68, plantea la supresión de «o en su caso, mediante orden ministerial». El artículo 68, del capítulo referido a las tasas de seguridad del transporte ferroviario de viajeros, dice textualmente que la cuantía de las tasas a que se refiere el presente capítulo podrá ser modificada a través de las leyes de Presupuestos Generales del Estado o, en su caso, mediante orden ministerial. Nosotros entendemos que el ámbito competencial normativo corresponde exclusivamente a la Ley de Presupuestos Generales del Estado. Esta supresión que planteamos debemos extenderla a los artículos 6.4, 7.2, 77.1 y 76.5, en estricto respeto a la normativa en vigor del régimen económico y tributario con el que se pretende dotar esta ley en su

título V, estableciendo las tasas por licencia y certificado de seguridad, la tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros, que ya se estableció en la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2002, las tasas por homologación de centros de formación del personal ferroviario y de certificación del material rodante y por el otorgamiento de títulos a dicho personal, la tasa por utilización de las infraestructuras con dos tipos de cánones, uno por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la red de interés general y otro por utilización de los andenes y terminales ferroviarios. Además de ello, este proyecto de ley recoge un régimen de precios privados, que denomina tarifas por la prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales por parte de las empresas ferroviarias, así como por la prestación por el administrador de infraestructuras ferroviarias de servicios adicionales, complementarios y auxiliares a terceros y por el uso comercial de sus instalaciones y espacios disponibles.

Independientemente de la configuración de cada tasa que se hace en este proyecto de ley, hay que resaltar que, en primer lugar, el proyecto de ley contiene una ruptura de la Ley de tasas y precios públicos que, junto con la Ley 25/1998, pretendía establecer un número tasado de ellas por cuanto en el artículo 5 de ese cuerpo legal a que acabo de hacer referencia, derogado por la Ley 25/1998, de 13 de julio, de modificación del régimen legal de las tasas estatales y locales de reordenación de las prestaciones patrimoniales de carácter público, definiendo los servicios públicos esenciales, dice que el establecimiento de tasas o precios públicos por la prestación de los servicios públicos de justicia, educación, sanidad, protección civil, etcétera, sólo podrá efectuarse en los términos previstos en esta ley. Concretamente, entre los servicios que presta en su ámbito competencial el Ministerio de Fomento, está la tasa por la prestación de servicios de control metrológico, la tasa por la expedición de títulos profesionales marítimos, la tasa por los laboratorios del Ministerio de Obras Públicas, etcétera, que obviamente no son materia de este proyecto de ley, pero sí se recoge el canon por utilización de la infraestructura ferroviaria en el artículo 104 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre. Por consiguiente, desde el Grupo Parlamentario Socialista estimamos que el establecimiento de las tasas que se crean en este proyecto de ley rompe con esa especie de criterio no diríamos de *numerus clausus*, pero sí de un listado establecido en la Ley de tasas, con lo cual también se corre el riesgo de la ruptura del principio de caja única contenido en el artículo 3 de la Ley de Tasas y Precios Públicos, donde se recogen en tres puntos consecutivos estos conceptos. Señorías, nosotros estimamos que de esta forma se afectan los ingresos del sector ferroviario, por un lado, por la prestación de servicios y, por otro, por el cobro de tasas vinculadas al uso de las infraestructuras de aquellas entidades opera-

doras que harán uso de las mismas referidas a las propias actividades del Ministerio de Fomento. Consecuentemente, estos principios que estamos esgrimiendo afectan de forma directa a varios artículos del proyecto de ley, concretamente al artículo 63.3, de gestión y afectación de las tasas; al artículo 67, de afectación de las tasas; al artículo 68, de actualización, como indiqué en la primera parte de mi intervención; al artículo 71, de gestión y afectación de las tasas; al artículo 75.5, vinculado a la gestión, recaudación y afectación de las tasas, de canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la red ferroviaria de interés general; al punto 4 de ese artículo 75, y al artículo 76.5. Como saben SS.SS., el artículo 76, de canon por utilización de los andenes y terminales ferroviarios, establece en su punto 1 el hecho imponible, en el 2 el devengo, en el 3 sujetos pasivos, en el 4 cuantías, y en el 5 gestión, recaudación y afectación. Nosotros creemos que las cuantías tienen que venir reguladas por una ley, no por una orden ministerial.

En segundo lugar, señorías, la memoria económica que acompaña al proyecto de ley es una minimemoria económica, que carece del estudio económico pertinente con el objeto de dar satisfacción a los preceptos que indica la Ley de tasas. Recordarán que en el artículo 20 de esa Ley de tasas, está referido a la memoria económica financiera. Por cierto, haremos referencia también a ese artículo el próximo jueves, dentro de dos días, en la sesión plenaria, en el trámite de defensa de la enmienda de totalidad del Grupo Parlamentario Socialista al proyecto de ley del régimen económico y de prestación de los servicios de interés en los puertos de interés general; haremos el mismo razonamiento porque es doctrina ortodoxa avalada por cualificados catedráticos de derecho tributario español.

Tal como dice el artículo 1.1 de la Ley de Tasas y Precios Públicos, toda propuesta de establecimiento de una nueva tasa —y la ley lo trae así— o de modificación específica de las cuantías de una preexistente deberá incluir entre los antecedentes y estudios previos para su elaboración una memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y sobre la justificación de la cuantía de la tasa propuesta. Esto no lo trae el proyecto de ley ni trae las instrucciones derivadas del precepto segundo del artículo 20 de la Ley de Tasas y Precios Públicos, que dice que cuando la utilización privativa o aprovechamiento especial de dominio público lleve aparejada una destrucción o deterioro del mismo no prevista en la memoria económica-financiera a que se refiere el apartado anterior, el sujeto pasivo de la tasa, sin perjuicio del pago de la misma, estará obligado al reintegro del coste total de los respectivos gastos de reconstrucción o reparación. Si los daños fuesen irreparables, la indemnización consistiría en una cuantía igual al valor de los bienes destruidos o al importe del deterioro de los dañados. No se recoge en el proyecto de ley ese con-

cepto. El tercer argumento es que ese incumplimiento de la Ley de tasas trae como corolario el hecho de que no se atiende a los principios de equivalencia y capacidad económica contenidos en la Ley de Tasas y Precios Públicos. No se cumple lo que dicen los artículos 7 y 8 de dicha ley, vinculados al principio de equivalencia y al principio de capacidad económica.

El artículo 76.5 de gestión, recaudación y afectación tiene tres puntos, el número 1 dice que la gestión del canon corresponderá al administrador de infraestructuras ferroviarias, que podrá exigir la presentación de cualquier documento acreditativo que sea preciso para la práctica de las liquidaciones procedentes por aplicación del presente canon; el número 2 dice que las modalidades podrán ser objeto de liquidación de forma individualizada o conjunta en los términos que prevea la orden ministerial, etcétera. Nosotros queremos resaltar que, tal como establecen sentencias del Tribunal Constitucional interpretando el principio de legalidad tributaria contenido en la Constitución, solamente puede ser modificado por ley y en absoluto por orden ministerial.

Señorías, haríamos alguna que otra reflexión en lo que se refiere al sistema de tasas establecido en este proyecto de ley, pero de lo que queremos dejar constancia en treinta segundos es de los conceptos recogidos en el artículo 75, canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la red ferroviaria de interés general; su punto cuatro se refiere a las cuantías y el punto tres, sujetos pasivos, establece quiénes son los sujetos pasivos del canon, las empresas ferroviarias que prestan los servicios. El proyecto de ley pretende crear con ese artículo 75 un precio privado, que denomina tarifa, contenido también en el artículo 78, de régimen general que, con el artículo 74, establece la fijación, la cuantía y la exigibilidad. El redactor del proyecto, es decir, el ministerio, ha creado con este artículo una figura de derecho privado. El artículo 79, fijación, cuantía y exigibilidad, dice en su número 1, que las tarifas, que tendrán el carácter de precios privados, serán aprobadas anualmente por el administrador de infraestructuras ferroviarias y remitidas al Ministerio de Fomento. El Ministerio de Fomento podrá establecer, por motivos de interés general, exenciones o bonificaciones en las tarifas por servicios ferroviarios, compensando al administrador de infraestructuras ferroviarias por la disminución de ingresos que se derive de la aplicación de las mismas. Señorías, las tarifas, que tendrán el carácter de precios privados, serán fijadas anualmente por el administrador de infraestructuras ferroviarias y remitidas al Ministerio de Fomento (lo reitero por segunda vez por la importancia que el tema tiene), que debería encuadrarse en la categoría de precio público por el objeto que tratan de cubrir, según la definición de precio público que da la Ley de Tasas y Precios Públicos. Es decir, una figura de naturaleza pública la convierten en una figura tribu-

taria privada, dejan bajo la discrecionalidad del administrador de infraestructuras ferroviarias las bonificaciones, las exenciones y, consiguientemente, los tratos excepcionales, según los casos excepcionales que se puedan plantear. Ello conllevaría inexcusablemente una dosis de arbitrariedad contra la que nosotros nos queremos manifestar con absoluta claridad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Para defender las enmiendas del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Nuestro grupo a este título sólo tiene dos enmiendas, que voy a defender muy rápidamente.

La primera de ellas es la 215, que pretende añadir al final del capítulo III del título V la frase: en el ámbito de las competencias del Estado. Se trata de clarificar el alcance de aplicación de las tasas que se correspondan. Esto tendría que tenerse en cuenta en todos los conceptos de los artículos que van desde el 69 al 72, o sea, se pretende establecer el ámbito de las competencias del Estado.

La enmienda número 216 va dirigida al artículo 69, régimen jurídico de las tasas. Nosotros pedimos que queden exentas de las mismas aquellas empresas ferroviarias que gestionen centros de formación propios y los trabajadores que a la entrada en vigor de la ley tengan reconocido el título correspondiente. La justificación es la siguiente. No parece lógico que las empresas que gestionen centros de formación homologados hoy en día, así como los trabajadores que a la fecha de la entrada en vigor de la ley tengan reconocidos los títulos correspondientes o los permisos necesarios que ya tienen, que porque entra en vigor una nueva ley tengan que pagar tasas. Añadimos este número 4 al artículo 69 pidiendo que queden exentas estas personas.

Con esto quedan defendidas las dos enmiendas que tenemos a este título V.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Para defender las enmiendas del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra su portavoz la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señorías, mi grupo parlamentario solamente tiene una enmienda al título V, que hace referencia a la última parte de la intervención del señor Sedó, y es que quedaran exentas de las tasas en el régimen jurídico las empresas ferroviarias que gestionen centros de formación propios y los trabajadores que a la entrada en vigor de la ley tengan reconocido el título correspondiente. Señorías, no voy a hacer una defensa más extensa. Creemos que los que gestionan centros homologados y los trabajadores que tienen precisamente reconocido el título no tienen por qué pagar en este caso, una vez entrada en vigor la ley,

ningún tipo de tasa. Esa es la enmienda que mi grupo ha presentado a este título.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Si les parece, como tenemos Mesa y portavoces a continuación de la Comisión, vamos a hacer un brevísimo receso para comentar si continuamos con el siguiente título o lo dejamos aquí. En cinco minutos reanudamos la Comisión. **(Pausa.—El señor presidente ocupa la presidencia.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se reanuda la sesión de la Comisión para tratar las enmiendas que corresponden al título VI. Para ello tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: El título VI comienza con el artículo 81, a cuyo punto 1, letra f) hemos presentado una enmienda que lo único que pretende es respetar las competencias de las comunidades autónomas en la materia, como hemos hecho con el resto de enmiendas. Lo mismo ocurre con la siguiente, la 308, en la que proponemos una adición, para respetar las competencias de las comunidades autónomas y de las entidades locales. En la enmienda 309, al mismo artículo, pretendemos la supresión de la letra n) del punto 1. Entendemos que no puede encargarse de la investigación de los accidentes el Ministerio de Fomento. No nos parece oportuno que el mismo regulador, el que concede las licencias y del que depende además una empresa pública, sea el que investigue los accidentes. Nosotros hemos propuesto una disposición transitoria nueva —luego se verá— donde encargamos esta investigación a un órgano que pretendemos crear con el mismo nombre que el que establece el proyecto de ley en el artículo 82 pero con distintas competencias, que es el comité de regulación ferroviaria. Terminamos las enmiendas al artículo 81 pidiendo la supresión de un párrafo que dice: No obstante lo dispuesto en la letra n) del apartado 1..., ya que en la enmienda que acabo de defender proponemos que la letra n) se suprima, por tanto en coherencia con lo anterior.

Pasamos a la enmienda que, a nuestro juicio, por utilizar una expresión que nos recordará algo a todos, es la madre de todas las enmiendas, que es la número 311 al artículo 82. Lo que planteamos es que se cree un comité de regulación ferroviaria pero que no tiene absolutamente nada que ver con el que propone el proyecto de ley. ¿Por qué digo esto? Nosotros entendemos que con la regulación que propone el proyecto de ley se pone de manifiesto el incumplimiento de los requisitos exigidos por la normativa comunitaria, que imponen la necesaria separación entre el órgano regulador y la Administración, cuando esta se configure en la otorgante de las licencias, como condición fundamental para garantizar la transparencia e igualdad en su concesión. Es decir, el sector ferroviario va a tener un opera-

dor claramente dominante y de titularidad pública, dependiente por tanto del Gobierno, que será RENFE-Operadora. Parece conveniente crear un órgano independiente del Gobierno sobre el cual ejerza el control el Congreso de los Diputados. Sólo así será creíble su importante función. ¿Qué queremos decir con esto? Tenemos experiencias lamentables de regulaciones que no son tales, que no existen, que son una broma. Por ejemplo, se me ocurre una dependiente del propio Ministerio de Fomento, el órgano regulador de Correos. Existe un órgano regulador teórico en el seno del Ministerio de Fomento y dependiente de la subsecretaría. Es decir, el Ministerio de Fomento, que es el órgano que gestiona Correos a través de una empresa pública, es a su vez el órgano regulador; es decir, juez y parte. Esto es muy común en la Administración española y a nosotros nos parece que esto no puede ser. No puede ser además porque lo dice la legislación comunitaria a la que tenemos que hacer caso, pero no puede ser porque objetivamente es una chapuza de gran dimensión decir que existe un comité de regulación ferroviaria cuando este comité de regulación ferroviaria que la ley crea lo hace depender del Ministerio de Fomento, que a su vez es quien concede las licencias y a su vez es el propietario de la empresa pública dominante en el transporte. Es una falacia decir que eso es un comité de regulación ferroviaria. Eso es un comité *ad hoc* para que el ministro siga decidiendo absolutamente todo en la materia y no haya objetividad ni transparencia, sino arbitrariedad. Por esa razón nosotros lo que planteamos es que es fundamental que haya un comité de regulación ferroviaria, pero tiene que ser independiente del Gobierno y tiene que rendir cuentas al Parlamento. Estamos intentando crear un órgano —para que todos nos centremos en lo que pretendemos con nuestra enmienda, aunque estoy seguro que todas las señoras y señores diputados al haberla leído saben lo que queremos— que, desde el punto de vista jurídico, sería casi un intermedio entre el Consejo de Seguridad Nuclear y la Comisión Nacional del Sistema Eléctrico. ¿Por qué? Porque creemos que es absolutamente imprescindible que tengan credibilidad los comités de regulación en el sector que sea, y en el sector ferroviario que se va a abrir a la competencia es absolutamente necesario que el comité de regulación tenga credibilidad y para tenerla tiene que ser independiente del Gobierno, rendir cuentas al Congreso y tener en su composición y en su presupuesto las condiciones que explicamos en la enmienda. Es una enmienda larga donde expresamos no solamente la independencia de este comité regulador, sino cuáles son los recursos que se ponen a su disposición, quiénes lo componen, cómo se eligen, cómo existe la posibilidad de veto en la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados cuando el Gobierno proponga los nombres de ese comité de regulación ferroviaria. Existe esa posibilidad. Nos parece que es la única manera de poder garan-

tizar que efectivamente sea independiente y también, como exigimos, que los miembros que lo compongan sean personas de reconocido prestigio en el sector, independientes y, por tanto, con capacidad de criterio y no sujetas a presiones ni del Gobierno ni de ningún grupo político. Esto es básico para que eso funcione. Como para nosotros es la enmienda más importante que hemos presentado a todo el texto, y en concreto al título VI, es por lo que empleo más tiempo en su defensa. En cuanto al resto se refieren a las atribuciones de capacidad al comité de regulación ferroviaria que no están. Por ejemplo, la enmienda 314 lo que establece es que intervendrá en la inspección técnica de los servicios, instalaciones y actuaciones de las empresas del sector, porque nos parece que si en las misiones que le queremos dar o en las competencias que debe tener no incluimos estas actividades, al final podemos crear un órgano muy independiente pero que no sirva para nada. Nosotros queremos que tenga capacidad de inspección técnica de los servicios, de las instalaciones y de las actuaciones de las empresas del sector ferroviario, precisamente para que también se le dote de los medios necesarios para poder cumplir su función. Finalmente, en coherencia con esta importante enmienda, solicitamos la supresión del artículo 84, donde el proyecto de ley dice que este comité de regulación ferroviaria dependerá del Ministerio de Fomento. Solicitamos que se suprima porque nosotros no queremos que dependa del Ministerio de Fomento, sino que sea independiente.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó, en nombre de Convergència i Unió, tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Nuestro grupo a este título VI tiene tres enmiendas que voy a defender muy rápidamente. En la 217 queremos introducir unas correcciones para que quede bien clara la competencia del ministerio en materia de planificación, que se debe centrar únicamente en el sector ferroviario de ámbito estatal. Por tanto en el artículo 81.1.a) a la planificación estratégica del sector ferroviario añadimos estatal. En el apartado b) intentamos suprimir una frase donde se introduce el concepto del establecimiento de las reglas básicas del mercado ferroviario. Estamos otra vez ante un tema que hemos tocado en otra enmienda. En todo caso, nos parece que la ordenación general y regulación del sistema que incluye el establecimiento de las reglas básicas debería suprimirse y decir que incluye la elaboración de la normativa que sea necesaria para su correcto desenvolvimiento. Esta redacción sería más que suficiente para dejar al redactor del proyecto una buena posición de trabajo y no excederse, en todo caso, en algunas de sus competencias. Asimismo, respecto al comité de regulación ferroviaria, queremos introducir algunas frases con la única intención de aumentar su independencia. Con la enmienda 219 proponemos limitar el alcance de las funciones de este

comité de regulación ferroviaria a los servicios, instalaciones, entidades y actuaciones de competencia estatal. Introducimos estas dos palabras, competencia estatal, prácticamente en tres puntos del artículo 83: en el apartado 1 a) cuando habla de la prestación de los servicios de competencia estatal; después, en el primer párrafo del apartado 3, que termina: ...del sector ferroviario sujetas a la competencia del Estado, y, por último, también en el apartado 5, cuando se dice que actúen en el ámbito ferroviario de competencia estatal. Estas tres enmiendas siguen la línea de los criterios que mi grupo tiene en cuanto al proyecto de ley del sector ferroviario. Con ellas quedan defendidas las relativas al título VI.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre de Izquierda Unida, tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señorías, mi grupo ha presentado cuatro enmiendas al título VI. Las dos primeras enmiendas tienen que ver con la modificación al artículo 81 en cuanto a las competencias del Ministerio de Fomento. Al introducir una modificación en el artículo 81.1.a) tratamos de asegurar que la competencia en materia de planificación ferroviaria se integre en el plan de la red de interés general —como hemos defendido anteriormente en el título que tiene que ver con la planificación de la red de interés general— y que quede reservada esta a las determinaciones del Ministerio de Fomento, a fin de que se pueda no solamente posibilitar los objetivos de coordinación sino también la participación en las políticas de planificación ferroviaria. Señorías, esto tiene relación con la enmienda al artículo 5 en la que nosotros planteábamos que la planificación ferroviaria se hiciera a través de un plan que tuvieran que aprobar las Cortes Generales con la participación no solamente del Ministerio de Fomento sino de todas las administraciones y sectores implicados en la planificación ferroviaria. Proponemos, de acuerdo con otras enmiendas que hemos presentado respecto a las empresas ferroviarias, la supresión del epígrafe e) del apartado 1 del artículo 81, coherentemente con lo que nosotros entendemos que no se debe de hacer, que es crear empresas ferroviarias que puedan intervenir en este sector de manera privada sin las garantías que desde luego la ley no creemos que establezca.

La enmienda que planteamos al artículo 82.2 tiene que ver con los argumentos de los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra. Estamos hablando de un comité de regulación. Quizá las enmiendas que ha presentado mi grupo parlamentario no van tan lejos como las del Grupo Parlamentario Socialista, pero sí pretenden dotar de la misma manera de independencia a dicho comité de regulación ferroviaria. Señorías, nosotros no creemos que este deba quedar en manos de quien en principio debe de ser al que se debe vigilar, sino que se debe garantizar suficiente independencia a

este comité de regulación como para que se pueda intervenir con una claridad expresa, tal como nosotros pretendemos con las enmiendas que hemos presentado. Nosotros creemos que este comité de regulación debe de tener una composición similar al Tribunal de Defensa de la Competencia. Pensamos que se debe de mantener el criterio de adscripción orgánica al Ministerio de Fomento pero preservando, como decía antes, la independencia de su actuación mediante garantías en cuanto al estatuto de sus miembros y a los criterios de actuación. De ahí que también planteemos una modificación al artículo 83.1, en el que damos una redacción a lo que deben ser las funciones del comité de regulación ferroviaria, que deben de estar fijadas en los tres puntos a), b) y c). Además, dejamos la posibilidad para que se le pueda atribuir cualquier otra competencia en función del desarrollo del reglamento o incluso a algunas más de las que pueda establecer la propia ley.

Señorías, el Grupo Parlamentario Popular y el Partido Popular en su forma de funcionamiento siempre nos ponen como ejemplo en cuanto a liberalización, funcionamiento económico y demás a un país como Estados Unidos. A nosotros nos gustaría que en algunos momentos se fijaran ustedes en algunos tipos de comités que tienen establecidos, que son realmente independientes y que funcionan de tal manera que sí pueden plantear determinados aspectos que obligan a la Administración a tener que modificar sus pretensiones, sus planes o sus proyectos en función de las observaciones que hacen estos comités reguladores. En concreto, esto es lo que debería de hacer el comité de regulación ferroviaria. Con estas enmiendas damos por terminados nuestros planteamientos respecto al título VI y la administración ferroviaria.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, terminado el debate del título VI pasamos al título VII.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Es que lo lleva el señor Segura y no está.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, si todos los portavoces están de acuerdo, podemos alterar el orden y pasar a las disposiciones adicionales, transitorias, derogatorias y finales.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: También lo lleva él. Voy a intentar localizarlo.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, para la defensa de las enmiendas al título VI tiene la palabra el señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Nuestras enmiendas al título VI tienen un componente, como bastantes de las enmiendas a los títulos anteriores, de sesgo competencial autonómico. Así son nuestras enmiendas al artículo 81.1 a) y al artículo 82.2. En

todas ellas se propone que en la planificación estratégica del sector ferroviario se dé entrada a la colaboración de las comunidades autónomas y además que el presidente y los vocales del comité de regulación ferroviario puedan ser elegidos dentro del personal competente de los entes que tengan competencia en el servicio público ferroviario, no solamente circunscrito a la Administración del Estado, sino que también las comunidades autónomas puedan tener dentro de sus plantillas o de su cuerpo funcional a personas competentes que puedan ser aptas para ocupar esos puestos dentro del comité. En ese sentido, en cuanto al artículo 81.1.a) hemos recibido una transaccional del grupo mayoritario que aunque no colma totalmente nuestras apetencias en este sentido, sí da entrada a la previsión de que las comunidades autónomas afectadas colaboren en el desarrollo de los sectores estratégicos. Sin embargo, no tenemos ninguna enmienda transaccional al artículo 82.2. Por tanto, aceptaremos la enmienda transaccional al artículo 81.1.a) y mantendremos la enmienda número 133 al artículo 82.2.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor presidente, sugiero la posibilidad de que dado que queda el título VII, las disposiciones adicionales, transitorias y finales, que es un bloque relativamente breve pero que no nos dará tiempo a poder terminar hoy, junto con la votación, sugiero que podamos aplazar para mañana lo que queda, que es poco, dado que además todo el mundo conoce, porque así se envió por acuerdo de la Mesa en el orden del día, que antes de las doce no se va a votar; por lo tanto creo que podríamos dejar lo que queda para mañana, ajustar la hora de comienzo un poco más tarde para que calculemos más o menos que, acabado el debate, se vote con relativa rapidez y no trastocáramos nada, pienso yo, el funcionamiento de la Comisión con eso.

El señor **PRESIDENTE**: Me gustaría escuchar a los demás portavoces sobre la propuesta del señor Torres. Señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor presidente, yo estoy de acuerdo con la propuesta que hace el señor Torres y de hecho era lo que estábamos comentando antes.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, me parece bien lo que propone el señor Torres porque creo exactamente lo mismo; afinando más, diría que podría empezarse mañana a las diez de la mañana y daría tiempo suficiente para ver el título VII y el resto de disposiciones, así como las pocas enmiendas que hay a la exposición de motivos. Como tenemos convocada la

votación para no antes de las doce, a esa hora se podría realizar esta y en todo caso ahora no sé si estaba convocada la Mesa y portavoces.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Doy el visto bueno a lo propuesto por los grupos, teniendo en cuenta además que los componentes del Grupo Mixto no podrán estar aquí antes de mañana. Al pedir que se dieran por defendidas sus enmiendas no sé si lo he dicho bien o hay un error mío cuando me he referido a las enmiendas del señor Rodríguez Sánchez; se trata de la totalidad de las enmiendas del Grupo Mixto, cuyo portavoz es el señor Rodríguez Sánchez.

Por tanto, aceptaría este traslado a la sesión de mañana, que ya está convocada, con la precisión quizá buena de que empecemos a las diez en lugar a las nueve porque nos sobraría tiempo para las votaciones a las doce.

El señor **PRESIDENTE**: El señor López-Amor tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: En Mesa y portavoces se aprobó por unanimidad que se celebrara el debate de este proyecto de ley habilitando para ello sesiones en dos días seguidos, hoy y mañana, y en el caso de terminar hoy antes de las dos, que se votara a continuación. Por lo tanto lo que pido es que se cumpla dicho acuerdo de Mesa y portavoces. En este sentido, también creo que la gente tiene unas agendas y dado que esta ley ha sido discutida con amplitud de tiempo por todos los ponentes, si se cumplen las condiciones señaladas por la Mesa y portavoces, creo que se debe continuar hasta las dos y si a las dos hemos terminado, proceder a su votación.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor presidente, es que no va a ser posible que acabemos antes de las dos. Es la una y cuarto. Yo no sé el número exacto de enmiendas que quedan al resto de los grupos parlamentarios, pero a esta diputada, en representación de su grupo, a las disposiciones adicionales, transitorias y demás, le quedan bastantes enmiendas todavía por defender. Lo que sería absurdo es que hoy acabáramos de manera apretada, sin poder celebrar una reunión de la Mesa y portavoces con tranquilidad, como está prevista a las dos menos cuarto, y que mañana no nos viéramos hasta las doce de la mañana, porque lo que no nos va a dar tiempo desde luego es votar.

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

El señor **SEGURA CLAVELL**: Este proyecto de ley es tan relevante que a mí me produce rubor perso-

nal e intelectual que en el «Diario de Sesiones» se recoja un debate de estas características vinculado a horas, etcétera. Que se siga con la cadencia señalada. Tenemos todavía media hora más de sesión. A las dos menos cuarto, es decir, dentro de treinta minutos termina la sesión, reunión de Mesa y portavoces, mañana se continúa y se vota a las doce, aunque mañana se termine a las diez y cuarto de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, escuchados los portavoces, el debate continuará hasta la una y cuarenta y cinco, hora en que está convocada la Mesa correspondiente. Si antes de la una cuarenta y cinco se ha terminado el debate, se procederá a la votación y, si no, se dejará el resto para el siguiente día. Por tanto pasamos al debate del título VII, para lo que tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, señorías, título VII, régimen sancionador y de inspección. Qué difícil y qué duro. Qué difícil y qué duro los títulos equivalentes a este en otros proyectos de ley que ha remitido el Gobierno a la Cámara. Qué difícil y qué duro fue prácticamente el 30 por ciento del contenido de un proyecto de ley que se dictaminó aquí hace unos dos meses en esta Comisión de Infraestructuras que fue la ley de seguridad aérea, que era una ley esencialmente sancionadora, una ley esencialmente, como la calificué en la intervención plenaria, profundamente represiva.

Hay contenidos vinculados a los regímenes sancionadores de inspección que tienen fundamentalmente el carácter de reglamentarios. El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una serie de enmiendas que están recogidas en este título VII, en primer lugar, al artículo 89, las enmiendas 316 y 317; al artículo 90, la enmienda 318, 319 y 320; al artículo 91, la enmienda 321; al artículo 92, la enmienda 322; al artículo 94, la enmienda 323; al artículo 95, la enmienda 324; al artículo 96, la enmienda 325 y la 326. Las referencio porque todas ellas tienen contenido de cierta equivalencia. Comenzando por la enmienda 316, concretamente la que se refiere al artículo 89, señorías, en dicho artículo, de infracciones graves, se consideran infracciones graves, a), b), c), d), etcétera. Las Cortes Generales no deben descender a términos que nosotros estimamos que o bien están recogidas en el Código Penal, en la normativa de componente judicial pertinente, sancionadora, derivada de la misma, o, por otro lado, en los reglamentos internos en el funcionamiento del sector ferroviario. Resulta muy duro que tanto el artículo 88, de infracciones muy graves, con un listado muy amplio, o el 89, de infracciones no calificadas muy graves sino graves, se ponga a los grupos parlamentarios en la situación de tener que calificar todas y cada una de las actuaciones por parte de entidades o por parte de particulares, merecedoras de infracciones graves, por-

que hay algunas que podríamos considerarlas leves, y nosotros no estamos en condiciones de ir produciendo trasvases de las calificaciones del artículo 88 al 89, al 90, de infracciones muy graves, a las graves y leves. Por eso nosotros planteamos en algunos el añadido de nuevos párrafos, en otros la sustitución de otros párrafos —a los que no voy a hacer referencia de forma puntual—. En el artículo 90 planteamos la supresión de un punto específico, el punto i), porque consideramos que es redundante, pero, señorías, planteamos la supresión entera del artículo 92, infracciones y sanciones específicas en materia de circulación y conducción. Nosotros creemos que todos los contenidos de ese artículo no tienen la ubicación adecuada en este proyecto de ley.

Hemos presentado otra enmienda de tipo técnico al artículo 91, de sanciones. En el punto 5 dice: El Ministerio de Fomento pondrá en conocimiento de las autoridades competentes de los demás Estados miembros de la Unión Europea que hayan concedido licencia u otro título habilitante a una empresa que opere en España cualquier sanción que se le haya impuesto que implique una restricción de su actividad. Redactado así, da la impresión de que no se cree en la unidad de políticas comunitarias comunes. Por eso planteamos la redacción siguiente: el Ministerio de Fomento pondrá en conocimiento de las autoridades competentes de la Comisión de la Unión Europea, por estimar que es precisamente ésta quien está en condiciones de canalizar esa información a todos y cada uno de los países miembros. Estaríamos retrocediendo respecto a diversas líneas que las instituciones comunitarias, en situación de codecisión entre el Parlamento y la Comisión Europea, vienen planteando en directivas de distintas características. ¿Para qué sirve el Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea? ¿El Gobierno español tiene que comunicar las sanciones al Gobierno de Luxemburgo o al Gobierno italiano? Si desde el año 1992 hay directivas comunitarias en el sentido —permítaseme el término futbolístico— de hacer que las instituciones comunitarias jueguen de centrocampistas repartiendo el juego normativo entre los diferentes países, ¿cómo es posible que nosotros nos olvidemos de ellos? Estas reflexiones están reflejadas en la enmienda número 321.

En la enmienda 324 planteamos la supresión del número 2 del artículo 95. El artículo 95 se refiere a las competencias para la imposición de sanciones, y nosotros pensamos que el número 1 se puede mantener, porque corresponderá la imposición de las sanciones por infracciones leves a los delegados de Gobierno en las comunidades autónomas, por infracciones graves, en el nivel gubernamental, al secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, y las sanciones por infracciones muy graves serán impuestas por el ministro. Esto parece razonable, lo que no nos parece razonable es el número 2, porque estimamos que añade confusión a lo que con claridad ya establece el número

ro 1 que acabo de leer. Reitero que planteamos la eliminación de ese número 2.

En el artículo 96, de procedimiento sancionador y medidas provisionales, que tiene una larga serie de puntos que lo integran, del punto 1 al 11, concretamente en el punto 4 —tema de naturaleza administrativista, procedimiento sancionador y medidas provisionales— planteamos la eliminación, en el párrafo segundo, del texto que dice: «de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 95.2». Esto lo hacemos por coherencia, porque hemos pedido que se elimine el número 2 del artículo 95.

Con la última enmienda al articulado, la número 326, al artículo 96, planteamos la adición al número 6 de un nuevo párrafo que diga: «Contra las resoluciones que pongan fin a la vía administrativa cabrá interponer recurso de reposición». Esto parece elemental desde la perspectiva de la defensa, de la seguridad jurídica de los afectados o de los que resulten sancionados.

Señor presidente, el Grupo Parlamentario Socialista da con esto por defendidas las enmiendas presentadas, como dije al comienzo, a este título poco grato de régimen sancionador y de inspección.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Nuestro grupo ha presentado unas enmiendas al título VII, que van en la línea de lo que hemos estado defendiendo.

En cuanto al régimen sancionador y de inspección y al artículo 85, alcance del régimen sancionador en materia ferroviaria, hemos presentado una enmienda al primer epígrafe del proyecto. El proyecto empieza por decir que la responsabilidad administrativa derivada de las infracciones tipificadas en el presente título se exigirá a las personas físicas o jurídicas que realicen las actividades ferroviarias contempladas en esta ley, etcétera. Nosotros presentamos una enmienda donde añadimos al principio del número 1 la siguiente frase: Constituyen infracciones administrativas, en el ámbito del sector ferroviario de competencia estatal, las acciones y omisiones tipificadas y sancionadas en esta ley, continuando: 1.—La responsabilidad administrativa, como ya he citado antes según el texto del proyecto. Esto está de acuerdo con el sujeto regulado en la presente ley. Las infracciones en ella establecidas se referirán a las que concurren en el ámbito del sector ferroviario de competencia estatal. Hay que tener en cuenta que la discusión está por dónde se mueve el proyecto y por dónde queremos nosotros que se mueva; por tanto nuestras enmiendas hacen referencia a por dónde queremos que se mueva el proyecto, que es en el ámbito de la competencia estatal y no lo que quieren los redactores del proyecto. Tengo la impresión de que los redactores de los proyectos que últimamente están saliendo del Ministerio de Fomento tienen un concepto del Estado de las autonomías que me parece muy limitado.

Nos han presentado una transaccional a la enmienda 221 que vamos a aceptar. Quiero que quede constancia que nuestra enmienda hace referencia a los apartados 1 y 9 del artículo 86 y la transaccional se refiere exactamente al apartado 1, no al 9, de tal forma que dejaré viva la parte de la enmienda que no esté afectada por la transaccional. Nosotros queríamos añadir, al final del epígrafe 1, la frase: en el ámbito del sector ferroviario de competencia del Estado. La transaccional que nos ofrecen dice que corresponderá al Ministerio de Fomento, en el ámbito de la competencia estatal —por tanto, en este texto ya han introducido lo que básicamente nosotros queríamos—, la inspección de las empresas ferroviarias, etcétera. En su momento retiraremos la parte correspondiente de la enmienda para aceptar esa transacción.

Hemos presentado dos enmiendas al tema de las infracciones leves. Queremos introducir, al final del texto del epígrafe 2, del artículo 90, el concepto: competencia del Estado; es decir, al final, donde dice: del transporte ferroviario, añadir de competencia del Estado. Otra vez volvemos a la discusión de lo que es para nosotros competencia estatal y lo que es para el proyectista todo el ámbito ferroviario.

El texto de la enmienda 223, al artículo 92.3, dice: Se consideran infracciones graves, etcétera —es muy larga la exposición del artículo—, la omisión de socorro —entro en concreto para introducir la frase que no creemos oportuna— en caso de necesidad o accidente y la conducción y circulación de máquinas que incumplan las condiciones técnicas —que sería la infracción grave— y de seguridad establecidas en la presente ley y en las normas de desarrollo. Entonces, nosotros añadimos: cuando en este último caso, la responsabilidad sea imputable exclusivamente al personal de circulación y conducción. Lo hacemos porque puede darse el caso de que la responsabilidad respecto a la conducción y circulación de máquinas que incumplan las condiciones técnicas y de seguridad exigidas, no deba ser achacable al personal conductor y de circulación, sino que en ocasiones la principal responsabilidad puede recaer en las empresas. Por tanto, la consideración de infracción grave en este caso, debe considerar la posibilidad de que no tenga la responsabilidad el conductor o manipulador de la máquina, pues puede venir por una acción oculta.

Con ello, a la velocidad que llevamos toda la mañana, despachamos rápidamente el título VII de la ley.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, la señora Urán tiene la palabra.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señorías, mi grupo parlamentario tiene tres enmiendas al título VII. La primera va dirigida al artículo 86, donde planteamos que

la competencia en la inspección del transporte ferroviario y en la presentación de servicios adicionales, auxiliares y complementarios debe tenerla el Ministerio de Fomento. Esta enmienda está en coherencia con otras presentadas anteriormente, en las que seguimos planteando y defendiendo que la titularidad en determinados aspectos no debe dejar de estar en manos de la Administración del Estado, porque desde nuestro punto de vista estamos hablando de un transporte esencial, pero público, en el que determinados aspectos se deben seguir manteniendo dentro de las competencias que debe tener el Estado en la red de interés general del mismo.

En la enmienda al artículo 92.1 proponemos que se añada una redacción respecto a las sanciones que señala este artículo y las sanciones específicas en materia de circulación y conducción. Señorías, nosotros pensamos que no debe achacarse la responsabilidad exclusivamente a quienes tienen el manejo del transporte ferroviario, sino que además se deben considerar como atenuantes determinadas situaciones. Señorías, todos sabemos, y lo hemos visto recientemente, que es fácil achacar la responsabilidad a un error humano cuando se produce un accidente, con independencia del resultado final del mismo. También hay que tener en cuenta que éste puede venir dado por las condiciones, el material con que se está trabajando, la organización que la propia empresa está planteando o la dirección que se está dando del servicio, y más cuando en el texto del proyecto de ley estamos hablando de la privatización de los servicios de ferrocarril, a pesar de todas las salvaguardas que se están poniendo en el texto. A la vista de la experiencia acumulada en el transcurso de los años, y con la política de liberalización de diferentes sectores del Gobierno del Partido Popular, creemos que no se va a cubrir el objetivo para el que fue planteada. Por tanto, culpar de una forma clara y rotunda a los trabajadores, sin tener en cuenta cualquier tipo de agravante o atenuante en función de cuál sea la situación, no nos parece justo ni correcto.

Por tanto, señorías, están son las enmiendas que presentamos al artículo 92.1 y 92.5.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de las enmiendas a las disposiciones adicionales.

¿No tienen ustedes enmiendas a las disposiciones adicionales? **(El señor Sedó i Marsal: Sí, señor presidente, nuestro grupo tiene muchas enmiendas.)**

Señor Sedó, tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, nuestro grupo tiene varias enmiendas a las disposiciones adicionales y a la exposición de motivos, pero tenemos una reunión de Mesa y portavoces dentro de cinco minutos, reunión muy importante que debe calificar enmiendas de totalidad para el próximo jueves. Por tanto, me parece abusivo que convoquemos a

la gente para dos jornadas y ahora intentemos acelerar, según parece querer el Grupo Parlamentario Popular, que tiene mucho interés en que se acabe hoy el debate, o al menos así lo expresa su portavoz. Me imagino que algo tendrá que decir a nuestras enmiendas, a no ser que las vayan a despachar todas en diez minutos.

¿Se van a tratar las enmiendas a las disposiciones y a la exposición de motivos a la vez? Francamente, yo no estoy dispuesto a defenderlas ahora. **(El señor López-Amor García, pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, antes de que intervenga el portavoz del Grupo Parlamentario Popular que ha pedido la palabra, quiero aclararle que no estamos haciendo más que cumplir el mandato de la Mesa y portavoces. Acordamos llevar la Comisión hasta las dos de la tarde del día de hoy y luego lo adelantamos hasta la 1,45 para convocar la Mesa. Como aun no era la 1,45 por mi reloj cuando he dicho esto, pues faltaban nueve minutos, he propuesto a los portavoces continuar dentro de lo ya acordado; es decir no estamos acelerando absolutamente nada, sino cumpliendo exclusivamente lo acordado. No obstante, después de este pequeño debate que estamos manteniendo, ya sólo quedan cinco minutos, y evidentemente poco se puede hacer en este tiempo.

El señor López-Amor tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Creo que ya lo ha dicho usted todo, señor presidente. Por tanto, que continúe el debate.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, la posibilidad de continuación del debate reside que en cinco minutos podamos debatir algo. Cuando empezamos este mini-debate faltaban nueve minutos para la 1,45. Si SS.SS estiman que en cinco minutos se puede aprovechar algo, yo creo que no; por tanto, como veo que es imposible hacerlo, suspendemos la Comisión en este momento hasta mañana.

Señorías, mañana convocaremos la Comisión, teniendo en cuenta que por las impresiones que he sacado de los comentarios de los señores portavoces puede quedar una hora de debate. **(El señor Torres Sahuquillo: Menos.)** Hay algunos portavoces que estiman que queda menos tiempo. Por tanto, podemos convocar la Comisión a las 10,30 de la mañana, con la seguridad de que en ningún caso votaremos antes de las doce, puesto que así está anunciado. Si termináramos antes de las doce, tendríamos que esperar hasta esta hora o convocar la Comisión a las 11 de la mañana y votar a las 12,15 ó 12,30.

Por tanto, convocaremos la Comisión a las 10,30 de la mañana. **(El señor López-Amor García solicita la palabra.)**

En este momento, damos la palabra al señor López-Amor, que la ha pedido en relación con el debate que estamos manteniendo.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Mi intervención anterior era en aras de la brevedad, para que pudieran intervenir los diferentes grupos parlamentarios en defensa de sus enmiendas, pero dado que se ha suspendido la reunión, sí quiero hacer constar en acta las siguientes precisiones. Primero, que este portavoz ni este grupo tienen ninguna prisa en la tramitación de este proyecto de ley. Segundo, que este proyecto de ley se está tramitando de forma escrupulosa, conforme al acuerdo tomado por Mesa y Junta de Portavoces, como

muy bien ha dicho su presidente. Tercero, que en las intervenciones de los diferentes ponentes, incluso dentro de cada grupo, por primera vez en esta Comisión no ha habido limitación temporal en cuanto al formato de exposición.

Por tanto, señor Sedó, con todos mis respetos creo que ha hecho una intervención poco afortunada y así se lo digo.

El señor **PRESIDENTE**: Se suspende la sesión hasta mañana a las 10,30, no siendo las votaciones antes de las doce del mediodía.

Era la una y cuarenta 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**

