



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2005

VIII Legislatura

Núm. 192

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 11

celebrada el martes, 22 de febrero de 2005

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor secretario general de Infraestructuras (Monfort Bernat) para informar sobre:

- Las medidas que tiene previsto adoptar ante la entrada en vigor el día 1 de enero de 2005 de la ley del sector ferroviario, así como el proceso de diálogo seguido para concretar las modificaciones de la ley y su desarrollo normativo, estatutario y reglamentario. A solicitud del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 213/000178.) 2
- Las medidas adoptadas para dar cumplimiento a los contenidos de la proposición de ley aprobada por esta Comisión el día 5 de octubre de 2004, donde, además de instar al Gobierno a priorizar el diálogo con los municipios de la comarca de L'Horta Sud estudiando conjuntamente con ellos la introducción de medidas y modificaciones para que el trazado del

AVE sea más respetuoso con el medio ambiente y con la planificación territorial de la comarca, se explicitó el compromiso de establecer durante la primera quincena del mes de octubre un estricto calendario de negociación de las alegaciones planteadas al trazado del oeste, con el objetivo de alcanzar una solución pactada compatible con las previsiones del Ministerio de Fomento en cuanto a la alta velocidad en la Comunidad Valenciana. A solicitud del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 213/000184.)	14
— Los planes y actuaciones del Gobierno para convertir la línea de Canfranc en un corredor ferroviario transfronterizo. A solicitud del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 213/000119.)	22
— El expediente correspondiente al proyecto constructivo de la base de montaje de vía en Vilafranca del Penedés, de la línea de LAV Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 213/000135.)	22
— Las previsiones del Ministerio sobre la línea ferroviaria Lleida-Tarragona-Barcelona-Puigcerdà. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000164.)	22
Comparecencia del señor presidente de Renfe (Salgueiro Carmona) para informar sobre:	
— Las medidas que piensa llevar a cabo Renfe para asegurar que el edificio de la estación transpirenaica de la localidad de Ripoll (Girona) será rehabilitado, dado el peligro de derrumbamiento. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/000120.)	22
— Las medidas que piensa llevar a cabo el Gobierno para dignificar el servicio de la línea ferroviaria Barcelona-Puigcerdà-frontera francesa. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/000121.)	22
Comparecencia del señor secretario general de Infraestructuras (Monfort Bernat) para informar sobre:	
— Cuándo va a efectuarse el soterramiento de la vía férrea en San Feliu de Llobregat (Barcelona) y cuáles son las razones por las que no figura partida presupuestaria alguna para acometer esta obra en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2005. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/000402.)	22
— Las medidas que tiene previsto impulsar el Gobierno para la mejora de la línea ferroviaria Barcelona-Puigcerdà. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/000418.)	22

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

COMPARECENCIA DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS (MONFORT BERNAT) PARA INFORMAR SOBRE:

- **LAS MEDIDAS QUE TIENE PREVISTO ADOPTAR ANTE LA ENTRADA EN VIGOR EL DÍA 1 DE ENERO DE 2005 DE LA LEY DEL SECTOR FERROVIARIO, ASÍ COMO EL PROCESO DE DIÁLOGO SEGUIDO PARA CONCRETAR LAS MODIFICACIONES DE**

LA LEY Y SU DESARROLLO NORMATIVO, ESTATUTARIO Y REGLAMENTARIO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 213/000178.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar comienzo a la sesión, que, como conocen SS.SS., tiene una agenda apretada, aunque vamos a intentar que podamos sustanciarla a lo largo de la mañana. Les propongo, en primer lugar, una modificación del orden del día, que consiste en que el punto que figura como blo-

que cuarto pase a situarse como segundo; va a ser el secretario general de Infraestructuras quien va a dar respuesta a ambos bloques y así habría una cierta continuidad. Si no les parece mal a SS.SS., a continuación del debate del bloque primero iniciáramos el debate del bloque cuarto, que pasaría así a ser el segundo, y los demás seguirían en el orden en que estaban previstos. ¿Hay algún inconveniente por parte de los grupos? **(Pausa.)** Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Únicamente que lleguen los portavoces a tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Yo espero, señor Ayala, que eso sea así. Como los diputados que tienen que intervenir en el primer bloque están aquí, yo creo que los demás portavoces irán llegando.

Me imagino que SS.SS. se han dado cuenta ya de que hay dos iniciativas que no corresponde que sean sustanciadas en esta Comisión. Una es la comparecencia del secretario de Estado de Hacienda, relativa al metro de Barcelona, que obviamente no puede ser de esta Comisión, y otra es una cuestión relativa al Ministerio de Educación, que por error se ha incluido en este orden del día. Obviamente, ambas iniciativas se consideran fuera del orden del día.

En consecuencia, vamos a pasar al primer bloque, que es la comparecencia de la ministra de Fomento, para que explique las medidas que tiene previsto adoptar ante la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, así como el proceso de diálogo seguido para concretar las modificaciones de la ley y su desarrollo normativo estatutario y reglamentario.

Tiene la palabra el señor Monfort, secretario general de Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Monfort Bernat): En primer lugar quiero expresar, como siempre, mi satisfacción por comparecer en esta Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso de los Diputados para responder a los planteamientos que SS.SS. han realizado. Agradezco igualmente el cambio del orden del día que se ha producido para favorecer nuestras intervenciones. Y rápidamente me referiré a la cuestión planteada, que es el proceso de diálogo seguido para concretar las modificaciones de la ley y su desarrollo normativo estatutario y reglamentario.

Como ustedes saben, la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, que estaba prevista inicialmente para el 18 de mayo, se pospuso mediante el Real Decreto-ley de 7 de mayo, de 2004 hasta el 31 de diciembre de 2004. Esta ampliación fue explicada por la ministra de Fomento en su comparecencia ante el Congreso de los Diputados el 20 de mayo de 2004. Las normas que eran absolutamente imprescindibles para el desarrollo de la ley eran la disposición de los estatutos de las dos

entidades públicas que se creaban —el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, y la Renfe Operadora—, así como el reglamento del sector ferroviario. Este proceso ha culminado el 30 de diciembre de 2004, por tanto prácticamente agotando el plazo que nos habíamos dado, mediante la aprobación por el Consejo de Ministros de los reales decretos correspondientes. Igualmente, durante todo este periodo de tiempo hemos avanzado en la elaboración del conjunto de normas que en paralelo deben desarrollarse para la aplicación total de la Ley del Sector Ferroviario. Estas normas —principalmente son cinco órdenes ministeriales— previstas, como no podía ser menos, en el texto de la Ley del Sector Ferroviario, son las siguientes: declaración de la red y adjudicación de capacidad, fijación de cánones para el uso de la infraestructura, homologación de material ferroviario, homologación de personal ferroviario y, por último, la orden por la que se segregan los activos de Renfe que constituirán Renfe Operadora. Con todo ello quedará completado el desarrollo del marco normativo de la Ley del Sector Ferroviario. Quiero decirles que los estatutos de las dos entidades empresariales creadas se han elaborado en el marco de la Lofage y determinan el régimen jurídico de ambas entidades, así como la composición de sus órganos de Gobierno —presidente y consejo de administración—, la forma de adopción de acuerdos, el régimen de personal de cada una de estas entidades y los regímenes patronal, económico, financiero y presupuestario.

El reglamento del sector ferroviario desarrolla la Ley del Sector Ferroviario en todo aquello que afecta a las infraestructuras ferroviarias, a los servicios de transporte ferroviario, al régimen de seguridad del transporte ferroviario, así como a la inspección. Quiero destacar que todo este desarrollo tanto de los estatutos como del reglamento se ha realizado en estrecha colaboración con las entidades afectadas y demás agentes sociales implicados. La asignación de personal de Renfe a cada una de las entidades ha sido negociada y finalmente aprobada por las organizaciones sindicales mayoritarias. Como prueba de ello, quiero destacar el acuerdo con los sindicatos que se realizó el 30 de diciembre de 2004, cuando se firmó el convenio colectivo de Renfe. El nuevo sistema ferroviario, como ustedes saben, presenta dos innovaciones fundamentales. En primer lugar, la segregación entre la gestión y la administración de la infraestructura y los servicios de transporte. Las competencias están separadas totalmente y corresponden al ADIF —el Administrador de Infraestructuras— la gestión y administración de la infraestructura y a la Renfe Operadora, como su propio nombre indica, la operación de los servicios.

Respecto de la red de infraestructuras ferroviarias, debo destacar que en el ADIF se integra la totalidad de la red ferroviaria de interés general y lo trascendente es distinguir entre la red de titularidad del Estado y la red patrimonial del ADIF, aquella que es objeto de las inversiones que el ADIF realiza con su propio patrimo-

nio y por tanto sujeta a los criterios de rentabilidad impuestos por Eurostat para que el ADIF tenga consideración de una empresa comercial. Es destacable el hecho de que la transición del sistema anterior al sistema actual se haya producido con absoluta normalidad. Teniendo en cuenta que estamos hablando de un conjunto de 30.000 personas, que antes trabajaban en su mayor parte en Renfe y que actualmente se distribuyen prácticamente al 50 por ciento entre Renfe-Operadora y el ADIF, el hecho de que esta transición se haya realizado con absoluta normalidad debe considerarse un éxito, del que todos debemos felicitarnos. De la misma manera, esta transición, afortunadamente, se ha producido sin ninguna pérdida de calidad en el desarrollo de la operación ferroviaria y de nuevo debemos felicitarnos por el éxito de esta operación y la normalidad con la que se ha producido.

La segunda gran innovación que introduce la Ley del Sector Ferroviario es la progresiva apertura del mercado del transporte de mercancías al sector privado, a nuevos operadores que quieran intervenir en el mercado ferroviario. La ley y todo su desarrollo, como ustedes saben, se inspiran en el primer paquete ferroviario. Ha habido que transcribir las tres directivas que constituyen este primer paquete ferroviario y así una de las primeras cuestiones con la que nos enfrentamos en este momento es la concesión de nuevas licencias a los nuevos operadores ferroviarios. Quiero decir que hemos recibido ya las primeras iniciativas de diferentes grupos privados para operar en este mercado de mercancías, mercado que queda liberalizado con la aplicación de la ley en la red transeuropea de transporte de mercancías y que a partir de 2006 quedará liberalizado para el conjunto de toda la red. Para nosotros es una satisfacción comprobar que en efecto estas medidas liberalizadoras han sido bien acogidas por el sector, recordando que nuestro objetivo principal en la política de transportes es fomentar el transporte ferroviario. Nos es más relevante el hecho de que el transporte ferroviario crezca que el hecho en sí de que crezca el transporte ferroviario de la empresa pública, que es Renfe, a la que naturalmente apoyamos y apoyaremos en la medida de nuestras posibilidades.

Debo recordar muy rápidamente que las condiciones de acceso a los surcos ferroviarios, equivalentes a los *slots* a los que seguramente estamos todos más acostumbrados en el campo aeroportuario, deberán regularse mediante las nuevas normas que estamos desarrollando. En particular, mediante la orden ministerial sobre declaración de la red de adjudicación de capacidad que ya está elaborada y que ha sido elevada al informe preceptivo del Consejo de Estado. La orden de cánones que fijará las tarifas por la utilización de las infraestructuras ferroviarias está también elaborada y podrá ser publicada en breve plazo. Finalmente, las órdenes de homologación del material y del personal ferroviario están igualmente siendo preparadas y esperamos que puedan ser aprobadas pronto. Con todo este

paquete de desarrollo normativo entendemos que damos cumplido cumplimiento —perdón por la redundancia— a todas las necesidades de desarrollo de la Ley del Sector Ferroviario para que pueda ser de aplicación plena. En paralelo, como también saben ustedes, hay que constituir el comité de regulación ferroviario y adicionalmente hemos constituido una comisión de coordinación de actividades ferroviarias, que preside el Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, que tiene como misión apoyar la correcta aplicación de la ley y resolver en su caso las discrepancias que pudieran producirse en este proceso en el seno de la organización de todo el Ministerio de Fomento.

Quiero destacar que en todo el desarrollo de la Ley del Sector Ferroviario hemos tenido como preocupación principal la garantía de la viabilidad económica y financiera de las dos entidades empresariales creadas, tanto de la Renfe-Operadora como del ADIF. Los contratos programa cuya elaboración hemos iniciado deberán ser el marco en el que esa garantía de viabilidad económica y financiera pueda producirse. También debo destacar que, si bien esta ley no era la ley que probablemente nosotros hubiéramos deseado, es una ley que hemos aceptado porque entendemos que es de aplicación favorable para el ferrocarril español y porque con toda seguridad teníamos dos prioridades. En primer lugar, la que ya he mencionado de defender la viabilidad económica y financiera del ferrocarril; para ello, como ustedes saben, el Gobierno ha tomado una importante decisión cual es la asunción de la deuda de Renfe, decisión que fue tomada a lo largo de este año. En segundo lugar, teníamos una dificultad con la Comisión Europea, que había abierto un procedimiento de infracción y no podíamos asumir el dilatado plazo que hubiera supuesto un replanteamiento de la Ley del Sector Ferroviario.

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

Como es habitual en las comparecencias, corresponde el turno de palabra a los distintos grupos parlamentarios, comenzando por el Grupo Parlamentario Mixto.

Señor Rodríguez, tiene S.S. la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Voy a intervenir muy brevemente. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, sé que usted me va a decir que su grupo es el que ha solicitado la comparecencia, pero he hecho la consulta pertinente con el propio letrado y dice que no hay una especificación en el Reglamento de esta prerrogativa. Todas las comparecencias se sustancian de menor a mayor. Por eso le he dado la palabra al señor Rodríguez.

Tiene S.S. la palabra, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Como decía, voy a ser breve, porque la ley fue objeto de debate en la anterior legislatura y solamente nos gustaría recordar algunas cuestiones fundamentales, prácticamente dos días después de la votación en referéndum del Tratado Constitucional. Cuando se debatió esta ley, el Bloque Nacionalista Galego se opuso frontalmente por dos consideraciones básicas. La primera porque la ley deshacía un concepto primordial como es el de servicio público en el terreno de los servicios ferroviarios, sustituyéndose por ese fantasma divino de los servicios de interés económico general. No sé cómo decirlo, porque muchas veces son eufemismos que encubren pura y duramente una privatización que no es compatible con la prestación de este servicio de forma equilibrada en todo el territorio; tampoco, seguramente, con los estándares de seguridad y de calidad para todo el territorio y sobre todo porque representa un peligro gravísimo de que un servicio tan fundamental como es el del transporte ferroviario esté sometido de forma prioritaria al objetivo del beneficio; esta es la clave. En concreto, en aquel momento hicimos ver cuál fue el proceso de privatización del ferrocarril en el Reino Unido, los desastres que conllevó e incluso cómo se acabó, a pesar de aceptar determinado tipo de pautas privatizadoras, prohibiendo que un servicio de este tipo saliese a Bolsa, privándolo así por lo menos de lo que serían los elementos más perturbadores de la economía privatizada, que, como siempre, se argumenta en nombre de luchar contra los monopolios, pero que lo único que va a crear son oligopolios.

Nos gustaría a este respecto plantear al señor secretario general algunas cuestiones. En primer lugar, si la catalogación de la red y su capacidad no indica ya un desequilibrio en cuanto a la valoración de las líneas en función de su rentabilidad económica. En segundo lugar, si los propios cánones, en función del uso de las infraestructuras, no van también a reforzar ese carácter de dualidad y por tanto de valor de las propias infraestructuras. En tercer lugar, qué grado de responsabilidad va a tener la Administración pública, en concreto el operador público ADIF y Renfe-Operadora, para que en las partes de la red con menos capacidad, con cánones seguramente más bajos, pero también con infraestructuras más precarias, se mantenga un nivel de servicios aceptable. Esa sería la cuestión clave.

Por otra parte, como la ley —al menos no ha sido cambiada— posibilitaba ya la apertura al servicio de viajeros, ¿cuál va ser la posición del Gobierno en relación con esta cuestión? Esto es clave precisamente para los tramos de la red que van a ser del ADIF, es decir de aquellos que van a tener capacidad de negocio y por tanto van a interesar a los operadores privados, que son los sustanciales. Está claro que las líneas que sean red del Estado van a tener que ser mantenidas por Renfe-Operadora o por servicios de las comunidades autónomas si son totalmente deficitarias y no se quieren cerrar. Nos gustaría saber cuándo prevén ustedes que se van a abrir al servicio de viajeros las líneas del ADIF, que son

prácticamente las definidas como líneas de alta capacidad o de alta velocidad ferroviaria.

Por último, quiero referirme a dos cuestiones. Ustedes dicen que hay que fomentar el transporte ferroviario. Con la aplicación de esta ley y de este modelo, en la medida en que la viabilidad económico-financiera de las empresas públicas va a estar determinada fundamentalmente por el mercado, en concreto ADIF y Renfe-Operadora, ¿no prevén que vaya a haber cierre de líneas o incluso reducción de servicios en lugares que los tienen ya muy precarios? Por ejemplo, en el caso de Galicia, con este modelo, está claro que estamos destinados a no tener servicios regionales a no ser en el eje Atlántico, que es un eje de gran rentabilidad, seguramente el de más rentabilidad que le quedará a Renfe-Operadora de las líneas regionales, si es que no entra ahí también algún operador privado, una vez que la infraestructura esté definitivamente mejorada. Y la última cuestión: ¿Qué problemas creó, desde el punto de vista de la aplicación de esta ley, la separación del ADIF y Renfe Operadora en cuanto a los activos de Renfe? ¿Está perfectamente delimitado? Porque el concepto de infraestructura es un concepto suficientemente amplio y de difícil precisión en algunos casos. Concretamente, nos gustaría saber todo lo que tiene que ver con los terrenos, muchos de ellos actualmente desafectados, y cuál es la catalogación final en la que han quedado.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds tiene la palabra su portavoz, la señora Navarro.

La señora **NAVARRO CASILLAS:** El Grupo Parlamentario Izquierda Verde pidió esta comparecencia a la vista de una situación muy sorprendente: un grupo parlamentario presenta una enmienda a la totalidad del proyecto de ley del anterior Gobierno; se presentan innumerables recursos, todos ellos provenientes de comunidades autónomas en las que, en solitario o en compañía de otros partidos políticos, gobierna el Partido Socialista—Castilla-La Mancha, Andalucía, Asturias, Extremadura, Cataluña— y relativos al contenido de esta ley; después, ante el cambio de Gobierno, nos encontramos con una petición de la ministra de Fomento que dice que necesita tiempo para la entrada en vigor de esta ley, para desarrollar los estatutos de las entidades públicas empresariales, ADIF y Renfe Operadora, y alcanzar acuerdos con los sindicatos, que, por cierto, se alcanzan en el último momento y bajo presión, aunque esa es otra cuestión; ahora nos encontramos con que la ley, después de esa *vacatio legis* de seis meses, entra en vigor tal cual la aprobó el Partido Popular. No me podrán ustedes negar que todo esto es la mar de sorprendente. Con el cambio de Gobierno se nos creó la expectativa de que habría una cierta coherencia, porque si uno rechaza algo, luego no hace que entre en vigor tal cual está. Si no le ha gustado antes, ¿por qué le gusta después?

Ante esta situación, presentamos una iniciativa —de la que me imagino que el Gobierno tendrá conocimiento, aunque no haya sido debatida— en la que pedíamos que se adoptaran las medidas necesarias para aplazar la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, para entrar de esa manera en el debate necesario sobre su contenido, definiendo por ejemplo las competencias que en materia ferroviaria tendrían las comunidades autónomas —que es el motivo principal de los recursos de inconstitucionalidad que se han planteado—, la decisión sobre el suelo del entorno del ferrocarril, a quién pagan las líneas ferroviarias deficitarias, quién gestiona los servicios de cercanías y regionales. Todo esto sigue en el aire, no se sabe. ¿Quién lo decidirá? El Tribunal Constitucional. Ustedes han defendido una postura. Nosotros reprochamos absolutamente la política del Ministerio de Fomento porque ejecuta la política del anterior Gobierno bajo otras siglas, como son en este caso las del Partido Socialista.

La estructura del nuevo modelo ferroviario debe ser sometida a debate como no se ha hecho: definiendo las formas de coordinación entre la gestión de la infraestructura y la operación del transporte. Que se haya alcanzado un acuerdo con los sindicatos no significa que todos los agentes implicados en el transporte ferroviario hayan sido sometidos a negociación, a diálogo, a consenso, a ese famoso talante del que se hace gala cuando interesa, pero que se olvida cuando lo que interesa es que entre en vigor una ley del Partido Popular al cien por cien, porque fue elaborada bajo la mayoría absoluta del Partido Popular. Ese es el motivo de la petición de comparecencia. A la vista de que no se hace nada, de que pasan esos seis meses y entra en vigor la ley, mi grupo parlamentario quiere que se nos den explicaciones concretas sobre por qué se mantiene esta política tan incoherente en este ámbito del Ministerio de Fomento. Digo en este ámbito porque en él es altamente incoherente, aunque nuestra satisfacción también es inexistente en el resto de los ámbitos, porque no nos gusta cómo se está ejecutando la política del Ministerio de Fomento, que más bien parece que está desarrollando el programa del Partido Popular.

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

El señor **BELOKI GUERRA**: Señor secretario de Estado, si le he entendido bien, a ustedes no les gusta mucho la ley que están aplicando, pero tienen una opinión favorable cuando miran hacia atrás, parece que no están aplicando una ley tan mala como la que antes había que aplicar o algo así. Ustedes han echado a andar un tren que, mirando para atrás, parece ir razonablemente, de forma que razonablemente han hecho ustedes una serie de trabajos, como la separación entre el ADIF y Renfe Operadora. Mirando hacia atrás, es posible que sea así. Dice usted: Creemos saber a dónde vamos, a esa viabilidad económico-financiera del

nuevo sistema. Hacia ahí parece que el tren debiera ir, pero ¿por qué carriles va? Usted dice: Acabamos de empezar a hablar del contrato-programa, que supongo que es el carril por el que tiene que acabar la viabilidad económico-financiera, pero el tren va andando sin contrato-programa. Ya veremos en qué estación y cómo acaba. Si le he entendido bien, este es mi resumen de lo que nos ha expuesto.

Pueden estar ustedes haciendo razonablemente bien las cosas en función de una ley que no les gusta, en función de una situación que se han encontrado —que no es tampoco la que les gusta—, pero quizás pueden estar haciendo las cosas de una forma ciertamente endogámica, pues es el propio ministerio el que intenta resolver los problemas con los que se ha encontrado o quizás de una forma un poco más corporativa, es decir, con todos los que ya estaban en Renfe. No hay ninguna garantía de que por esa vía se llegue a la estación de la viabilidad económico-financiera, que debe ser, digamos, la razón por la que se empezó a introducir este tipo de modificaciones, aunque algunos no estábamos muy de acuerdo con que esta ley fuera a llevar por esa vía a esa estación.

A mí me parece que el problema no está en cierto sentido en lo que está hecho, sino en lo que queda por hacer, en si efectivamente se da con un sistema ferroviario el que representa la Renfe ahora partida en dos pedazos y el que representa el resto. Y quizá no sólo el sistema ferroviario sino todo el sistema de comunicaciones del Estado, en el que tenga una partida Renfe y el resto de los sistemas que existan. Me da la impresión de que ustedes caminan demasiado endogámicamente, demasiado solos, hablando con ustedes mismos o quizá hablando con los que están dentro de Renfe, pero sin hablar con el resto de la gente, y me parece un camino como mínimo incierto para acabar razonablemente en ese objetivo que todos perseguimos de que, al final, tengamos un sistema que sea viable económica y financieramente y que sea mucho más potente que lo que ha sido ese tren que, mirando hacia atrás, prácticamente no caminaba. Creo yo —y es el único mensaje que quisiera transmitir desde mi grupo— que, mirando los problemas que tienen ustedes entre manos, ese tren puede pararse en cualquier esquina de mala forma nuevamente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, quiero agradecer al señor Monfort su comparecencia en esta Comisión de Fomento y Vivienda, que en esta legislatura tendrá la función, entre otras, de controlar al Gobierno en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias. Esta es su primera comparecencia ante esta Comisión en esta legislatura, pero no será la única porque hay muchos aspectos relativos al sector ferroviario que preocupan directamente a los miembros de esta Comisión.

Señor presidente, mi grupo no se va a extender en esta primera comparecencia porque nos interesa mucho profundizar en aspectos concretos del segundo bloque de comparecencias que ha pedido el Grupo Parlamentario Catalán de *Convergència i Unió*, pero sí quería hacer una reflexión en voz alta sobre la Ley del Sector Ferroviario, que ya ha entrado plenamente en vigor, ley que no fue apoyada por *Convergència i Unió* en la pasada legislatura. Incluso, nuestro grupo presentó una enmienda a la totalidad con texto alternativo, enmienda que no prosperó y, ante la entrada en vigor de la ley el pasado 18 de mayo —el señor Monfort recordaba la cronología—, se consensuó un decreto-ley para aplazar esa entrada en vigor. Mi grupo, a petición de la propia ministra de Fomento, votó a favor de ese decreto-ley con un compromiso, un compromiso verbal pero expreso de la ministra. Cuando nos pidió el voto, nos planificó una reforma de la ley que íbamos a prorrogar, una reforma de contenidos. Se apuntaba una posibilidad: vamos a modificar algunos contenidos antes de que entren en vigor, porque lo vamos a hacer en la ley de acompañamiento a los Presupuestos Generales del Estado para el año 2005. Esas modificaciones hubieran sido aprobadas en el último trimestre del año 2004, pero no hubo ley de acompañamiento. Ese instrumento se utilizaba —en ocasiones abusivamente— para modificar aspectos normativos de leyes del ámbito administrativo y social y en esa ocasión, al no existir, la reforma prometida por la ministra se quedó en el camino, se quedó, dado que estamos en el ámbito ferroviario, en un andén de esos de vía muerta que no llegan a ningún lado. Porque —ya lo han dicho otros portavoces— la ley sigue en vigor tal y como se aprobó en la pasada legislatura, cuando los grupos que se opusieron a ella en la pasada legislatura hoy tienen mayoría absoluta en el Pleno de la Cámara. Es un contrasentido: Estamos aplicando una ley ante la que mayoría absoluta de los grupos de esta Cámara se posicionó en contra durante la pasada legislatura.

Quiero recordar dos aspectos muy concretos para nosotros importantes y sólo le quiero pedir en este turno una reflexión y una respuesta, si puede darla; seguro que la ministra podría darla, pero quizá el señor Monfort también. ¿Para cuándo la modificación de esta ley? Ha entrado en vigor, ¿qué previsión tiene el Gobierno para reformarla, tal y como la ministra había apuntado cuando se nos pidió su prórroga? Primera cuestión: ¿Vamos a modificarla, cómo, cuándo y con qué consenso? Segundo aspecto. Uno de los motivos que provocaron que *Convergència i Unió* se opusiera, de forma clara y rotunda, en la pasada legislatura a la ley actualmente en vigor era que entendíamos que se iba hacia un modelo más centralista de la gestión de las infraestructuras ferroviarias y que se dificultaba el traspaso a las comunidades autónomas de los servicios de cercanías de Renfe. Entendíamos y entendemos que esta ley dificultaba su traspaso y entendíamos y entendemos —y después podremos ilustrar con algún ejem-

plo como el caso del municipio de Villafranca del Panadés— que esta ley también puede dificultar los derechos de las administraciones públicas y de las administraciones locales en el desarrollo de algunas infraestructuras ferroviarias que afecten a un determinado municipio.

La segunda pregunta es: ¿Qué calendario tienen para impulsar el traspaso de los servicios de cercanías de Renfe a la Generalitat de Catalunya? Este es un compromiso del actual Gobierno de Cataluña, en el Acuerdo del Tinell figura expresamente que vamos a traspasar los servicios de cercanías. Ahora ya no hay excusa porque quienes tienen mayoría en ese Acuerdo del Tinell la pueden tener también en el Pleno del Congreso y, para ese traspaso de los servicios de cercanías, no le van a faltar los votos entusiastas y favorables del Grupo de *Convergència i Unió*. Entiendo que, si ese acuerdo debe llevarse a cabo durante cuatro años y llevamos ya más de un año y medio de legislatura en Cataluña, ya debe haber una previsión de cómo ejecutar ese traspaso, sobre todo cuando quien tiene que aplicarlo es un Gobierno de la misma mayoría que el actual en la Generalitat de Catalunya. No debe haber por tanto ninguna excusa para que no exista ya una previsión para realizar ese traspaso.

En resumen: primero: reforma de la ley, cómo, cuándo y con qué consenso; segundo, traspaso de los servicios de cercanías, que su gestión y administración pase a depender íntegramente de la Generalitat de Catalunya. Le agradecemos una vez más su comparecencia y le ofrecemos la colaboración del Grupo Parlamentario Catalán de *Convergència i Unió* en todo lo que suponga una mejora de las infraestructuras ferroviarias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor secretario general de Infraestructuras, bienvenido a esta Comisión de Fomento y Vivienda. Con todo respeto, pero al mismo tiempo con toda contundencia, yo quisiera señalarle que la exposición que usted nos ha hecho aquí esta mañana me ha parecido muy pobre, porque prácticamente nada ha dicho de cuáles son las líneas de desarrollo, cuáles son, digamos, las cuestiones sustanciales en las que se va a poner en marcha la Ley del Sector Ferroviario. Una ley de la que, según he podido apreciar, al principio el partido en el Gobierno buscó un par de excusas para decir que no se podía modificar —después las veremos—, pero que al final ha sido aceptada en su totalidad por el Gobierno del Partido Socialista. Yo quiero decir a los demás grupos parlamentarios, y también a usted, señor secretario general, que, si no hubieran aceptado ustedes la red del sector ferroviario, las decisiones que ya han plasmado en el PEIT no se podrían haber realizado. Por tanto existe una coherencia entre el PEIT y la Ley del Sector Ferroviario; luego

sí aceptan íntegramente la Ley del Sector Ferroviario y no al contrario.

Hemos comprobado con auténtico estupor que era verdad que la última intención de la prórroga que se produjo en el mes de mayo de la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario era para modificarla, cuestión que se negó por parte de la ministra en el Pleno, dicho sea también en términos cordiales. La ministra faltó a la verdad en el Pleno del Congreso, porque la verdadera intención era cumplir un pacto de modificación de una ley del sector ferroviario que se negó reiteradamente, incluso con violencia, ante las manifestaciones de este portavoz, en el Pleno del Congreso. La aceptación de la Ley del Sector Ferroviario ahora mismo tiene dos consecuencias: una, los errores de planteamiento del Partido Socialista habiéndose opuesto en su momento a esa ley solamente por cuestiones electoralistas y, dos, el rechazo a una modificación de la ley a pesar de los compromisos políticos asumidos con determinados grupos parlamentarios que en su momento dieron el voto para permitir la investidura del señor Rodríguez Zapatero, cuestión que no me parece de importancia menor, que diría el presidente de mi partido, señor Rajoy, sino que me parece otro elemento más de cómo se lleva el país, de cómo se está gestionando la política por el Partido Socialista, y preocupante, siendo un botón de muestra, como tantos otros, de hacia dónde vamos caminando.

Yo quisiera recordar que, si bien es cierto que se presentaron algunas enmiendas a la totalidad de la ley, entre ellas una a la que ha hecho mención mi compañero el señor Jané, de su grupo parlamentario, Convergència i Unió, también es verdad que en el trámite parlamentario de esta ley se admitieron el 15 por ciento de las enmiendas presentadas por distintos grupos parlamentarios. Cabe destacar la admisión de enmiendas del Grupo Socialista, de Izquierda Unida, del PNV y de Convergència i Unió; también se incorporaron catorce enmiendas más en el Senado, enmiendas que correspondían a consensos acordados con los sindicatos mayoritarios, con participación de los grupos parlamentarios del Senado, como no podía ser de otra manera. Por tanto, estar atacando la Ley del Sector Ferroviario para ahora admitirla, reconocer su viabilidad y no obstante tratar de seguir manteniendo unas críticas sin sentido, nos indica cuando menos que debía hacerse una llamada a la sensatez. Esta ley, que por cierto ya recogía las tres directivas a las que ha hecho mención el señor secretario general como desarrollo de las directivas europeas, deberíamos ponerla en marcha de otra manera, porque parece que todo va al ralentí. Desde el mes de mayo, en el que se produce la prórroga, hasta el 31 de diciembre, en que finalizaba dicha prórroga debían haberse aprobado al menos once disposiciones. Sin embargo, hemos visto que el último día, y con tal de cumplir la ley, se han hecho solamente los tres reales decretos, que por otra parte, y como usted sabe perfectamente, ya se encontraban incluso

informados por el Consejo Económico y Social. Es decir que, para unos expedientes absolutamente tramitados, informados por todos los ministerios y por el Consejo Económico y Social, se espera al último día, 31 de diciembre, para aprobarlos de acuerdo con los dictámenes que se habían dejado en el ministerio en el tránsito de poderes del Partido Popular al Partido Socialista.

No nos ha dicho nada más que están a punto de terminarse, sin haber fijado plazo, y a mí me gustaría que hoy usted nos dijera cuáles van a ser los plazos en los que prevé que se van a aprobar esas órdenes ministeriales tan trascendentes y tan importantes para que el reglamento de desarrollo de la ley y los dos estatutos, tanto de ADIF como de Renfe-Operadora, tengan efectiva virtualidad, sobre todo en lo que se refiere a las determinaciones de la red ferroviaria que va a formar parte de la red transeuropea de transporte y cuál no. De la misma forma parece fundamental que no se podrá avanzar en la entrada en vigor de la ley si los operadores privados no saben cuáles va a ser finalmente los cánones de uso de las infraestructuras que se van a establecer por parte del Gobierno. Usted decía esta mañana: no hemos tenido más remedio que quedarnos con esta ley, que no hubiera sido la que nosotros habríamos aprobado. Bien, pero la han recogido en su integridad en el PEIT, por dos motivos, uno, la deuda de Renfe, y otro, el riesgo de sanción europea. Este riesgo, como usted sabe muy bien, era muy lejano, y en cuanto a la deuda de Renfe parece que nuevamente se nos olvida cuáles eran las previsiones de la disposición adicional tercera de la ley, que preveía perfectamente cuál iba a ser el reparto de la deuda conocida y declarada de Renfe de 7.200 millones de euros, no así con otras cuestiones que anteriormente no habíamos conocido cuando se hizo otra transferencia de poderes. Dicha disposición adicional decía exactamente cómo se podía hacer la asunción de la deuda de Renfe, tanto por parte del Estado como de ADIF y de la propia Renfe Operadora, puesto que estaba perfectamente definido que 3.800 millones correspondían a la deuda histórica por cuenta del Estado, 2.000 a la deuda asociada a la infraestructura y 1.400 a la prestación de servicios ferroviarios; la disposición adicional tercera, por no repetir su contenido, establecía perfectamente cuál era el motivo. Ustedes lo han querido hacer de otra manera por motivos exclusivamente políticos, que no técnicos ni de eficacia ferroviaria ni administrativa, pero la ley no impedía, en primer lugar, que hubiera entrado en vigor en el propio mes de mayo, en segundo lugar que hubiera entrado en vigor el 1 de enero del año 2005 y, en tercer lugar, si ese era el motivo por el cual ustedes tenían que haberla modificado para atender compromisos políticos con alguno de los partidos que le dieron su voto a la investidura, echar la culpa a la deuda de Renfe me parece tirar balones fuera, dicho en términos futbolísticos.

Nos parece, señor secretario general, que el ministerio no está haciendo nada en materia ferroviaria. Tam-

bién en otras cuestiones vemos un parón muy preocupante y que ralentiza, si no anula, muchas de las inversiones que estaban previstas y que son el motor de nuestra economía. Por consiguiente, tenemos que manifestarle nuestra preocupación en cuanto a un medio de transporte por el cual el Partido Socialista dice que apuesta al máximo en su nuevo Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte pero en el que, por las actuaciones que estamos viendo hasta la fecha, nada de eso parece que se vaya a concretar.

Como una cuestión lateral, teniendo en cuenta alguna manifestación que se ha hecho aquí en cuanto a las transferencias a las comunidades autónomas como uno de los elementos fundamentales y ligados a la entrada en servicio de la Ley del Sector Ferroviario y a la admisibilidad de la misma por parte de las comunidades autónomas, yo quisiera recordar que en comunidades autónomas como por ejemplo la catalana, que tiene competencias exclusivas en materia ferroviaria, hasta la fecha el marcador de la puesta en servicio y construcción de nuevas líneas ferroviarias está a cero; no es que podamos decir que se ha hecho más o menos, es que está todavía a cero. Por tanto, parece excesivo reclamar competencias cuando las que se tienen no han tenido ninguna eficacia.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: En primer lugar quiero agradecer al secretario general de Transporte la información que nos ha transmitido en esta Comisión, que viene a ratificar lo que ya se vio en el debate del real decreto-ley de aplazamiento de la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario el 20 de mayo de 2004. También queremos felicitar al ministerio por la agilidad, por el buen hacer con que se ha puesto en marcha esta Ley. Nos estamos enterando en este momento de que el uno de enero hemos empezado a aplicar las directivas 12, 13 y 14 de 2001, lo que se llamó el primer paquete ferroviario, que tenía que haber entrado en vigor el 15 de marzo de 2003. Es decir, que cuando se aprueba la Ley del Sector Ferroviario, por el procedimiento de urgencia, estábamos ya fuera de plazo respecto a lo que decían las directivas comunitarias. Por tanto es lógico que desde el Grupo Parlamentario Socialista se felicite el buen hacer del ministerio en esta tarea de incorporar el sector ferroviario a los planteamientos de la Unión Europea, lo que viene a ser en términos más generales el Libro Blanco del transporte.

El señor Ayala, como siempre, habla de algunos fantasmas. No sé que fantasmas son, pero siempre está viendo fantasmas del pasado, siempre está viendo intenciones ocultas en el debate que se produjo el 20 de mayo sobre el Real Decreto-ley 1/2004. ¿Cuál era el objetivo de ese real decreto? Aplazar la entrada en fun-

cionamiento de la Ley del Sector Ferroviario. En esos términos está en el «Diario de Sesiones». Señor Ayala, lo que vale son los documentos públicos. Léase ese debate y dígame dónde están las palabras que usted ha dicho. La ministra no mintió. (**Rumores.**) Yo sólo le estoy preguntando en qué parte del «Diario de Sesiones» ha leído usted lo que ha dicho.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, señor Contreras, no entren en un diálogo y diríjase a la Comisión, señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: A mí me parece que se ha hecho una magnífica tarea en estos siete meses; por ejemplo, aprobar los reales decretos que ponen en funcionamiento el reglamento del sector ferroviario y también los estatutos de funcionamiento del ADIF y de Renfe Operadora. No es una cuestión de menor importancia, y se ha dicho en numerosas ocasiones, el tema de la deuda de Renfe. Me gustaría recordar que el último contrato programa que aprobó el Ministerio de Fomento con Renfe fue el de 1999-2000, después, sistemáticamente, el Grupo Parlamentario Socialista preguntaba al señor Álvarez-Cascos qué pasaba y se nos decía que se aplazaba. Eso también se ha hecho en otros momentos. Ahí había un compromiso explícito de que se tenía que resolver el problema de la deuda con Renfe. Había una comisión conjunta del Ministerio de Fomento y el Ministerio de Economía en la que se tenían que establecer los mecanismos por los que se iba a dar una solución a esa deuda histórica. Le estoy hablando del contrato-programa 1999-2000. Posteriormente, no hubo ningún contrato-programa y no hubo ninguna fórmula que hiciese viable esa cancelación de la deuda histórica de Renfe. Eso no lo hizo el Partido Popular, no lo hizo. Ahora usted nos dice que en no sé qué adicional lo ponía. No, señor Ayala, ustedes tuvieron muchas oportunidades para resolver el problema de la deuda histórica y no lo hicieron.

No parece lógico decir que entre en funcionamiento una ley del sector ferroviario que abre a la competencia el sector y hacerlo con una deuda de 7.200 millones de euros, que es la que tenía Renfe. Parece que los pasos que se han dado desde la aprobación del Real Decreto 1/2004 hasta el 30 de diciembre de 2004, que es cuando se aprueban los reales decretos, los reglamentos y los estatutos de ADIF y de Renfe Operadora, era el camino lógico. Además, eso se hace con la aprobación de unos presupuestos generales que llevan implícitos la cancelación de la deuda de Renfe por valor de lo que le correspondía al Estado que eran 5.459 millones de euros; 3.659 millones de euros correspondientes a la deuda histórica de dicha entidad y 1.800 correspondientes a la deuda contraída por Renfe para financiar la infraestructura de la red convencional.

Quiero insistir en otro punto que pone de manifiesto el claro compromiso del Ministerio de Fomento con el tema ferroviario. Del presupuesto de inversiones del

Ministerio de Fomento para el año 2004, que son 13.082 millones de euros, 6.839 millones de euros corresponden a las inversiones en ferrocarriles. Por fin, el nuevo Ministerio de Fomento apuesta también por la red convencional, que había estado totalmente olvidada y marginada por los gobiernos del Partido Popular. Fue una realidad que tuvimos ocasión de debatir en numerosas ocasiones en la anterior legislatura. Desde el Grupo Parlamentario Socialista no tenemos más remedio que felicitar al ministerio, animarle a que siga trabajando en esta línea, a que complemente esas cinco órdenes que ya se ha dicho que están a punto, unas de aprobarse y otras que lo serán en breve, que dibujarán el marco en el que se tiene que desenvolver un ferrocarril moderno y eficaz. Es la apuesta que tenemos que hacer todos, porque ese es el modo de transporte del futuro.

Para terminar, me gustaría hacerle unas preguntas al señor secretario general de Transportes. Algunas están relacionadas con temas que ya han ocurrido, pero a mí me parece que es importante que queden claras en esta Comisión porque han sido elementos de polémica. Desde el Grupo Parlamentario Socialista nos gustaría saber cómo estaba el desarrollo normativo de la Ley del Sector Ferroviario cuando tomó posesión el nuevo Gobierno. Decir que ya estaba hecho no sirve. En la Administración las cosas están hechas cuando se publican en el Boletín Oficial del Estado. Mientras tanto no están hechas. No obstante, nos gustaría tener conocimiento de cómo estaba esta cuestión internamente en el ministerio. Nos gustaría saber cuál era la viabilidad de tener aprobados los desarrollos normativos mínimos imprescindibles para la entrada en vigor de la ley en la fecha inicialmente prevista, el 18 de mayo de 2004. También nos gustaría saber cuántos contratos-programa se aprobaron durante los ocho años de gobierno del Partido Popular y qué obligaciones legales existían al respecto en la LOT y en el estatuto de Renfe.

Lo he dicho reiteradamente, una de las cosas que más criticamos es que esta ley, que era tan importante, que se tenía que haber consensuado con comunidades autónomas, con agentes sociales, con los sindicatos, se elaboró por el procedimiento de urgencia. Yo fui uno de los ponentes de esa ley por el Grupo Parlamentario Socialista y recuerdo perfectamente cómo se tramitó esa ley. No hubo tiempo para el diálogo, no hubo tiempo para buscar ningún tipo de consenso, ni de acuerdo. Se aprobaron no sé cuántas enmiendas, sí, pero una ley tan importante como esta no se trató de consensuar porque se tenía una mayoría que, durante esos cuatro años que la tuvo el Partido Popular, actuó como todos sabemos, sobre todo los que estuvimos en la Cámara en esa legislatura. Nos gustaría saber también cuál ha sido el diálogo mantenido con los sindicatos para el desarrollo de la ley y cuáles han sido los acuerdos alcanzados. Y una última consideración desde el Grupo Parlamentario Socialista. El Gobierno ha optado por lo que es la responsabilidad de sacar adelante, en unas condiciones que van a ser de fuerte competencia en Europa, un sec-

tor tan importante y de tanto futuro como es el sector ferroviario. Aunque es cierto que esta ley evidentemente no es la que hubiésemos hecho los socialistas, y ahí están los «Diarios de Sesiones» para ver los debates y las enmiendas, sí hay algo en lo que estamos fundamentalmente de acuerdo, y hay que decirlo también, y es que era necesario que hubiese un ADIF y una Renfe Operadora. ¿Por qué? Porque eso no es un invento de nosotros en este momento en España, eso era una exigencia de la Directiva del primer paquete ferroviario, que he citado antes. Lo que obligó a que se aprobase esta ley por ese procedimiento de urgencia es que ya estábamos fuera de plazo y teníamos que acomodar el sector ferroviario a lo que decía la Unión Europea. Tenemos que incorporar nuestras redes a las redes transeuropeas y definir qué parte de la red ferroviaria de interés general de España es la que se incorporaba a esa red transeuropea, y teníamos que hacer ya la liberación del transporte de mercancías y en un futuro no muy lejano también del transporte de viajeros. Eso es lo que nos apremiaba y eso es lo que nos sigue apremiando en este momento.

Señor Monfort, le reitero mi felicitación y el apoyo del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general, tiene la palabra para dar respuesta a las distintas cuestiones formuladas por los grupos parlamentarios.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Monfort Bernat): Muchas gracias a todos los representantes de los distintos grupos parlamentarios aquí presentes por el tono de sus intervenciones. Trataré de contestar en el mismo orden en el que se han producido las intervenciones, no sin agradecer el deseo de algunos de los intervinientes en ascenderme a secretario de Estado; bastante tengo con lo que tengo como para querer sustituir a don Víctor Morlán, hoy no presente aquí, pero aprovecho para expresar mi total sintonía y admiración por él.

Señor Rodríguez, quiero decirle, en primer lugar, que el proceso de reorganización del sistema ferroviario español no tiene nada que ver con el caso británico. No podemos confundir liberalización con privatización. Nosotros siempre hemos defendido unas empresas públicas españolas, un servicio público que tenemos que prestar y, por tanto, nada más lejos de la privatización. Otra cosa es que, como he tratado de explicar en mi intervención, el sector del transporte de mercancías quede liberalizado y, por tanto, se permita en el nuevo marco el acceso de los operadores privados, en las condiciones que prevén la ley y su reglamento, a la prestación de servicios. Nosotros defendemos un ferrocarril público, un ferrocarril viable, un ferrocarril social y un ferrocarril en expansión. Estos son cuatro elementos fijos en las prioridades de la política ferroviaria del Gobierno y del Ministerio de Fomento. Por el contrario, tendremos que acostumbrarnos todos a que

en esta nueva situación Renfe Operadora debe operar en un marco económico bien definido. Los contratos programa son —lo he dicho y lo repito— el elemento central de la relación de Renfe Operadora con el Estado y, por tanto, las ayudas económicas que Renfe Operadora debe recibir tienen que estar muy definidas, porque Renfe Operadora tiene que tener unas cuentas muy claras. En consecuencia, el contrato programa tendrá que marcar las ayudas económicas que Renfe Operadora pueda recibir por la prestación de servicios públicos de cercanías y regionales. No deberá recibir ayudas públicas para el resto de los servicios. Por tanto, nos tendremos que acostumbrar todos a que hay que respetar ese marco económico en el que Renfe Operadora va a desarrollar su actividad. Nada tiene que ver la ley con una política activa en materia de cierre de líneas. La ley prevé la forma en la que las determinadas líneas en un momento determinado pudieran ser cerradas, pero la ley, como en tantas cosas, no expresa una determinada política. Luego hablaré de que una cosa es la ley del sector ferroviario y otra cosa es la política ferroviaria. Una ley, como es natural, debe permitir el desarrollo de políticas distintas y no necesariamente únicas, y en ese sentido no puede confundirse en ningún caso la ley con una voluntad de cierre de líneas, que desde luego no es una voluntad que este Gobierno haya expresado ni tenga entre sus objetivos.

Finalmente, le preocupa el proceso de segregación de activos. En efecto, es un proceso muy complejo, puesto que los activos de las dos sociedades que han dado lugar a la composición de las dos nuevas sociedades son extensos y de una complejidad extraordinaria. En el mes de diciembre o en el de noviembre —no recuerdo la fecha exacta— el secretario de Estado dictó una resolución con los criterios de segregación de activos. Eso ha ordenado totalmente la forma, los principios por los que debía regirse esa segregación de activos y, como no podía ser menos, todo aquello que son infraestructuras, incluidas las estaciones, pasan al Administrador de Infraestructuras, si bien luego será posible que entre Renfe Operadora y el ADIF puedan realizarse convenios para la prestación de determinados servicios en determinadas estaciones, como por ejemplo aquellas que son de uso exclusivo de viajeros; pero desde el punto de vista del reparto de los activos, todo el conjunto de las infraestructuras, sean de viajeros sean de mercancías, todas las líneas de conexión pertenecerán al ADIF. El proceso de segregación de activos terminará con una orden ministerial, como he dicho antes, orden ministerial compleja que no impide el funcionamiento actual de las dos sociedades, que tiene que pasar por unos procesos indudablemente de mucho detalle para tener clara la valoración de todos esos activos; además tiene que intervenir la IGAE, la Intervención General de la Administración del Estado. Este proceso está en marcha, pero insisto, es primordial resaltar que no implica ningún problema en el funcionamiento actual de las dos sociedades.

La señora Navarro, de Izquierda Verde, nos indica que ha habido un cambio de posición del Partido Socialista sobre la Ley del sector ferroviario entre lo manifestado en el debate parlamentario cuando se aprobó de la ley y este momento. Yo he explicado antes las razones por las cuales el Gobierno decidió trabajar con esta ley y no ir a una modificación del marco legal, fundamentalmente por razones de eficacia y por razones de prioridad, habida cuenta de la necesidad de mostrar esa viabilidad económica y, como he dicho antes también, la obligación de trasponer y aplicar las directivas europeas. Estas razones de eficacia y de salvaguarda de la viabilidad económica del ferrocarril fueron consideradas políticamente suficientes por el Gobierno para poder acometer toda esa reforma del ferrocarril en este año 2005 y la expresión principal de esa voluntad es la asunción de la deuda por parte del Estado. Quiero recalcar lo que ya he dicho, que una misma ley no implica una misma política de transportes y una misma política ferroviaria. Esto es esencial y estamos demostrando con hechos cuál es esa defensa que el Gobierno está realizando del ferrocarril moderno tanto para los servicios convencionales como para los servicios de alta velocidad, en los que quizá en el pasado se focalizó excesivamente todo el debate político. Señala la señora Navarro las dificultades de entendimiento de la ley en materia autonómica. En efecto, conviene remarcar por nuestra parte esa diferencia. Nosotros hemos aplicado la ley el 1 de enero del 2005 en lo que afecta, como he dicho también en mi intervención, a dos elementos capitales, cuales son: la nueva organización del ferrocarril y la liberalización de los servicios de mercancías.

En materia autonómica, como ustedes saben, además los recursos que fueron presentados después de la aprobación de la ley corresponden a distintas comunidades autónomas: la Junta de Extremadura, el Gobierno de la Generalitat de Cataluña, el Principado de Asturias, Aragón y Castilla-La Mancha, además de la que presentó el Parlamento de Cataluña.

Nosotros, como es natural, somos sensibles a esta importantísima cuestión, pero entendimos que podían marcarse dos caminos diferentes: uno para la entrada en vigor de la ley el 1 de enero de 2005 en lo que afecta a la parte organizativa del ferrocarril y a la liberalización, y que la reforma legal, teniendo en cuenta que no disponemos de una ley de acompañamiento, instrumento anteriormente utilizado y del que seguramente se abusó, requiere un proceso mucho más lento del que hubiera cabido en el plazo del 1 de enero de 2005. Quiero decir con ello que estamos abiertos a una negociación política sobre esta importante cuestión, que, en su caso, llevaría implícita una modificación del marco legal. Este es un proceso necesariamente largo y debemos iniciarlo con unas conversaciones a las que siempre hemos estado abiertos. También es cierto que el importante trabajo de poner en vigor la ley no nos ha permitido tomar una iniciativa política en este sentido, pero estamos absolutamente dispuestos y preparados para ello.

Señor Beloki, del Grupo Parlamentario Vasco, estoy completamente de acuerdo con usted en que el contrato programa debe ser el que marque la viabilidad económica, pero tiene usted que darnos tiempo para que el nuevo contrato programa pueda ser formalizado con el Ministerio de Economía y Hacienda, la Renfe Operadora y, por otra parte, para que pueda formalizarse con el ADIF. Era imprescindible desarrollar los aspectos más relevantes de la ley como hemos venido mencionando, aunque no hemos tenido tiempo material de iniciar esas conversaciones que desarrollen este contrato programa y que fije los datos en el presupuesto del año 2006. Los presupuestos del año 2005 hemos tenido que hacerlos sin disponer de ese contrato programa, puesto que no teníamos el marco legal adecuado, pero es imprescindible que para el año 2006 podamos hacer los presupuestos en todo el ferrocarril teniendo ese horizonte de medio plazo que nos permitirá ir enderezando su situación. Por lo tanto, creo que no estamos en absoluto ante un parón, sino que estamos trabajando en ello.

Usted ha mencionado la palabra endogámico para definir cómo hemos trabajado durante este proceso. Yo aprovecho para dar cuenta de alguna de las reuniones que hemos tenido y que explicarían la demora del plazo que hemos necesitado para desarrollar todos estos estatutos, lo que quizá pueda servir para responder a otros intervinientes y para explicar por qué el 18 de mayo no estaba preparado el desarrollo de la ley. Me he reunido personalmente con los sindicatos ocho veces, además de otras reuniones que ha habido en la propia Renfe y en el propio ADIF con otros representantes del Ministerio de Fomento, y les voy a decir las fechas: el 13 de julio, 13 de octubre, 18 de octubre, 25 de octubre, 26 de octubre, 2 de noviembre, 23 de noviembre y 1 de diciembre de 2004. Quiero decir con ello que el proceso no ha sido en absoluto endogámico, pues igual que hemos hablado con los sindicatos lo hemos hecho con los sectores empresariales y con las comunidades autónomas. Por lo tanto, el proceso ha sido bastante abierto; otra cosa es que el grueso del trabajo lo hayamos realizado en casa.

Finalmente, me gustaría hacer una reflexión —como ya comentó el representante del Grupo Socialista—, y es que la política se demuestra fundamentalmente en los Presupuestos Generales del Estado. Nosotros —cito de memoria— en los Presupuestos Generales del Estado de 2005 tenemos un incremento de un 10 por ciento para el presupuesto de infraestructuras de alta velocidad, un incremento de un 30 por ciento en las inversiones destinadas al ferrocarril convencional y un 50 por ciento en las destinadas a las cercanías. Esto explica por sí solo cuál es la política ferroviaria que estamos teniendo.

El señor Jané, de Convergència i Unió, ha destacado en primer lugar que la Ley del Sector Ferroviario no fue apoyada por CIU, pero creo recordar que sí nos apoyó cuando el decreto-ley fue presentado por el Gobierno para la prórroga de la entrada en vigor de la Ley del

Sector Ferroviario. Es un ejercicio de responsabilidad que siempre agradecemos.

Su señoría ha hecho referencia a la ley de acompañamiento. Si hubiéramos tenido ese instrumento y tiempo de consensuarla, quizá hubiéramos podido agilizar esa modificación, pero lo esencial es que haya acuerdo político sobre lo que queremos hacer, sobre cómo compartir las responsabilidades en el transporte ferroviario con las comunidades autónomas y una vez tengamos ese consenso político es cuando tendremos que hacer las modificaciones en la ley. Me ha preguntado usted sobre las fechas de esta reforma y lo único que puedo decirle en este momento es que estamos abiertos y dispuestos a iniciar el diálogo institucional que nos permita definir cuál será el contenido de la reforma. No creo que nos convenga fijar un calendario del término de esas conversaciones, sino fijar un calendario para iniciarlas. Por lo tanto, tendrán lugar tan pronto como sea posible.

Usted ha planteado otra cuestión, el traspaso de las cercanías. El traspaso, tal y como a veces se entiende, parece decir que una parte de la Renfe que actualmente presta servicios de cercanías tenga que ser traspasada a cualquier otra organización. Esto es muy prematuro. No voy a decir cuál es mi opinión sobre el escenario final al que debemos llegar, pero sí creo que antes de pensar que una entidad como Renfe Operadora pueda ser repartida en el ámbito de las cercanías, nos conviene hacer una reflexión política sobre cuáles son las responsabilidades y las competencias en materia de titularidad de servicios y en materia de financiación de esos servicios de cercanías y regionales, que son deficitarios, y lo son por voluntad política, puesto que favorecen una determinada política de transportes en el ámbito urbano y metropolitano.

El señor Ayala ha dicho que mi intervención ha sido pobre, lo cual procuraremos evitar en próximas y nuevas ocasiones, mejorando más la calidad y el contenido de la exposición. Me alegra comprobar que ha señalado la coherencia entre el Plan estratégico de infraestructuras de transporte y la Ley del Sector Ferroviario. Insisto en que me alegra comprobar que vea esa coherencia, pues no podía ser menos. Una vez más, tengo que decir que la ley permite diferentes políticas y el Plan es ya una opción estratégica del Gobierno —visto por el Consejo de Ministros el 20 de diciembre—, respecto del que se ha iniciado un proceso de debate político —algo necesario para un plan de largo plazo—, y de memoria anuncio que me parece que fue publicada ayer en el BOE la convocatoria de información pública, con el plazo de un mes, lo cual es una novedad absoluta en los procesos de desarrollo de la planificación en nuestro país.

El señor Contreras ya lo ha dicho y no es necesario volver a hablar del debate del 20 de mayo sobre el decreto-ley de aplazamiento de la entrada en vigor de la ley. Usted dice que la ministra faltó a la verdad. La ministra no faltó a la verdad, es obligado decirlo y lo debo de reiterar desde mi posición como Ministerio de Fomento. Sí tengo que decirle con toda claridad que lo

que hasta ese momento teníamos como desarrollo de la Ley del Sector Ferroviario era absolutamente insuficiente para que la ley hubiera podido entrar en vigor en términos de seguridad jurídica en la fecha prevista. El equipo anterior nos dejó un conjunto de documentos que eran unos primeros borradores de todo ese conjunto de órdenes ministeriales que desarrollaban la ley. Usted ha mencionado que esos borradores habían sido informados por el Consejo Económico y Social pero por ejemplo no habían sido informados por el Consejo de Estado. Por tanto, faltaba todo un proceso de sedimentación de ese trabajo técnico que se había hecho hasta ese momento y esos borradores no estaban suficientemente maduros para que hubieran podido ser aprobados en el plazo de un mes desde que se constituyó el nuevo Gobierno y haber organizado una transformación tan profunda del sistema ferroviario como la que hemos iniciado el 1 de enero con éxito total en su aplicación, con la colaboración de los sindicatos, con los que naturalmente hemos tenido discrepancias pero que hemos sabido resolver en un proceso de diálogo y negociación. Usted piensa que todo va al ralentí y esa es una opinión que no comparto puesto que estamos trabajando con absoluta intensidad.

Finalmente me pregunta si le puedo dar fechas del desarrollo de las órdenes ministeriales y otros elementos que nos quedan para el conjunto de normas que están implícitas en la Ley del Sector Ferroviario. Como ya dije anteriormente, se ha aprobado el reglamento del sector ferroviario, los estatutos de Renfe Operadora y de la ADIF; está realizado el intercambio de activos de infraestructura, que es un acto jurídico de menor nivel, y también, como he dicho anteriormente, los criterios de segregación de activos. Queda por aprobar la orden ministerial de declaración sobre la red y adjudicación de capacidad, que actualmente está en el Consejo de Estado y que prevemos aprobar en marzo de 2005; la orden ministerial de cánones, que está debatida internamente y prevemos aprobarla en este mes de febrero; la orden ministerial de homologación de material así como la de homologación de personal que tienen prevista su aprobación en el mes de junio o julio de 2005. Entendemos que estos plazos son perfectamente compatibles con la obtención de licencias de cualquier operador privado que pudiera pedir las desde el momento presente y, como saben ustedes, Renfe dispone de una homologación automática de todo su personal y de su material aunque me parece recordar que tiene un plazo de dos años para presentar toda la documentación relativa a esa homologación. Por tanto, estos plazos no impiden ni la presentación y concesión de nuevas licencias ni la actividad ferroviaria de Renfe. La orden ministerial de segregación de activos, con la complejidad que he mencionado anteriormente, previsiblemente también pueda ser aprobada en junio de 2005, aunque al igual que en los casos anteriores no influye en el desarrollo y la aplicación del nuevo sistema ferroviario.

Debo recordar al señor Ayala que la red transeuropea de mercancías está definida por la Comisión Europea, y que, por tanto, no es una decisión en la que nosotros podamos intervenir.

En cuanto a la deuda, quiero expresarle la misma opinión que el señor Contreras. Yo no sé lo que pensaba hacer el PP con esa adicional tercera, sí sé lo que nosotros hemos hecho. El Estado ha asumido la parte de la deuda histórica —insisto una vez más— como elemento principal de viabilidad del saneamiento financiero del sistema ferroviario español.

Al final de su intervención ha hecho usted referencia al supuesto parón, que no se ve en ningún sitio. Vuelvo a insistir en esos incrementos presupuestarios que tenemos para el año 2005 y que dejan bien a las claras cuál es la política solidaria de este Gobierno. Por tanto, quiero negar que se esté produciendo o que se haya producido ningún parón en el desarrollo de las obras públicas. Todo lo contrario; se está produciendo unos incrementos importantes.

Señor Contreras, como no podía ser de otra forma, coincido con la mayor parte de sus valoraciones, a las que ya me he referido a lo largo de la contestación que estoy efectuando, pero trataré de contestarle a las preguntas concretas que me ha formulado. El desarrollo normativo con el que nos encontramos en abril de 2004 cuando llegamos al ministerio lo he comentado ya antes. Había un conjunto de documentos elaborados por una consultora y ese conjunto de documentos estaba falto de un debate interno, de una sedimentación en el propio equipo del ministerio, entendido como conjunto de elementos el propio ministerio más las empresas de él dependientes, por tanto, la viabilidad de la entrada en vigor de la ley del sector ferroviario en la fecha prevista de 18 de mayo era ninguna. No había ninguna posibilidad de que hubiera podido aplicarse el nuevo sistema ferroviario en esa fecha y de haberlo intentado hubiéramos causado una importante inseguridad jurídica y probablemente hubiéramos organizado —si me permiten la expresión— un lío extraordinario en las dos organizaciones ferroviarias.

Contrato programa. Creo que uno de los elementos clave de la política ferroviaria es el contrato programa. El importante volumen de recursos que hay que desplazar desde los Presupuestos Generales del Estado hacia las empresas ferroviarias exige que eso tenga una correlación entre objetivos y elementos que definan las calidades de los servicios a los cuales van destinadas esas ayudas. El Partido Popular, en los ocho años que ha estado gobernando en nuestro país, no desarrolló ningún contrato programa. Autorizó una prórroga del aprobado, si no recuerdo mal, en el año 1993, lo prorrogó durante dos años y posteriormente no ha habido ni siquiera prórroga, por tanto, hemos estado en una situación de cierta inseguridad puesto que además el estatuto de Renfe lo recoge como una obligación y naturalmente el contrato programa estaba previsto en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres como un

elemento clave en la relación entre el Estado y los ferrocarriles. Ahí hubo una falta de voluntad porque si en ocho años no hubo contrato-programa me imagino que no puede aducirse falta de tiempo para haberlo negociado, parece que hubo una falta de voluntad en establecer los contratos programa como elemento de relación fundamental entre la Administración y las empresas ferroviarias.

Finalmente me ha preguntado usted sobre la voluntad de consenso con las comunidades autónomas y con los sindicatos. Creo que ya me he referido anteriormente a ambas cuestiones. Con los sindicatos lo hemos demostrado con ese conjunto de reuniones y con el éxito que supuso para todos la firma del convenio colectivo en la penúltima fecha del año, lo que quiere decir que las cosas no son sencillas de negociar pero lo importante era negociarlo a tiempo nos podemos felicitar por ello, con la referencia a las comunidades autónomas que ya he hecho.

— **LAS MEDIDAS ADOPTADAS PARA DAR CUMPLIMIENTO A LOS CONTENIDOS DE LA PROPOSICIÓN DE LEY APROBADA POR LA CITADA COMISIÓN EL DÍA 05/10/2004, DONDE, ADEMÁS DE INSTAR AL GOBIERNO A PRIORIZAR EL DIÁLOGO CON LOS MUNICIPIOS DE LA COMARCA DE L'HORTA SUD ESTUDIANDO CONJUNTAMENTE CON ELLOS LA INTRODUCCIÓN DE MEDIDAS Y MODIFICACIONES PARA QUE EL TRAZADO DEL AVE SEA MÁS RESPETUOSO CON EL MEDIO AMBIENTE Y CON LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE LA COMARCA, SE EXPLICITÓ EL COMPROMISO DE ESTABLECER DURANTE LA PRIMERA QUINCENA DEL MES DE OCTUBRE UN ESTRICTO CALENDARIO DE NEGOCIACIÓN DE LAS ALEGACIONES PLANTEADAS AL TRAZADO OESTE, CON EL OBJETIVO DE ALCANZAR UNA SOLUCIÓN PACTADA COMPATIBLE CON LAS PREVISIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN CUANTO A LA ALTA VELOCIDAD EN LA COMUNIDAD VALENCIANA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 213/000184.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al cuarto bloque, solicitud de comparecencia de la señora ministra de Fomento para que explique las medidas adoptadas para dar cumplimiento a los contenidos de la proposición de ley aprobada por la citada comisión... El título de la comparecencia es muy largo y para abreviar les diré que es la relativa a L'Horta Sud y lo que refleja es el acuerdo de la Comisión de Fomento relativo al tramo

del AVE que atraviesa L' Horta Sud. Ha sido formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

El señor Monfort tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Monfort Bernat): Quería referirme brevemente a toda la problemática del acceso de los nuevos ferrocarriles a la ciudad de Valencia a través de L'Horta Sud. Estamos hablando de dos accesos, uno de la línea que procede de Cuenca, lo que llamamos el acceso norte, y otro de la línea que procede de Alicante, vía Xàtiva, que llamamos el acceso sur y que es el que ha sido objeto de dificultades —vamos a decirlo con ese eufemismo— para su ejecución desde que el Gobierno socialista accedió al Gobierno.

Vale la pena decir muy rápidamente que en el caso del acceso norte estamos redactando los proyectos constructivos, es decir, que disponemos ya de declaración de impacto ambiental hasta el límite con la ciudad de Valencia, exactamente hasta el cruce del río Turia, y nos queda, sin embargo, la declaración de impacto ambiental desde el río Turia hasta el canal de entrada en Valencia, hasta la actual estación de Xàtiva, y como saben ustedes está previsto que pueda deprimirse en ese último tramo la penetración del ferrocarril. En el caso del acceso sur, las obras están en ejecución después de todo el proceso habitual de desarrollo de proyectos, licitaciones e inicio de las obras.

Quiero destacar, al igual que me referí antes con la Ley del Sector Ferroviario, que nos hemos encontrado con una situación que probablemente no es la que nosotros hubiéramos deseado, pero que estaba bastante avanzada. Es imprescindible decir que estamos en un país moderno y que, por tanto, los compromisos adquiridos de manera contractual, de manera legal, por la Administración deben ser respetados por cualquier gobierno, aun cuando no hubiera estado conforme en su momento con las decisiones que fueron tomadas. No obstante, quiero recordar que estamos hablando de dos tramos de unos 18 kilómetros de longitud, que cuando nosotros llegamos al Gobierno las expropiaciones estaban realizadas al cien por cien y que se realizaron sin demasiados problemas. En este momento, de los dos tramos que constituyen la obra, el Picassent-Alcàsser de 8 kilómetros de longitud está ejecutado al 35 por ciento y el Alcàsser-Valencia de unos 10 kilómetros de longitud tiene un nivel de ejecución de aproximadamente el 37 por ciento.

Cuando nosotros llegamos al ministerio nos encontramos con una oposición municipal importante a la ejecución de esta obra y un conjunto de peticiones que básicamente podrían definirse como la demanda de paralización de las obras y el posterior soterramiento de todo este itinerario de 18 kilómetros de longitud. Naturalmente, procedimos a estudiar las condiciones de ejecución de esta obra y nos encontramos con dificultades importantes para atender las demandas del conjunto

de los ayuntamientos de L'Horta Sud. Quiero destacar algunas de ellas. La petición principal que se planteaba, que era la del soterramiento, presentaba unos problemas técnicos de ejecución muy relevantes en un terreno que tiene un acuífero en toda la longitud de la obra, un acuífero que quedaría por encima de la obra soterrada y, por tanto, con unas presiones importantes y nos hubiera dado unos problemas de explotación del ferrocarril también relevantes al tener que operar en túnel toda la longitud de este acceso sur a Valencia. Adicionalmente, nos hubiera presentado unos problemas casi insalvables de acceso a Valencia al tener que cruzar el nuevo cauce del río Turia por debajo en lugar de cruzar por encima como estaba previsto con lo que ello significa en el nudo que tenemos de distribución del conjunto de las líneas ferroviarias, tanto la que procede por el lado de la costa por Silla-Benetússer-Sedaví, etcétera, como la que viene actualmente de Cuenca y que tiene que entrar hacia la estación de Xàtiva o continuar hacia la Fuente de San Luis. Ese importante nudo jamás podríamos hacerlo subterráneo, por su complejidad hay que hacerlo a cielo abierto, hay que hacerlo en superficie. A esos problemas técnicos se añaden otros problemas ambientales de gran relevancia. Por ejemplo, el acuífero de La Plana al que me refería —hay que recordar que estamos en una zona próxima a La Albufera— quedaría probablemente contaminado por la ejecución de una línea subterránea como la que estamos hablando. Nos hubiera planteado también problemas importantes los sobrantes de la excavación en un territorio muy ocupado para desplazar esos sobrantes a un vertedero e incluso la misma habilitación de ese vertedero hubiera supuesto problemas. Desde luego, hubiéramos necesitado realizar una nueva declaración de impacto ambiental sobre la que teníamos serias dudas de que hubiera sido viable. Además de estos problemas que son los más destacables vale la pena también hacer una referencia a lo que hubiera significado un soterramiento a lo largo de toda esta traza tanto en materia de costes como en incremento de plazos. Nosotros evaluamos que el incremento de costes sería superior a los 800 millones de euros de uno a otro sistema de ejecución de la obra, teniendo en cuenta que hubiéramos tenido que compensar a las empresas contratistas actuales y rehacer todas las expropiaciones que se hicieron en su momento y, puesto que hubiera sido necesario volver a tramitar desde el principio todo este acceso, el incremento de plazo hubiera sido del orden de seis años. Es decir, que frente a la previsión de terminar estas obras en un par de años nos hubiéramos ido a plazos de ocho años. Quiero decir con ello que tratamos de atender las demandas siempre legítimas de los ayuntamientos, pero nos enfrentábamos a unos problemas ciertamente insalvables, tanto desde el punto de vista técnico como desde el punto de vista ambiental. Como consecuencia de ello, con todo el diálogo que hemos tenido durante todo este tiempo y atendiendo a la proposición no de ley que se aprobó en el Parlamento, después de un pro-

ceso negociado que como siempre tuvo sus ciertas dificultades, hemos conseguido alcanzar una solución que, por el mero hecho de que la hayamos consensuado entre todos, es una buena solución, porque solamente son buenas soluciones aquellas que son posibles. Hemos mostrado una gran sensibilidad ante los problemas planteados, hemos mantenido un diálogo constante, aunque a veces difícil con los ayuntamientos y sobre todo creo que hemos respondido a lo que desde L'Horta Sud se nos planteaba que era un cambio de filosofía, un cambio cualitativo en el proyecto que estaba en ejecución, lo cual añadía una nueva dificultad a la técnica y de ejecución que ya he mencionado.

Quiero señalar muy brevemente el contenido de esta modificación del proyecto que hemos acordado y que básicamente consiste en los siguientes elementos. Hemos mejorado enormemente la inserción de la traza en el territorio, para lo cual hemos aprovechado las bandas de expropiación que acompañan la traza de la línea ferroviaria a ambos lados. De manera que a un lado del ferrocarril vamos a disponer de un camino rodado abierto para uso público y naturalmente bien acondicionado, me refiero a que estará suficientemente bien diseñado en cuanto a firme asfáltico, etcétera, y al otro lado de la traza se dispondrá de un camino peatonal y de un carril bici que procuraremos continúe a lo largo de toda la traza. Todo ello acompañado de una integración paisajística mediante la vegetación arbórea idónea para que el efecto visual que pueda tener la traza se minimice al máximo. Por otra parte, hemos mejorado enormemente la permeabilidad transversal que siempre es una de las dificultades que genera una obra de esta naturaleza. Quiero recordar que el 10 por ciento de todo el recorrido está atravesado bien por los marcos que tenemos que hacer para los desagües en el caso de eventual inundación, bien por un conjunto de infraestructuras que permitirán conectar uno y otro lado de la traza. Por tanto, estamos hablando de una traza que ya era muy permeable y que lo será todavía más. Esta mejora de la permeabilidad transversal tiene quizá su expresión más notable en la zona de Picaña y Torrent, donde los dos pasos que ya estaban previstos en la carretera de la comunidad, la CV-406, y en la de ferrocarriles de la Generalitat Valenciana, que se amplían pasando de una longitud de 19 metros a 45, en el caso de la carretera, y de 14 metros a 44 en el caso del ferrocarril. Además se abren otros dos pasos a petición del Ayuntamiento de Torrent para facilitar el desarrollo de un polígono industrial que en el futuro quiere promoverse en la zona.

El último elemento destacable, si no olvido ningún otro, es en el caso de la carretera de Silla a Alcàsser, así como otra carretera que da acceso a un polígono industrial al lado de Alcàsser, cuyo diseño hemos cambiado —este es el elemento principal del cambio cualitativo al que antes me refería— porque antes estaba previsto que el ferrocarril fuese por encima de estas dos carreteras elevando su traza hasta una altura de unos 8 metros

aproximadamente y ahora serán las carreteras las que pasen por encima del ferrocarril, manteniendo el ferrocarril en su cota más baja que es la que hay que respetar por el diseño de los pasos hidráulicos para que esos marcos, a los que he hecho referencia anteriormente, puedan ser visitables y pueda garantizarse que en todo momento sean unos pasos limpios, que no se cieguen y que no generen ningún tipo de peligro en el caso de lluvias importantes, de gota fría, como la que desgraciadamente los valencianos estamos muy acostumbrados a sufrir.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la portavoz de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, la señora Navarro.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Antes le he comentado que no nos gusta la política del Ministerio de Fomento, porque ejecuta la del Partido Popular. En este caso no son menos, desde luego. Ojalá fuera distinto y más por el lado que me toca, porque se trata de mi tierra, pero por desgracia no es así. Desde luego el objeto de la comparecencia era la explicación del trámite de ejecución o de la parte de incumplimiento de la proposición no de ley aprobada precisamente en esta Comisión y no se me ha resuelto. En primer lugar, se pedía la priorización del diálogo con los municipios de la comarca. Usted dice que se ha hablado con los municipios. Se ha hablado con algunos representantes de municipios, con los más afines y cercanos seguramente, y con el Secretario General del Partido Socialista del País Valenciano; es decir, tratándolo como una cuestión de partido cuando nada de ello se decía en la proposición no de ley, lógicamente. Se trataba de hablar con las organizaciones sociales y con los municipios afectados —y no con la gente del mismo color, del Partido Socialista—, que intentan llegar a una solución ante una situación extrema en la que se han encontrado, teniendo que demandar, como parece ser que algunos alcaldes que no estaban invitados a esa reunión mantienen, al Presidente del Gobierno por incumplimiento de promesa electoral. Usted ha dicho que en una democracia avanzada como la nuestra se han de cumplir los compromisos contractuales, y lo cierto es que parece ser que en la zona, según lo que se denuncia por los ciudadanos, muchos votaron precisamente al Partido Socialista porque fueron todos los candidatos del Partido Socialista a visitar la muralla del AVE y dijeron que se comprometían a su soterramiento; todos, incluso el Presidente del Gobierno se comprometió. Ese compromiso ante los ciudadanos es el que se incumple, porque no se va a llevar a cabo; sencillamente. Que se ponga un carril bici o unos arbolitos me parece estupendo, pero ni nos quita la muralla ni nos quita la separación, el grave atentado al medio ambiente, ni significa el cumplimiento de una concreta y clarísima promesa electoral.

Igualmente, en la proposición no de ley se decía que se negociaría durante la primera quincena del mes de octubre —meses han tenido que esperar los representantes de los municipios para saber algo del ministerio, meses— y que por el Ministerio de Fomento se realizaría el riguroso y necesario estudio del actual corredor entre las localidades de Silla y Valencia, el estudio del soterramiento, etcétera. Pues estudiar, lo que se dice estudiar, por lo que tengo entendido no se ha estudiado nada, sino que lo que se ha hecho ha sido rechazar las propuestas y punto. Desde luego hay una serie de alegaciones hechas a este plan, cuando se presentó por parte del Partido Popular, que nunca han sido contestadas y se ha seguido avanzando por una cuestión económica, según me manifiesta, porque, al fin y al cabo, usted ha dicho que ese no era su plan. Es decir, que si usted hubiera gobernado en ese momento no hubiera sacado un proyecto con esa curva y con el impacto medioambiental que supone la separación de una comarca con lo que se llama la muralla del AVE, que pasa ahora de tener 8 metros y medio de altura, como tenía en el proyecto del Partido Popular, a 3,5 metros. Hemos avanzado, pero lo que queremos es que no haya muralla. No sé si se entiende que aunque exista una diferencia entre la altura de una y otra, lo cierto es que una muralla viene a separar, pasando el tren por medio de una comarca destrozando los cultivos y lo poco de huerta que queda en el País Valenciano, pero esto no es lo más adecuado. Existe un estudio de una alternativa hecha por un especialista, el ingeniero de caminos don José Luis Miralles García, a petición del Ayuntamiento de Meliana, perteneciente a L'Horta Nord —que están verdaderamente asustados de lo que pueda ser el proyecto del AVE por su territorio a la vista de lo que ha ocurrido por la comarca de la L'Horta Sud—, realizada en el 2001, ha sido presentada en tres ocasiones en el Ministerio de Fomento y nunca se ha contestado nada. La han presentado las organizaciones sociales y los ayuntamientos y nunca se ha contestado nada sobre el contenido de esa propuesta. Se pidió, una y otra vez, que se estudiaran alternativas a este diabólico trazado y lo cierto es que al final siempre acabamos con lo mismo, siempre acabamos con el porcentaje que se lleva ejecutado y el dinero que costaría no seguir adelante. Pues bien, yo le digo: Para mí no hay precio que valga un destrozo al medio ambiente; para mí, es lo que tenemos que cuidar. Desde luego, una muralla, con el efecto barrera que implica, es una hipoteca definitiva de cara al futuro, porque se trata de un tren que va a costar mucho dinero y que no se sabe cuándo se va a cambiar; seguramente esa muralla va a quedar ahí para siempre. Eso es lo que los ciudadanos que pagan sus impuestos en la comarca de L'Horta Sud no acaban de comprender. No comprenden por qué se les tiene que castigar con una obra de tamaña envergadura cuando además el Gobierno actual se comprometió a hacer precisamente lo contrario.

También nos gustaría saber cómo se piensa gestionar exactamente la salida y la entrada a Valencia hasta el final, hasta llegar a la Estación del Norte. Además, como esa entrada a Valencia no está prevista, como no hay todavía una declaración de impacto ambiental, no conocemos el plazo real de ejecución. Usted ha dicho ahora mismo que dos años y eso implicaría el año 2007. Yo pensaba que ya habían renunciado a esa proclama electoral y eran conscientes de que realmente iba estar previsto para el año 2010, todo ello con esa lucha de plazos de ejecución que significan más bien someterse a las reglas del juego del Partido Popular en el País Valenciano.

Antes de pedir esta comparecencia, a fecha de 1 de diciembre de 2004, presenté una batería de preguntas respecto a todas estas circunstancias del paso del AVE por la comarca L'Horta Sud a la que todavía no se me ha contestado. Eso sí, también presenté una pregunta respecto a los grados de ejecución de las obras y descubrí que de lo que estaba diciendo el Partido Socialista en el País Valenciano a lo que el ministerio me informaba existía una elevada distancia. A fecha 4 de febrero se nos decía que el porcentaje de obra —usted ha hablado ahora de un 34,37 por ciento— era de un 31,31 y 31,27, según el tramo, pero de lo que se habla es del porcentaje de obra de plataforma ejecutado, únicamente de la plataforma. Eso significa un 15 por ciento de la totalidad del proyecto, es decir, no se ha ejecutado prácticamente nada. Todavía estamos a tiempo de salvar una comarca, de no ejecutar ese terrible proyecto del Partido Popular, un proyecto destartado que significará —como vengo diciendo siempre que se habla de este tema en la Comisión— una curva que implicará que el AVE nunca alcance la velocidad prometida. Por tanto, tendremos un tren que cuesta mucho dinero, depredador del medio ambiente, que no dará el servicio al que se comprometió y que, supuestamente, compensa —a mí no me lo compensa, pero según ustedes sí— el tiempo del trayecto.

La situación ahora mismo no es precisamente satisfactoria. Usted ha hablado de consenso, pero no hay consenso, lo que hay es un mantenimiento de la denuncia por parte de algunos municipios y de la plataforma contra el presidente del Gobierno, precisamente por incumplimiento de promesa electoral; lo que hay es una decepción —esa sí que es la realidad— de los ciudadanos de esa comarca por no haber visto reflejado el cambio de Gobierno en un cambio en la política ferroviaria que les afecta.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señor Monfort, puedo aceptar que un cambio en este Gobierno podría suponer cinco años, puedo aceptar las cifras económicas que ha dado sobre lo que supondría en millones de

euros este cambio, pero creo que las razones que ha esgrimido para el no soterramiento no son correctas. No nos puede decir que hacer un soterramiento en una zona deltaica, en la zona de La Albufera, crearía problemas en el acuífero y podría propiciar su degradación. Acaban de aprobar el proyecto de El Prat de Llobregat, que usted sabe que va soterrado en un delta en una parte muy importante, y supongo que tendrá todas las garantías y que si se hace no será a costa de la destrucción del acuífero del delta del Llobregat. Esta es una cuestión que me gustaría que nos aclarase. Se está hablando de llevar el AVE hasta la propia terminal del aeropuerto de Barcelona, con lo que nos encontraríamos con el mismo problema con el acuífero. Si se descarta o no, no será por lo que se ha dicho, porque cuesta mucho creer que no haya lugar para poner las zahorras de un supuesto soterramiento.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, el señor Campoy.

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: En esta Comisión es clara la posición de Izquierda Unida respecto al tren de alta velocidad: no sólo no les gusta el que debe llegar a la Comunidad Valenciana y a la ciudad de Valencia, sino que están en total desacuerdo con la alta velocidad. Para ellos la inversión del Ministerio de Fomento en materia de infraestructuras debe limitarse a renovar las vías existentes y, por tanto, defienden el soterramiento de la llegada del AVE a la ciudad de Valencia.

El Partido Popular convirtió una necesidad real de la sociedad en una realidad; el Partido Socialista puso en riesgo esa realidad, realidad que es fundamental y imprescindible para el futuro de la Comunidad Valenciana. Con fines políticos, el Partido Socialista de la Comunidad Valenciana torpedeó su ejecución por puro interés electoral y lo primordial para el Grupo Popular y para el Partido Popular era garantizar la finalización de este proyecto. El Gobierno del Partido Popular fijó ese fin en 2007, fin y fecha que compartía el secretario general de los socialistas valencianos, señor Pla. La paralización de estos más de diez meses ha supuesto un retraso en cadena que hace inviable su finalización para 2007. Ojalá el señor compareciente me pueda desmentir en este sentido.

Desde el Gobierno del Partido Socialista, el Ministerio de Fomento ha reconducido al fin la situación aplicando un poco de sentido común a este debatido y polémico asunto, obligando a variar, afortunadamente, la postura del Partido Socialista de la Comunidad Valenciana. Lo que dice el Grupo Parlamentario Popular es que, por favor, no haya más obstáculos, porque en el fondo lo que persiguen esos obstáculos es paralizar y hacer inviable el proyecto. Llegados a esta situación, y tras la reunión que mantuvo la señora ministra con representantes y alcaldes de todos los municipios afectados de esta comarca, parece que se llegó a un acuerdo

de solución, y desde aquí decimos que, solucionada la entrada a la ciudad de Valencia, pongámonos nuevamente en marcha. El Grupo Popular apoya al Gobierno y al Ministerio de Fomento en todo aquello que suponga poner en marcha y finalizar este proyecto, que fue iniciado por el Partido Popular. Sabemos que no se puede recuperar el tiempo perdido. Nos llaman mucho la atención declaraciones de miembros del Partido Socialista de la Comunidad Valenciana, algunos de ellos presentes incluso en la reunión que mantuvo la señora ministra, que todavía muestran su disconformidad con el acuerdo anunciado por ella, lo cual nos llena de inquietud y de incertidumbre. Así que nosotros, el Grupo Popular, instamos al Grupo Parlamentario Socialista a que a su vez pida a sus compañeros de la Comunidad Valenciana que no sigan obstaculizando este importante proyecto porque la Comunidad Valenciana necesita el tren de alta velocidad y lo necesita ya, cuanto antes, sin más demoras, sin más retrasos, sin más obstáculos.

El Grupo Popular comparte que toda mejora en beneficio de los ciudadanos para nosotros es bienvenida, pero tampoco hay que olvidar que no hay mayor beneficio para los ciudadanos de la Comunidad Valenciana que el tren de alta velocidad llegue a la Comunidad Valenciana cuanto antes. Esta es la prioridad del Grupo Parlamentario Popular y sin mirar atrás nos interesaría que el señor compareciente nos ilustrara acerca de las previsiones, de los plazos con perspectiva de futuro, puesto que el AVE es un tren de alta velocidad al que muchos nos subimos en Madrid pero ese ha estado más de diez meses parado, aunque afortunadamente parece que no en vía muerta, y ahora que retoma la marcha lo que queremos saber es cuándo vamos a llegar a la Comunidad Valenciana, cuándo vamos a llegar a la ciudad de Valencia, cuándo vamos a llegar a la ciudad de Castellón, cuándo vamos a llegar a la ciudad de Alicante. Por eso le pedimos al compareciente que nos informe acerca de todo ello.

Por último, una pequeña anécdota. No está aquí la representante de Izquierda Unida, pero quería comentar que ella ha mostrado su oposición a la curva, que todo hay que decirlo es una curva en los últimos kilómetros de entrada a la ciudad de Valencia. Como todos sabemos que un tren de alta velocidad no puede serlo indefinidamente, sino que tiene que llevar un proceso de desaceleración cuando llega a su punto de destino, en este caso la ciudad de Valencia. A la representante de Izquierda Unida, que se opone a la curva que tiene este AVE de entrada a Valencia, habría que recordarle que su compañera en el Parlamento de Cataluña propuso la realización de una pista en curva para el aeropuerto de El Prat, lo cual no deja de ser sorprendente. Así que le aconsejamos que hable con su compañera de partido en el Parlamento de Cataluña para que le explique las conveniencias y las inconveniencias de un trazado en curva.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, el señor Santamaría i Mateo.

El señor **SANTAMARÍA I MATEO:** Señor secretario general, desde el Grupo Parlamentario Socialista le agradecemos profundamente esta nueva comparecencia en el día de hoy, especialmente el esfuerzo realizado por todo su departamento por aclarar cuantas cuestiones le han sido formuladas en la solicitud de comparecencia. Sin duda, uno de los temas que más ha preocupado en los últimos tiempos es la alta velocidad española con un capítulo especial: su llegada al Mediterráneo desde Madrid y a lo largo de su eje y, en mayor medida si cabe, su penetración a través de L'Horta Sud en sus dos versiones, sur y norte, tema que nos ocupa en esta comparecencia. No hemos de descubrir a estas alturas el significado del territorio que nos ocupa, ni su influencia en las relaciones de sus vecinos y vecinas, ni su valor medioambiental como huerta; todos ellos términos tan manidos como poco respetados como valores incluso por aquellos que lo reclaman dogma irrenunciable.

La proposición no de ley definitivamente aprobada y que hoy motiva la comparecencia recogía la necesidad de acometer acciones de diálogo que posibilitaran reducir los importantes impactos del tren de alta velocidad a su paso por la huerta. Así, y tal como expusimos en la sesión del pasado 5 de octubre, apelábamos constantemente a lo que en democracia es imprescindible, el diálogo, cuestión que hasta el cambio de Gobierno no se había producido. El ex ministro Álvarez-Cascos hizo un proyecto sin contar con los pueblos que atravesaría, pero los ayuntamientos de L'Horta Sud, junto a su dinámica sociedad civil, pidieron participar con alternativas. El absoluto desprecio por la opinión de los ayuntamientos y entidades ha marcado una etapa dañina donde las haya en el desarrollo del proyecto de alta velocidad, especialmente a la Comunidad Valenciana; actitud que por otra parte entendemos consustancial a las acciones de gobiernos conservadores, como lo fue el del señor Aznar, y en mayor medida (imagínese lo que estamos pasando en la Comunidad Valenciana) lo es el del señor Camps. Hemos de añadir que ni el Gobierno valenciano de entonces, el del señor Zaplana, ni el actual han mostrado la más mínima intención de colaborar en atender las demandas de los municipios afectados. Lamentablemente una grave crisis de parálisis permanente recorre desde hace tiempo el Gobierno de la Generalitat valenciana. Callaron entonces y ahora no hacen otra cosa que molestar.

Desde el principio de esta larga historia del AVE el posicionamiento de la mayoría de la sociedad de L'Horta Sud ha sido el de replantear las condiciones en las que las LAV llegaban a Valencia. Desde la oposición frontal a un tren de estas características y costes hasta el apoyo al proyecto modificado e integrado en el territorio numerosas son las opiniones que hemos podi-

do observar, pero cabe preguntar porque desearíamos saber su opinión, señor Monfort. ¿Fueron las deficiencias del proyecto técnico o la falta de diálogo lo que ha motivado la fuerte contestación social ante la alta velocidad en L'Horta Sud? Ciertamente es también que, como en toda cuestión, no ha significado igual preocupación para todos. Mientras que para unos, pocos, ha significado la razón principal de su actividad, para otros tan sólo ha merecido ocupación en época electoral, ofreciendo curiosas vallas publicitarias en las que junto al candidato o candidata popular de turno veíamos reflejado un bonito AVE; un bonito AVE que por cierto nunca llegó. Tal fue la utilización electoralista sin medida del AVE que, en la euforia de inauguración traviesa a traviesa de las distintas líneas, se llegaron a garantizar hasta tres fechas distintas de llegada a la Comunidad Valenciana. El portavoz, que aseguró venir a Madrid a decir siempre la verdad, garantizó en el mes de abril de 1999 que el AVE uniría Valencia y Madrid en hora y media en 2003. Cuando lo deseen SS.SS., acudan a la estación de Atocha y pidan billete de AVE para Valencia; sin duda será curiosa la contestación. El 22 de junio de 2003, el molt honorable president Camps aseguraba en radiotelevisión valenciana que el AVE a la Comunidad Valenciana será una realidad en 2007, añadiendo que esto se lo había prometido el señor Aznar. El 22 de octubre de 2003, en el periódico *Levante*, el Ministerio de Fomento rectificó a Loyola de Palacio y a Francisco Camps respecto a la llegada del AVE en 2007; se mantiene la fecha que siempre ha indicado este ministerio, 2010. Por último, en un ejemplo de compromiso serio, el 12 de diciembre de 2003, en el periódico *El País*, el conseller de Obras Públicas de la Generalitat valenciana, a la sazón del Partido Popular, asegura que es imposible marcar un plazo para la llegada del AVE.

Para los socialistas, señorías, y respetando cualquier opinión en contrario, ha merecido atención prioritaria y constante la resolución de un problema que, insistimos, nos ha sido impuesto y que a la postre ha resultado una herencia envenenada de difícil gestión. El señor Campoy decía que hemos mantenido una actitud obstruccionista. Señor Campoy, estamos de acuerdo con la llegada del AVE a Valencia, pero no a cualquier precio. El cambio de Gobierno supuso predisposición para remediar aquello que, reiteramos, fue una nefasta herencia del señor Álvarez-Cascos y su intolerancia. Lamentablemente el paquidermo ya había comenzado su andadura, la huella en el territorio era y es tan notable que imposibilita soluciones que hubieran sido factibles con anterioridad. Expropiaciones, obras adjudicadas, obras ejecutadas, importantes recursos públicos destinados al pago de certificaciones han hecho no ajustada al interés general cualquier solución distinta a la acordada recientemente. Todo hubiera sido posible si se hubiera querido escuchar desde el principio a los ayuntamientos, quienes reclamaron diálogo, que les fue negado sistemáticamente por el ministerio.

A este grupo le consta que desde el mes de abril de 2004 hasta el pasado día 14 de febrero, en que tuvo lugar la última reunión, se han mantenido contactos con los responsables del Ministerio de Fomento, con los responsables del anterior GIF y con los responsables del actual ADIF. Desde la presidenta de la mancomunidad representativa de todos los ayuntamientos de L'Horta Sud, con los responsables de los ayuntamientos afectados, a los diputados y diputadas de este Congreso, a diputados en las Corts Valencianes, a la delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana, todos, han planteado con seriedad y rigor alternativas y posibilidades, con voluntad de diálogo y de negociación. Aludía la señora Navarro a la disconformidad de algunos alcaldes de la zona; nada más lejos de la realidad, se confunde quizá con la actuación del alcalde de Alacuás, que hizo un comunicado de prensa, pero que en su primer apartado decía que en cuanto a las modificaciones y acuerdos adoptados sobre el AVE en su trazado Madrid-Albacete-Valencia esta institución no tiene que realizar ninguna valoración. Sabemos que no ha resultado fácil, puesto que, como decíamos, la herencia envenenada resultaba de difícil gestión. Ha habido esfuerzos notables por parte del ministerio para demostrar con la razón y no por la imposición, como sucedió con el Partido Popular en el Gobierno (insisto, para demostrar con la razón), qué cosas eran posibles, aquellas que no lo eran y otras que, aun siéndolo, debían ser descartadas dada la situación de las obras y contratos en vigor.

Al grupo que tengo el honor de representar en esta comparecencia le consta que muchas han sido las conversaciones, las reuniones de trabajo, las visitas de altos cargos del ministerio al territorio y la presencia de responsables institucionales de la comarca en Madrid. Como les decía, se han aportado soluciones y alternativas, se ha cumplido indiscutiblemente una de las premisas de la proposición no de ley, el diálogo, y también en los últimos tiempos otra de ellas; es innegable una adecuación del desarrollo de las obras a la búsqueda de alternativas y soluciones posibles a la permeabilidad y otros aspectos que figuran en la orientación al Gobierno aprobada el 5 de octubre pasado. Por cierto, pónganse de acuerdo, porque mientras el Grupo Popular defiende que ha habido parón Izquierda Unida dice que no han parado las obras. También se ha dado prioridad a la línea de alta velocidad directa por Cuenca. Hoy se encuentran todos los tramos de este recorrido con estudio informativo aprobado, en redacción de proyecto, con obras licitadas o en obras, estando en redacción de proyecto, como muy bien ha resaltado el secretario general, en el tramo que ocupa este territorio de L'Horta Sud por la parte norte. Conocemos que ya se ha fijado por parte de la ADIF un período de reuniones en el que se alcanzará una solución pactada con los municipios afectados en este tramo norte; cumplida, pues, otra de las condiciones de la proposición no de ley.

¡Qué diferencia de trato, señorías! Dentro del nuevo espíritu de diálogo abierto por el Gobierno fue la propia señora ministra de Fomento la que explicó a los representantes municipales de los pueblos afectados los aspectos fundamentales del nuevo AVE, y digo bien nuevo AVE, puesto que nada tiene que ver con los impactos anteriores y mucho menos con el modo en que se ha alcanzado la solución. Saludamos, pues, ese acuerdo, que recoge un AVE más respetuoso con el medio ambiente y que evita el efecto barrera, tal y como también se proponía en la proposición no de ley. Esta vez nadie se fue a cazar y los alcaldes y alcaldesas han sido escuchados.

Estamos convencidos de que el acuerdo al que se ha referido el señor secretario general de Infraestructuras es el mejor de los posibles; tal y como indicaba la proposición no de ley se introducen medidas y modificaciones técnicas más respetuosas con el entorno: mayor permeabilidad en el territorio, creación de un pasillo verde y carril bici conectado con los ya existentes en la comarca, integración paisajística y visual, cambio sustancial de la rasante eliminando el efecto barrera y actuaciones puntuales a lo largo del recorrido que modifican en gran medida el proyecto en ejecución. En definitiva, y desde la situación de mala herencia recibida, donde existía un problema se aporta una solución, una solución posible, una solución no a la muralla y la integración útil del ferrocarril en el territorio, un nuevo concepto de alta velocidad que por primera vez se implanta en España. También por primera vez se atienden con seriedad las soluciones pactadas para el acceso norte y se abre la puerta a la solución definitiva para el recorrido Silla-Valencia. Señorías, se cierra satisfactoriamente para los intereses de L'Horta Sud un capítulo que dura demasiado tiempo y que nos ha hecho gastar excesivas energías por culpa de la prepotencia del señor Álvarez-Cascos. No hay decepción, señorías, sino satisfacción.

Acabando como comencé, agradezco la presencia del señor secretario general en su comparecencia ante la Comisión, enhorabuena por el esfuerzo y el acuerdo alcanzado, que deseamos se traslade también al corredor norte y al actual corredor entre Silla y Valencia.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las intervenciones que han realizado tiene la palabra el secretario general, señor Monfort.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Monfort Bernat): Trataré de contestar en el mismo orden en que han intervenido SS.SS. Lo primero que quiero decir a la señora Navarro es que en absoluto podemos aceptar que hemos incumplido la proposición no de ley que nos instaba a negociar y a encontrar una solución a este conflicto, porque indudablemente teníamos un conflicto. Hemos interpretado conjuntamente cuál era el tenor de esa proposición no de ley, hemos encontrado una solución; como he dicho

antes, si hemos encontrado una solución es una buena solución, porque es la que ha sido posible, y hemos estado abiertos al diálogo con todas las instituciones y representaciones de L'Horta Sud. Yo no comparto la opinión de que no quitamos la muralla. Precisamente en el lugar donde tradicionalmente se han hecho las fotografías con las pancartas diciendo *No a la muralla* es donde hemos modificado completamente el proyecto para hacer ese cambio cualitativo, ese cambio de filosofía al que me he referido anteriormente. Quiero negarle también, y lo he dicho antes, que el proyecto no sea permeable, que no garantice la permeabilidad a uno y otro lado de la traza. Como he dicho anteriormente, se ha mejorado esa permeabilidad con los acuerdos a los que hemos llegado con los diferentes municipios, por tanto no creo que pueda afirmarse que no se garantiza la permeabilidad a uno y otro lado de la traza ferroviaria. Por otra parte, es innegable que la ejecución de una infraestructura potente, como es una línea de alta velocidad, produce determinados problemas en su inserción territorial que no osaremos negar, pero es evidente que hemos mejorado de una manera trascendente la inserción en el territorio, como he dicho antes.

He dicho que este no era el proyecto que yo hubiera querido tener o que nosotros como ministerio hubiéramos querido tener, pero debo decir que esto es así por la forma en la que se ha desarrollado. Naturalmente tengo que decirle que estamos plenamente de acuerdo en el acceso ferroviario de la alta velocidad a la ciudad de Valencia por el sur uniendo dos líneas tan importantes, tanto la que desde Madrid por Cuenca llegará a Valencia como la que desde Xàtiva llegará a Valencia, conectando por tanto todo el corredor mediterráneo al sur, y la conexión con Andalucía vía Albacete. Por tanto nos parece un proyecto necesario, deseable, pero hubiéramos preferido que el desarrollo de este proyecto (luego insistiré un poco en ello) se hubiera producido de otra manera y que todo ese diálogo que hemos tenido en esta última etapa se hubiera producido cuando se desarrolló el estudio informativo, que es cuando esos problemas de inserción territorial deben quedar resueltos.

Literalmente he tomado nota de que ha dicho S.S. que no hay precio para una agresión medioambiental. Yo creo que esto es una opinión que no necesariamente debemos compartir. Yo soy ingeniero no economista, pero todas las cosas tienen un precio; todas deben tener un precio, el precio es el que la comunidad, la sociedad está dispuesta a pagar. He dicho que una infraestructura naturalmente produce dificultades de inserción territorial, produce una ocupación del suelo, pero no le quepa a S.S. la menor duda de que produce también unos beneficios para la sociedad que no podemos eludir. Si queremos apostar por el ferrocarril, tendremos que apostar por un ferrocarril que sustituya a otros modos de transporte en la resolución de los problemas de movilidad. Cuando me he referido a los dos años de ejecución, hablaba de esta obra en concreto, de estos dos tramos, porque cuando mencionamos el nivel de

ejecución de las obras nos referimos a la plataforma. Rescindir esos contratos hubiera tenido un coste (lo digo de memoria, que no la tengo muy buena) de 60 millones de euros. Es una cifra suficientemente importante como para que las personas que tenemos responsabilidades en la gestión pública nos pensemos muy bien si podemos renunciar a un dinero como ese, que habríamos enterrado (en este caso lo digo bien) inútilmente. He dicho antes que las razones principales desde mi punto de vista no eran las económicas; he citado razones técnicas y razones medioambientales, pero no podemos pasar por encima de cifras tan relevantes como de las que estamos hablando.

Su señoría ha mencionado los distintos recursos que se han planteado. Quisiera recordarle que la Audiencia Nacional ha desestimado dos de estos recursos. Concretamente el que planteó la asociación ecologista CODA y el de la plataforma Ribera, Ecologistas en Acción y otros recursos contenciosos administrativos análogos a los que plantearon en su momento algunos ayuntamientos. Debo decirle que la Audiencia Nacional no ha aceptado estos recursos por razones de fondo, no de forma. Esto sirve también para decir que el desarrollo de toda esa actuación se está haciendo con absoluta legalidad. Por eso he mencionado en mi intervención que nosotros como responsables de un ministerio como el de Fomento (no podría ser de otra manera) somos absolutamente responsables de aquellas obligaciones que contractualmente tiene el ministerio. Toda la actuación, salvo que la Audiencia Nacional tenga otro criterio, está desarrollada con criterios absolutamente correctos desde el punto de vista procedimental, y nosotros somos respetuosos con ellos. Insisto, y volveré a hacerlo después, ello no quiere decir que hubiéramos preferido que la mayor parte de estos problemas se hubieran resuelto durante el desarrollo del procedimiento; insisto en que es a través de las informaciones públicas y de la aprobación técnica y declaración de impacto ambiental del proyecto como deben resolverse este tipo de problemas que son muy importantes.

Señor Andreu, permítame decirle que las razones medioambientales son importantes. No soy un experto, pero quisiera leerle los dos elementos que hemos citado, aunque el primero de ellos es técnico. Dice literalmente: El soterramiento debería desarrollarse por debajo del nivel freático, con cargas de agua que pueden llegar hasta a 12 metros de altura de agua sobre la clave del túnel en algunos puntos. Un punto crítico es el paso bajo el cauce del Turia, como consecuencia del diseño soterrado que se pretendía. Ello exige técnicas constructivas especiales con los consiguientes incrementos de costes y plazos y obliga a un bombeo permanente durante la explotación, que es algo que no debemos aceptar, salvo que sea ineludible; estas son razones técnicas. En cuanto a los impactos medioambientales leo también literalmente: La ejecución de los túneles podría afectar gravemente al acuífero de La Plana, al parque natural de La Albufera y a la propia Albufera.

Los túneles drenarían el acuífero, rebajando el nivel de agua, modificando los flujos internos y pudiendo favorecer su salinización por la intrusión de agua de mar, la contaminación del acuífero por los productos de la excavación y sobre todo por los aditivos que será preciso emplear. Técnicamente no hay que decir que ninguna obra sea imposible, pero sí hay soluciones constructivas menos agresivas con el medio ambiente que otras. Desde el punto de vista ambiental, como he dicho antes, un proyecto de soterramiento difícilmente hubiera tenido viabilidad. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego silencio, por favor.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Monfort Bernat): El señor Campoy ha mencionado la palabra paralización. Como ha destacado el diputado Santamaría, pónganse ustedes de acuerdo. No ha habido ninguna paralización, ha habido diálogo mientras las obras han ido avanzando de acuerdo con la programación prevista. Antes he indicado cuál era el nivel de ejecución de estas actuaciones. No ha habido tiempo perdido, no ha habido paralización; sí ha habido un diálogo en paralelo que permitirá mejorar el proyecto, pero sin introducir ningún retraso adicional.

Me pide S.S. un compromiso de fechas. No se lo voy a dar porque no queremos comprometer fechas en proyectos que tienen una maduración compleja hasta que todo el procedimiento medioambiental y todo el desarrollo de proyectos haya terminado. No sería realista hablar en el momento presente de fechas comprometidas; podemos hablar de voluntades. Tenemos muy presente que la Copa América se celebrará en el año 2007 y estaremos obligados, en la medida de nuestras posibilidades, a tener ese objetivo en nuestro trabajo cotidiano. Aprovecho para recalcar que si se hubiera producido el diálogo durante la ejecución de los proyectos, durante la redacción del proyecto informativo y el proceso de aprobación, tanto de la declaración de impacto ambiental como del propio proyecto, probablemente la mitad de estos problemas, por no decir la mayor parte, se hubiera resuelto en su momento. Es algo que todos deberíamos tener en nuestra cabeza. Desde nuestra posición recalcamos permanentemente que todos tenemos que acostumbrarnos a que el periodo de maduración de los proyectos deberá ser cada vez más largo. Las prisas no son un buen aliado, especialmente durante la redacción de los procedimientos de estudio informativo y de proyecto. Las prisas no son buenas aliadas, puesto que todo el tiempo que aparentemente se gana cuando se violenta el procedimiento se termina perdiendo en la ejecución de las obras.

Al señor Santamaría, del Grupo Socialista, quiero mostrarle mi agradecimiento personal e institucional por su actividad, al menos en el tiempo que llevamos en el Gobierno. Ha alentado las soluciones, hemos discrepado en algunos momentos, como no podía ser de otra

manera, pero ha sido una pieza clave para llegar a los acuerdos que nos permiten desarrollar la obra en un clima de mayor sosiego y de mayor tranquilidad. Su señoría ha hecho referencia al procedimiento y a la gestión del Partido Popular; también lo he dicho yo ahora y suscribo su parecer. También he dicho que el procedimiento es impecable desde nuestro punto de vista en lo que hemos podido examinar de su desarrollo, y no hay nada que se oponga a ese procedimiento; sin embargo, un mayor clima de consenso y de diálogo, como también he dicho antes, hubiera propiciado un mayor sosiego, una mayor tranquilidad y una solución más consensuada entre todas las partes.

— **LOS PLANES Y ACTUACIONES DEL GOBIERNO PARA CONVERTIR LA LÍNEA DE CANFRANC EN UN CORREDOR FERROVIARIO TRANSFRONTERIZO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS.** (Número de expediente 213/000119.)

— **EL EXPEDIENTE CORRESPONDIENTE AL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA BASE DE MONTAJE DE VÍA EN VILAFRANCA DEL PENEDÈS DE LA LÍNEA DE LAV MADRID-ZARAGOZA-BARCELONA-FRONTA FRANCESA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 213/000135.)

— **LAS PREVISIONES DEL MINISTERIO SOBRE LA LÍNEA FERROVIARIA LLEIDA-TARRAGONA-BARCELONA-PUIGCERDÀ. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO.** (Número de expediente 213/000164.)

COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE (SALGUEIRO CARMONA) PARA INFORMAR SOBRE:

— **LAS MEDIDAS QUE PIENSA LLEVAR A CABO RENFE PARA ASEGURAR QUE EL EDIFICIO DE LA ESTACIÓN TRANSPIRENAICA DE LA LOCALIDAD DE RIPOLL (GIRONA) SERÁ REHABILITADO, DADO EL PELIGRO DE DERRUMBAMIENTO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 212/000120.)

— **LAS MEDIDAS QUE PIENSA LLEVAR A CABO EL GOBIERNO PARA DIGNIFICAR EL SERVICIO DE LA LÍNEA FERROVIARIA BARCE-**

LONA - PUIGCERDÀ - FRONTERA-FRANCESA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 212/000121.)

COMPARECENCIA DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS (MONFORT BERNAT) PARA INFORMAR SOBRE:

— **CUÁNDO VA A EFECTUARSE EL SOTERRAMIENTO DE LA VÍA FÉRREA EN SANT FELIU DE LLOBREGAT (BARCELONA) Y CUÁLES SON LAS RAZONES POR LAS QUE NO FIGURA PARTIDA PRESUPUESTARIA ALGUNA PARA ACOMETER ESTA OBRA EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2005. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 212/000402.)

— **LAS MEDIDAS QUE TIENE PREVISTO IMPULSAR EL GOBIERNO PARA LA MEJORA DE LA LÍNEA FERROVIARIA BARCELONA-PUIGCERDÀ. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 212/000418.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto tercero, que es del bloque segundo, que se centra fundamentalmente en el conjunto de actuaciones del sector ferroviario en Cataluña. Nos van a acompañar el presidente de Renfe y el presidente de ADIF, a quienes ruego que ocupen su sitio en la Mesa junto al señor Monfort. Mientras tanto, quiero informarles de que se va a producir una alteración en el orden de intervenciones. El señor Jané, portavoz de CiU, fue generoso al aceptar el cambio del orden del día propuesto, pero tiene que estar en una actividad muy importante y va a intervenir en primer lugar, después de la intervención del señor Monfort, si el portavoz de Esquerra, señor Andreu, está de acuerdo, porque sería el principal afectado.

Para sustanciar la comparecencia respecto al segundo bloque, relativo a las actuaciones del Ministerio de Fomento y todos sus organismos en el sector ferroviario en Cataluña, tiene la palabra el señor Monfort.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Monfort Bernat): De acuerdo con la Presidencia, si SS.SS. lo permiten, pensaba hacer una intervención, que espero que pueda ser breve, sobre el conjunto de los elementos que constituyen este bloque, para pasar posteriormente a un debate en función de sus intervenciones y en segunda vuelta intervendremos alternativamente los presidentes del ADIF, de Renfe Operadora o yo mismo.

En primer lugar, en cuanto a los planes y actuaciones del Gobierno para convertir la línea Canfranc en un corredor ferroviario transfronterizo, el Gobierno considera de gran importancia contar con una conexión ferroviaria con Francia por el Pirineo central, y en este sentido consideramos de manera conjunta tanto el enlace a través de Canfranc como la nueva travesía ferroviaria central de los Pirineos que, como SS.SS. saben, está incluida dentro de los proyectos prioritarios de la red transeuropea de transporte. La línea ferroviaria de Canfranc, como seguramente sabrán SS.SS., está cerrada al tráfico en el lado francés desde el año 1970, exactamente en el tramo desde Oloron-Sainte-Marie hasta Canfranc, tras el descarrilamiento de un tren de mercancías en el puente del Estanquet. Por nuestra parte el tráfico está abierto hasta la estación de Canfranc y hemos hecho y estamos haciendo importantes mejoras en toda la línea desde Zaragoza-Huesca hasta Canfranc. Para el Gobierno español es una línea de gran importancia estratégica que nos permitiría aliviar el tráfico tanto en el lado atlántico como en el lado mediterráneo y, por tanto, es objeto de análisis en todas las cumbres y en todas las reuniones bilaterales entre el Gobierno francés y el Gobierno español y particularmente en las numerosas reuniones que al menos desde abril del 2004 hemos mantenido con el ministro francés de transportes. Particularmente en la última cumbre bilateral hispano francesa, que se celebró justamente en Zaragoza el pasado 7 de diciembre, se alcanzó un acuerdo conjunto para que a la vista del interés regional de la reapertura de esta conexión las distintas entidades territoriales participen en el seguimiento de la evaluación del proyecto de reapertura de la línea desde una perspectiva de cooperación interregional. En este sentido convocaremos en breve al consejero aragonés para que conjuntamente con Aquitania desarrollen esos trabajos conjuntos que permitan establecer el interés y el impacto interregional de la apertura del ferrocarril de Canfranc. Esta situación marca un punto de inflexión en las negociaciones mantenidas hasta este momento con Francia. Confiamos en que la participación directa de los entes territoriales facilite una opinión positiva en el lado francés para la reapertura de la línea. Por mi parte, debo resaltar que se está realizando un importante esfuerzo inversor en el tramo Huesca-Canfranc. Se encuentran en licitación pública las obras de la variante de Huesca y estamos en fase de redacción del proyecto constructivo en los tramos Alerre-Ayerbe, Ayerbe-Caldearenas, Caldearenas-Jaca y Jaca-Canfranc; prácticamente la totalidad del tramo Huesca-Canfranc. Por tanto, queda clara la posición del Gobierno español en relación con la importancia de esta línea y su voluntad de que sea reabierta al tráfico.

El segundo punto se refiere al proyecto constructivo de la base de montaje de vía en Vilafranca del Penedès en la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Saben ustedes que es el ADIF el que tiene encomendada la construcción de esta línea de

alta velocidad y, por tanto, ha sido el ADIF quien ha mantenido conversaciones (al menos durante el tiempo que estamos en el Gobierno) con el Ayuntamiento de Vilafranca del Penedès. En este sentido, quiero destacar que se encuentra muy avanzado un convenio para la utilización de los terrenos necesarios para esa base de mantenimiento. Debo resaltar que, si inicialmente se preveía la utilización de 17 hectáreas de un suelo ciertamente rico en una comarca como es el Penedès, esa necesidad de espacio se ha reducido a 11 hectáreas y además se ha realizado un proyecto de integración ambiental que mejore la inserción territorial de esa actuación. Además, la previsión es que una vez que se termine la fase constructiva probablemente pueda disponerse de cuatro hectáreas de reserva ferroviaria que no serán necesarias para las necesidades de mantenimiento que habrá en la línea. Como último elemento destacable en este sentido y quizás no el menos importante debo decir que a propuesta del alcalde de Vilafranca hemos abierto un diálogo para establecer una negociación sobre la posibilidad de establecer una estación, fundamentalmente orientada a servicios regionales de alta velocidad en Vilafranca del Penedès. Confiamos que estas conversaciones puedan llegar a un acuerdo entre las partes.

Si me lo permiten, quisiera contestar de manera conjunta a cuatro de los puntos que se habían planteado, que se refieren a las siguientes cuestiones: en primer lugar, previsiones del ministerio sobre la línea ferroviaria Lleida-Tarragona-Barcelona-Puigcerdà; en segundo lugar, medidas que piensa llevar a cabo el Gobierno para dignificar el servicio de la línea ferroviaria Barcelona-Puigcerdà-frontera francesa; y en tercer lugar, medidas que tiene previsto impulsar el Gobierno para la mejora de la línea ferroviaria Barcelona-Puigcerdà. De manera, que si me lo permiten, trataré de contestar globalmente a las tres cuestiones, si bien nos queda (lo digo en plural porque hemos analizado el contenido del primer punto) una duda a la referencia al tramo Lleida-Tarragona-Barcelona, puesto que no hay una continuidad como línea de ese Lleida-Tarragona-Barcelona hasta Puigcerdà. Empezando por la línea Barcelona-Puigcerdà, que les recuerdo que tiene una longitud de 157 kilómetros, constituye un eje básico de la red ferroviaria catalana, soporta servicios de cercanías entre Barcelona y Vic y servicios regionales hasta Ripoll y Puigcerdà, constituyendo un enlace ferroviario internacional, puesto que, como ustedes saben, continua hasta La Tour de Carol. El Ministerio de Fomento tiene planteado un programa de actuación a corto y medio plazo con dos objetivos principales: modernizar la infraestructura en toda su longitud y aumentar la capacidad en el tramo de influencia metropolitana de Barcelona obviamente con el objetivo de incrementar la frecuencia de los servicios de cercanías. En el primer grupo de actuaciones de modernización de la línea se están realizando las siguientes. En el tramo Vic-Borgoña en mayo de 2004 la Dirección General de Ferrocarriles finalizó

las obras de renovación de vía y modernización de la electrificación, incluyendo la supresión de pasos a nivel por un importe global de 17,5 millones de euros; en el tramo Borjoña-Ripoll, de 17,8 kilómetros, se están realizando por la misma Dirección General de Ferrocarriles obras de renovación de vía, modernización de la electrificación y supresión de pasos a nivel por un presupuesto de 18,3 millones de euros, cuya finalización está prevista para este ejercicio 2005; en el tramo Ripoll-Puigcerdà, de 50 kilómetros de longitud, se encuentra en redacción el proyecto de renovación de vía y tratamiento de plataforma; y finalmente todo el recorrido Vic-Puigcerdà se encuentra en obras para la mejora de las instalaciones de seguridad y comunicaciones por parte del ADIF.

En el segundo bloque mencionado, para el aumento de capacidad, el escenario final es el de la duplicación de vía entre Barcelona y Vic, porque prevemos realizar esta operación en dos fases diferenciadas, al objeto de obtener en el plazo más corto posible ese incremento de capacidad que venimos precisando para la mejora de los servicios de cercanías. En los presupuestos de este año 2005 se contempla la elaboración de un estudio de alternativas para realizar la duplicación de vía. El estudio se realizará en colaboración con la Generalitat de Cataluña y los ayuntamientos afectados, de manera que puedan concertarse las actuaciones conjuntas ferrocarril-ciudad en los núcleos de población por los que discurre la línea. Entre Moncada y La Garriga y entre La Garriga y Vic el ministerio tiene en redacción proyectos de duplicación parcial de vía. Entre Moncada y La Garriga, de 28 kilómetros, tenemos en redacción un proyecto constructivo de duplicación de vía en una longitud de 12 kilómetros, con un presupuesto de 12 millones de euros. Entre La Garriga y Vic tenemos en redacción un proyecto de duplicaciones parciales en una longitud de 15 kilómetros y con un presupuesto estimado de 48 millones de euros. Estos proyectos van a replantearse en el marco mencionado de estudio global con el objeto de que constituyan la primera fase de una actuación que nos permita incrementar la frecuencia de servicio entre Barcelona y Vic con cuatro servicios a la hora, por lo tanto un servicio cada 15 minutos. Respecto a la mejora de servicios (posteriormente el presidente de Renfe Operadora les podrá ampliar esta información) está prevista como elemento principal la próxima incorporación de los nuevos trenes Civia. Estos trenes mejoran sustancialmente el confort del viaje, incorporan una plataforma más baja (lo cual facilita la accesibilidad de personas de movilidad reducida), tienen mejores equipos de climatización y mejores sistemas de información al viajero, siendo de los denominados trenes ecológicos, puesto que utilizan materiales reciclables y líquidos no agresivos con la atmósfera, además de que su consumo energético disminuye respecto de los convencionales. La incorporación de este tipo de trenes junto con las mejoras previstas en la infraestructura permitirán reducir según nuestras esti-

maciones actuales en 15 minutos el tiempo de viaje entre Barcelona y Vic.

En lo que se refiere a la línea Lleida-Tarragon-Barcelona, entendemos que la pregunta se refiere a la línea que va por Plana de Picamoixons, que es la que se está utilizando por los trenes más rápidos actuales entre Zaragoza-Lleida y Barcelona. Las actuaciones en esta línea, que es una línea bien dotada y equipada, se referirán a las necesidades de mantenimiento y mejora de la red convencional dentro del plan que prevemos presentar dentro de este año en el marco del desarrollo de PEIT. Quisiera destacar únicamente una actuación de recrecido de andenes en las estaciones que se encuentran en el tramo entre Lleida y La Plana de Picamoixons y Roda de Barà, que es donde terminaría esta línea antes de incorporarse el corredor mediterráneo de Tarragona a Barcelona. Estas obras tienen un presupuesto de 1,8 millones de euros y están siendo realizadas por el ministerio. No sé si esta pregunta, realizada por el Grupo Parlamentario Popular, se refería a esta línea o a otra; si es así, procuraremos contestarle durante el turno de debate en la medida de la información de que disponemos.

El siguiente punto se refiere a la rehabilitación de la estación de Ripoll, teniendo en cuenta obviamente que la pregunta está planteada con el esquema organizativo anterior al 1 de enero de 2005. Leo textualmente: Medidas que piensa llevar a cabo Renfe para asegurar que el edificio de la estación transpirenàica de la localidad de Ripoll (Girona) será rehabilitado dado el peligro de derrumbamiento. Debo decir que se trata de un edificio que data de 1924 y que dicha estación se encuentra cerrada, dado que su estado de conservación es malo y está fuera de uso. Es un edificio que está incluido desde 1993 en el catálogo municipal de inmuebles protegidos. El ministerio está actuando para evitar que continúe el deterioro del citado edificio, poniendo en marcha en el año 2004 la redacción del proyecto para su reforma y rehabilitación. Las obras afectarán fundamentalmente a las cubiertas del edificio y se han adjudicado en este mismo mes de febrero. Si posteriormente ustedes requieren más ampliación, el presidente de ADIF podrá contestar a sus preguntas.

La siguiente cuestión se refiere al soterramiento de la vía férrea el San Feliu de Llobregat, provincia de Barcelona, y se pregunta usted acerca de cuáles son las razones por las que no figura partida presupuestaria alguna para acometer esta obra en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2005. Aprovecho para decir que la filosofía general del ministerio establecida en el PEIT indica que las actuaciones en municipios en los cuales se pretenda realizar procesos de integración urbanística o de soterramiento deben estar convenidas entre las administraciones implicadas en la medida que tienen una parte de actuación referida al ferrocarril y otra a la mejora urbanística. En consecuencia, es voluntad del ministerio que estas actuaciones sean convenidas en su contenido y su financiación por las adminis-

traciones implicadas. En el caso particular de San Feliu, en el año 1998 el Ministerio de Fomento licitó el concurso para elaboración de los estudios técnicos relativos a la integración del ferrocarril en San Feliu de Llobregat; posteriormente se redactó un proyecto constructivo, como consecuencia del estudio anterior, cuya redacción finalizó en septiembre del año 2000; sin embargo, todo este proceso se ha realizado en un marco en el que no figuraba un convenio entre las administraciones. El proyecto no fue sometido en su día a la preceptiva tramitación ambiental, por lo que en todo caso y para poder llevar a efecto las obras correspondientes será necesario previamente someter el proyecto a los trámites preceptivos, es decir información pública, declaración de impacto ambiental y aprobación definitiva. Debo decirles que actualmente nos encontramos en conversaciones con la Generalitat de Cataluña y el Ayuntamiento de San Feliu para cerrar definitivamente la solución, así como definir la forma de financiación más conveniente, y, como he dicho anteriormente, deberemos trasladar este acuerdo a un correspondiente convenio para iniciar su tramitación.

Teniendo en cuenta los plazos que necesitamos para el desarrollo de toda la tramitación no realizada, particularmente la declaración de impacto ambiental, este año 2005 no se ha previsto ninguna partida presupuestaria para la ejecución de las obras puesto que difícilmente podremos iniciarlas en este año. Por el contrario, las actuaciones de desarrollo de los estudios que puedan ser necesarios para la adaptación del proyecto constructivo del año 2000 podrán financiarse con cargo a la partida genérica que la Dirección General de Ferrocarriles tiene en los llamados contratos de asistencia técnica que figura en el anexo de inversiones del programa 453.A de los Presupuestos Generales del Estado. Por esta razón no hay una partida específica para el soterramiento de San Feliu, pero eso no significa que se vayan a demorar las actuaciones que pretendemos hacer y que una vez más debo decir que deben enmarcarse en el clima de diálogo al que tantas veces hacemos referencia.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Monfort, por la sistematización de su respuesta que puede facilitar el trabajo.

Señor Jané, portavoz de Convergència i Unió, tiene la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH:** Señor Monfort, gracias por las respuestas en unos casos concretas y en otras más abiertas que ha efectuado a través de su comparecencia a petición de Convergència i Unió sobre diversos aspectos que afectan a infraestructuras ferroviarias en Cataluña.

Si me lo permite, señor presidente, intentaré seguir el orden que mi grupo parlamentario había fijado al pedir las comparecencias. La primera comparecencia que había pedido Convergència i Unió es la relativa al

expediente correspondiente al proyecto constructivo de la base de montaje de la vía en Vilafranca del Penedès. Quiero recordar que se informa a la Cámara sobre este proyecto constructivo a instancias de Convergència i Unió. Somos nosotros quienes pedimos al Gobierno que comparezca para que dé una explicación pública y rigurosa sobre cuáles son los planes de ADIF, que es quien está ejecutando las obras del AVE, en cuanto a esa estación de montaje en Vilafranca del Penedès. Por tanto, un primer aspecto es constatar que esta explicación se realiza a petición de Convergència i Unió. Hay que constatar también que a través de una ardua tarea parlamentaria, también de Convergència i Unió, de presentar preguntas, solicitar informes, datos y documentos pudimos conocer y pudo conocer formalmente Vilafranca del Penedès a través de la remisión a este Congreso y a este grupo parlamentario el proyecto que ya estaba absolutamente definido para realizar esa base de montaje. Por tanto, quiero recordar en este momento que nuestro grupo es especialmente vigilante en este tema, lo ha sido durante todo el año 2004 solicitando datos, informes, documentos y trasladando a Vilafranca del Penedès los documentos que nos llegaban y la información que en ocasiones desde el propio ayuntamiento parecía que se desconocía. Quiero destacar este aspecto porque creo que es importante.

Estamos hablando de una base de montaje y mantenimiento, que está prevista en el término municipal de Vilafranca del Penedès, que va a comportar almacén de material, naves de reparación y mantenimiento de locomotoras, oficinas, zona de aparcamiento... La base de montaje en sí (usted lo reconocía) son 11 hectáreas, 17 campos de fútbol situados en un espacio en el que no estaba prevista su declaración en el planeamiento urbanístico para poder realizar allí una infraestructura como ésta; no estaba previsto poder realizar ese planeamiento urbanístico porque era suelo agrario protegido. Era suelo agrario protegido que además está muy próximo a la zona urbana, con lo que también comporta la utilización de ese espacio territorial en una comarca de gran dinamismo como es la del Alt Penedès de todo el Penedès, como nudo central de lo que son las comunicaciones entre Barcelona y Tarragona y a través también de lo que es el dinamismo de una comarca (toda la zona del Penedès está en constante crecimiento). Esta no es, señor Monfort, una infraestructura menor; es una infraestructura importante que precisa de concreciones y de una explicación. De ahí que usted hoy nos anuncie un convenio para la utilización de esta base de mantenimiento; ustedes han decidido ya realizar esta base de mantenimiento. Se firme o no el convenio la decisión de realizar la base de mantenimiento (ya se han realizado los proyectos y las expropiaciones) está ya en marcha. ¿Dónde están las compensaciones objetivas de que una infraestructura como ésta debe ir acompañada en el momento en que se firma el convenio? Si hay concreción en la realización de la base, debemos exigir concreción al mismo tiempo, no para después sino en el

momento en que se establece un convenio, en el mismo paquete, englobando todo lo que para Vilafranca del Penedès y para la comarca del Alt Penedès puede redundar si finalmente allí se utilizan esos terrenos, esas 11 hectáreas para realizar lo que es esa actuación en el territorio.

Vayamos por partes. ¿Cómo se llega a realizar este proyecto? ¿Con qué base legal se tramita? No estaba vigente la actual Ley del sector ferroviario porque precisamente prorrogamos su entrada en vigor y nos tememos (nos gustaría que el señor Monfort lo concretara) que las previsiones legales que prevén la notificación al ayuntamiento que está para remitirle el correspondiente proyecto y para que en el plazo de un mes el propio ayuntamiento notifique la conformidad o disconformidad de ese proyecto con el planeamiento urbanístico en vigor. ¿Se realizó esta comunicación formal para conocer si esto afectaba o no el planeamiento urbanístico en vigor? Quiero recordar que ese planeamiento es suelo agrario protegido. ¿Se realizó o no? Si no se realizó se conculcó el ordenamiento vigente en aquel momento, que exigía que a través de las alegaciones del propio ayuntamiento se acompañase el informe del órgano competente de la comunidad autónoma. ¿Hay informe al respecto de la Generalitat de Catalunya? Es otro aspecto por el que quería preguntarle porque podría ser que existiese un vicio jurídico en la tramitación de esta base, por tanto aún estaríamos a tiempo para rectificar y para retroceder en aquello en lo que no se haya actuado en la forma debida. Es un aspecto que desde Convergència i Unió queríamos destacar. También nos gustaría que nos concretara por qué motivo y razón cuando se firma todo el convenio sobre el pase del AVE por el término municipal de Vilafranca del Penedès no se concreta nada en aquel momento sobre lo que es esta importantísima infraestructura de 11 hectáreas. Para Convergència i Unió este también es un aspecto importante que deberíamos conocer: cuál ha sido el diálogo entre la Administración General del Estado, a través del organismo pertinente, sea el ADIF, sea el anterior GIF, con el ayuntamiento y exactamente qué trámites ha habido para concretar, en el momento en que el ayuntamiento aún tiene posibilidad de incidir, cuando se acuerda cómo va a transcurrir el AVE por ese término municipal, exactamente cuál va a ser la repercusión futura de esa base de mantenimiento. Usted nos afirma hoy que van a sobrar hectáreas, que esa base de montaje cuando sea de mantenimiento previsiblemente habrá 4 hectáreas de reserva ferroviaria. ¿Van a redundar esas 4 hectáreas a favor del ayuntamiento? ¿Se van a ceder? ¿Qué utilización les vamos a dar? ¿Cuándo lo vamos a concretar? ¿Primero que se haga la base y después ya veremos como se concreta? ¿O en el mismo momento en que acordamos todo, concretamos también, por ejemplo, la cesión de esas 4 hectáreas? La experiencia en otras comisiones y en otras infraestructuras no es buena, porque en ocasiones, a toro pasado, se nos dice: sí, en aquel momento debías exigirlo, pero ya pasó. Por

tanto, pedimos concreciones coetáneas, simultáneas, en el mismo momento. Si se acuerda una base de mantenimiento como esta, que también tiene una repercusión laboral porque genera empleo, ¿hay alguna garantía de que el empleo que se va a generar sea para las personas que ya tienen su residencia en esa localidad y en esa comarca? ¿Hay alguna previsión al respecto? ¿Hay alguna garantía de qué forma vamos a conseguir que los puestos de trabajo que esa base de mantenimiento pudiera generar redunden también a favor de las demandas de empleo de los propios ciudadanos que se verán afectados por la misma? Para nosotros este también es un aspecto importante y crucial.

Me siento muy satisfecho de haber pedido hoy esta comparecencia, porque ha obligado a tener una versión oficial que no teníamos. Ha obligado a adquirir unos compromisos y esto de entrada es positivo. Hoy se nos anuncia un compromiso para posibilitar una estación para los servicios regionales de alta velocidad ubicada en Vilafranca del Penedès. Muy bien, concretémoslo. Estamos en el Congreso de los Diputados, no lo lancemos como una idea de futuro, concretemos el calendario. ¿Cuándo se decide? No digamos quizá se decida y después de que se haya acordado la base se nos diga que esa decisión que íbamos a adoptar al final no ha sido posible. No, esto sería un *tempus* no adecuado para las garantías que el Penedès necesita. Si vamos a acordar la base acordemos, no un futurible, sino un compromiso claro y firmado de que allí se realizará esa estación para los servicios regionales de alta velocidad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jané, estoy siendo benevolente, porque es una comparecencia muy singular, pero ha excedido usted ya el tiempo sobradamente, por lo que le ruego brevedad, por favor.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Voy acabando este aspecto. Resumiendo: compromisos concretos para Vilafranca y que se garanticen también las declaraciones de impacto ambiental. Antes se estaba haciendo referencia a cómo en Sant Feliú debemos seguir todo un trámite para el soterramiento de las vías férreas. También pido aquí todos los trámites de impacto ambiental y todas las declaraciones que hayan de acompañar a los estudios para realizar la base y, sobre todo, también el compromiso claro y concreto de que la estación para los servicios regionales, si se ubica en Vilafranca, que no sea un futurible, que se diga dónde se ubicará, que no suponga una ubicación que aparte esa estación del núcleo urbano o se ubique a una gran distancia de la estación ya existente. Aquí también pedimos una concreción.

Paso rápidamente al resto de comparecencias que había pedido nuestro grupo parlamentario. En relación con Sant Feliú, lo ha recordado el propio secretario general, llevamos mucho tiempo y tampoco ha habido al final un acuerdo y este acuerdo ya es urgente. Es urgente el soterramiento de la vía férrea en Sant Feliú,

porque incluso ese soterramiento va ligado a las estaciones del Trambaix en Sant Feliú de Llobregat. Lo que pedimos desde *Convergència i Unió*, lo venimos pidiendo desde hace muchos años, es acelerar este soterramiento y buscamos que cuanto antes podamos tener ya los proyectos constructivos y podamos agilizar esta infraestructura que nos preocupa. También agradecemos que, a través de muchas actuaciones parlamentarias, se llegue finalmente a una concreción sobre la estación de Ripoll. Realmente estamos hablando de la estación del transpirineo de Ripoll, que es una estación —como sabe bien— emblemática, que tiene un valor artístico, y es una estación para la que pedimos que las obras que se van a iniciar redunden a favor de un proyecto que también es compartido y paralelo con esa estación, que es el proyecto que se llama de tren turístico, el llamado tren Verd, que es un proyecto para la potenciación de la comarca del Puigcerdà de la Cerdaña, que está ligado a la restauración de esa estación y le queremos preguntar si en las partidas para la estación de Ripoll se incluye el centro de interpretación del ferrocarril, un hotel y un archivo del ferrocarril, que es lo que está previsto en ese proyecto de tren turístico y, por tanto, si la utilización de esta estación para esa infraestructura futura del tren turístico está prevista o no en las obras que se están impulsando.

En cuanto a la línea Barcelona-Vic-Puigcerdà, sin ninguna duda va a merecer de una actuación más específica de *Convergència i Unió*. Son muchísimas las actuaciones que hemos hecho a favor de esa vía, a favor de la concreción. Usted nos ha dado hoy algunas concreciones que le agradecemos, pero quiero destacar que por primera vez en muchos años los presupuestos del año 2005 destinan menos partidas presupuestarias para la línea Barcelona-Vic-Puigcerdà que las previstas en presupuestos anteriores. Por ello, nos preocupa que todas las actuaciones que quieren emprenderse no vayan acompañadas también de la suficiente dotación presupuestaria, porque este año, lamentablemente y por primera vez en muchos años, hemos ido para atrás como los cangrejos. Nos preocupa la dotación presupuestaria para esta línea Barcelona-Vic-Puigcerdà que —como muy bien ha dicho y comparto ese diagnóstico— precisa también de una mejora técnica. Debemos modernizar esa línea. Es una línea que tiene tramos de gran peligrosidad, requiere de un esfuerzo compartido y —como también lo ha destacado— es transfronteriza. Antes hablábamos de la línea de Canfranc y esta también es una línea que debemos potenciar a través del Libro europeo del transporte para dotarla de ese carácter transfronterizo.

Termino ya. Se había pedido, señor presidente, por parte de nuestro grupo y estaba incluida la explicación correspondiente al contrato programa del transporte metropolitano de Barcelona. En este aspecto también nos gustaría saber cuándo está previsto ese contrato programa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jané, perdone, pero S.S. no estaba aquí. Esa comparecencia fue retirada porque es una comparecencia del secretario de Estado de Hacienda que tendrá que tramitarse en la Comisión de Economía y Hacienda.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Perfecto, porque me había extrañado que estando incluida como está en el orden del día no se hubiese hecho una referencia expresa al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: Lo hemos comunicado al principio de la sesión.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Gracias, señor presidente y también gracias anticipadas por las respuestas que recibiremos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya, señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: En esta comparecencia estamos ante un reflejo de lo que fueron los presupuestos del año 2005, que el Gobierno presentó en esta Cámara y que en cierto punto se intentó modificar. La gran inversión de los presupuestos en 2005 para Cataluña, 1.340 millones corresponden en el organigrama anterior al tren de gran velocidad, y solo había 32 millones de presupuestos para el ferrocarril convencional. Por eso hoy casi todas las preguntas se referían al ferrocarril convencional, porque aun con las enmiendas que se introdujeron en el presupuesto a todas luces es insuficiente la dotación presupuestaria para el ferrocarril convencional en Cataluña. Nosotros queremos que en un mundo ya colapsado en transporte se desarrolle el sistema ferroviario.

En cuanto a Vilafranca del Penedès he entendido en su intervención, señor Monfort, una exquisita prudencia al anunciar el posible inicio de conversaciones sobre una estación en Vilafranca del Penedès de servicios regionales. Esto me ha decepcionado un poco porque esta mañana viniendo en el avión he leído en la prensa de Cataluña que se daba como un hecho la estación de Vilafranca del Penedès. Ya le digo que lo he leído en el periódico de esta misma mañana. Sin necesidad de tanto rodeo, ¿nos podría, por favor, concretar un poco más? Seguramente usted no habrá leído el periódico, pero nos gustaría saber si esta estación será una realidad y dónde estará ubicada. Entiendo —aunque esta sea la Comisión de Fomento— que hay unas complicidades con los ayuntamientos, pero nos gustaría saber, hasta donde usted nos pueda decir, lo que hay allá acordado con el Ayuntamiento de Vilafranca del Penedès.

De Barcelona-Puigcerdà nos ha enumerado un sinfín de obras, pero Barcelona-Puigcerdà durante estos años anteriores ha sido noticia muchos días por descarrila-

mientos, por interrupción de la vía, por caídas de taludes o de árboles. Realmente, es una línea que había quedado absolutamente sin ninguna inversión y se necesita una inversión rapidísima. Tenemos que recuperar el tiempo perdido, porque por población y por eje metropolitano, en una gran parte de esta línea, se necesita el estudio del desdoblamiento. A ver si podemos avanzar en el desdoblamiento, que no nos pase como nos pasó en los presupuestos que no teníamos proyectos constructivos y, por tanto, era difícilísimo poder aplicar dinero al ferrocarril convencional en Cataluña.

Respecto a la estación neorrománica Ripoll nos dicen que ya han licitado la cubierta. No sabemos tampoco el importe, figuraba en los presupuestos, nos gustaría que pudiera concretar el importe. Desearíamos que el inicio de en esta cubierta de la estación de Ripoll fuese el inicio de la rehabilitación integral de la estación. Nos gustaría que concretase algo al respecto.

Muchas gracias por lo de los andenes de Tarragona a Lleida, pero es que es una obra que clamaba al cielo. Ustedes saben que varios alcaldes lo estaban denunciando porque con el arreglo para que pasaran los Altaria quedaban los andenes a 80 centímetros por debajo del tren y había serías dificultades para el acceso, sobre todo de personas mayores.

Sant Feliú de Llobregat. En este tema tenemos que hacernos un favor mutuo. Cuando vamos diversos representantes políticos a Sant Feliú de Llobregat ya no nos cree nadie. Por parte de ADIF tendríamos que empezar ya a estudiar el impacto ambiental. ¿Que no hay presupuesto? Tampoco estoy conforme. Se unificaron diversos presupuestos de soterramiento de vías como el de Sant Feliú de Llobregat, Montcada i Reixac y Montmeló en una partida genérica que está en los presupuestos sobre soterramiento de vías. Hay una pequeña partida para iniciar los estudios de impacto ambiental, y los proyectos constructivos. Espero que no nos encontremos otra vez como en septiembre y en octubre del pasado año que no se podía aplicar dinero porque no teníamos proyectos constructivos o aun no se podían licitar los proyectos constructivos porque no estaba hecho el estudio de impacto ambiental.

Con las enmiendas que se introdujeron en el Congreso se incrementó el presupuesto en materia ferroviaria, pero no hay ninguna enmienda referida al tren de alta velocidad, a lo que ustedes llaman AVE, sino que todas se referían al ferrocarril convencional para ver si se podía paliar esta enorme desproporción. Esquerra Republicana está conforme con el AVE, pero no puede ser que el tren de alta velocidad se imponga en esta proporción presupuestaria tan grande enfrente del ferrocarril convencional. Quisiéramos que muchas de estas enmiendas, aun a falta de proyectos que se están acabando, y este compromiso arranque con estos proyectos —me estoy refiriendo al Mollet-Papiol, al Vendellós-Tarragona, a todo ese sinnúmero de obra ferroviaria en el ferrocarril convencional— porque está reflejado en los presupuestos y es absolutamente necesario para

Cataluña. No puede ser que el tren de alta velocidad deje sin presupuesto al ferrocarril convencional.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra el portavoz del Partido Popular, que va a compartir su intervención.

En primer lugar, tiene la palabra el señor Lanzuela.

El señor **LANZUELA MARINA:** Quisiera darle la bienvenida también, señor Monfort, por parte de nuestro grupo y los que vamos a intervenir en este momento, la señora Nadal y yo.

En primer lugar, quisiera manifestarle una cierta perplejidad. Se lo digo con total cordialidad, pero esa perplejidad ha existido. Usted ha dicho: Hemos hecho —lo repasaré en el «Diario de Sesiones»— en tan pocos meses importantes actuaciones en el trazado Zaragoza-Huesca, Huesca-Canfranc.

Solo por hacer un recordatorio, que a lo mejor a todos nos viene bien, incluso a mí, usted ha señalado en 1970 el incidente que sucedió en un puente entre Oloron y Canfranc y a partir de ahí entramos en una etapa larguísima que usted ha desembocado en el año 2005. Han pasado cosas muy importantes en medio, unas malas y otras buenas. Hay una etapa de 1982 a 1996, que sin duda conoce, en la que lo más relevante en cuanto al ministerio al que pertenece usted en este momento es que su titular entonces, el señor Borrell, al que tengo en cierta estima, dijo: Mientras yo sea ministro no se hará nada en esa línea. Por cierto, la calificó de antigua. Se terminó 1996 con la descatalogación de la vía. Se suprimió la brigada de mantenimiento y entramos en el impasse más absoluto. Sí que han pasado cosas entonces hasta 1996, algunas muy graves como estas declaraciones del titular del Ministerio de Fomento. Empieza otra etapa que va desde 1996 a 2004. En esa etapa se produce la inflexión, y no más tarde, como usted ha dicho. Usted ha hablado de un punto de inflexión y es en esa etapa cuando ningún partido, ni siquiera al que en este momento represento, se atrevió a decir ni en 1996 ni en 2000 que iba a haber un cambio tan cualitativo en la línea Zaragoza-Huesca. Nadie en aquel momento soñaba, y ustedes tampoco, con que a los 11 meses de acceder al Gobierno iban a tener nada menos que un trazado de alta velocidad entre Zaragoza y Huesca, la parte primera y muy importante, y que hoy se puede ir en línea de alta velocidad en un Altaria desde Madrid a Huesca. Esto hace cinco años ni siquiera lo pensaron los más optimistas. Esto lo han heredado. Lo hemos hecho entre todos los españoles, pero con un Gobierno muy específico. Le agradecería que fuera mínimamente justo cuando se viene a una casa como ésta. Se lo digo no ya como diputado, sino como ciudadano de la calle. Usted no puede decir: hemos hecho. No, no. Lo ha hecho el Gobierno anterior. Y de ahí, desde Huesca a Canfranc, el Gobierno anterior les ha dejado ya el procedimiento iniciado. A usted particularmente, a su secretario de

Estado, del que tan buenas loas ha hecho hace un rato, y por su puesto a su ministra, se lo puedo decir, y si no ahora le daré fotocopia de todos los boletines oficiales del Estado donde está todo el procedimiento iniciado para subir hasta arriba.

No entiendo por qué hoy tenemos tan poco tiempo para debatir, porque esta casa también es para hablar y no para estar continuamente mirando en el reloj, pero no voy a entrar en el eje carretero que también ese Gobierno ha dejado iniciado. Ahora mismo usted puede ir casi hasta arriba por autovía y lo que resta está todo el procedimiento en marcha para ir en autovía desde aquí mismo hasta casi Canfranc. Eso es bueno recordarlo y es bueno reconocerlo y decirlo cuando alguien ha hecho algo bien y, sobre todo, no decir: hemos hecho en unos meses... Parece que ustedes han hecho desde Zaragoza a Huesca, pero como le digo lo revisaré después en el «Diario de Sesiones» porque me parece bastante fuerte.

Ha dicho que ha habido un interés del Gobierno en centrar dos cosas: Canfranc y otra travesía por el medio, de la que no ha citado el nombre. Todos hemos preconizado siempre que sea por el macizo de Viñemal. Los dos ya fueron inflexionados, perdóneseme el barbarismo, en la etapa del Gobierno anterior y ambos se llevaron a Bruselas, un proyecto magnífico de Viñemal hecho por la misma empresa que había realizado el proyecto del Canal de la Mancha, por citarles sólo un recordatorio. Fue el ministro Álvarez-Cascos el que dio un empujón enorme en el antiguo canfranero que hoy ya no es tal canfranero, sino línea de alta velocidad Zaragoza-Huesca y hoy les han dejado todo prácticamente en el Boletín Oficial del Estado para que lo terminen ustedes. Naturalmente que les aplaudiremos si lo hacen. El problema no está en la parte nuestra, y yo confío en ustedes porque lo tienen más fácil imposible, sino que está en la otra parte. Ha citado usted la cumbre de Zaragoza. Ya hubo una en Santander mucho más importante que la de Zaragoza en la que las autoridades francesas se comprometieron a hacer cosas, tanto en el sector carretero como en el ferroviario. Me refiero a la cumbre del 7 de diciembre y si leyó la prensa, para no darle opiniones personales, cualquier criterio era un fiasco en lo que a las comunicaciones transfronterizas se refiere, tanto en la parte carretera como en la parte ferroviaria. Hay otras anécdotas bastante fuertes, por ejemplo, cuando dice: Ya no se va a cumplir el compromiso del Gobierno anterior, que hubiera tres Altaria a Huesca. Por cierto, su secretario de Estado entonces, diputado aquí del Partido Socialista, criticó que hubiera sólo tres Altaria. Llevan gobernando casi un año y no hay más que un Altaria, el que dejó el Gobierno anterior. Por cierto, había dos previstos, según mis noticias dos Alstom que los han dedicado a la línea Sevilla-Córdoba y tenían que haber sido para Huesca-Madrid. En cualquier caso, son anécdotas. Empiecen a demostrar hechos. El Gobierno anterior lo demostró con hechos contundentes, porque en esto no me negará que lo que

era aquella frase absolutamente tremenda del ministro Borrell a lo que deja el Gobierno del señor Aznar hay un paso importantísimo, pero con hechos muy claros. ¿Qué es lo que pasa desde el túnel al otro lado? Deseo que tengan ustedes mucha suerte, pero no parece que los vientos corran favorables. Ojalá tengan suerte porque tendremos todos suerte. Nosotros no les criticaremos en absoluto si consiguen que el tren, como la carretera, llegue hasta Lourón y Pau. En cualquier caso, esta no era una petición de comparecencia nuestra ni creemos que sea un tema para tratar en apenas cinco minutos. Tendremos ocasión de ver lo que están haciendo, que es bien fácil, continuar un poco. Lo más difícil ya está hecho. Tendrán nuestro apoyo en esa continuidad, pero sean un poco justos y reconozcan que los de antes hicieron muchas cosas.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Nadal, tiene la palabra.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Quiero reiterar las gracias por las comparecencias que se están produciendo esta mañana en esta Comisión de Fomento y para seguir un poco el mismo orden en que se ha ordenado la comparecencia me referiré, en primer lugar, al proyecto constructivo de la base de montaje del municipio de Vilafranca del Penedès de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. El proyecto suponía la construcción de la base de montaje, pero suponía también, como SS. SS. conocen perfectamente, convertir ese proyecto en una gran base de mantenimiento para dar servicio hasta la comarca de la Selva y que preveía en el proyecto inicial la construcción de seis kilómetros de vías de ancho internacional, tres kilómetros de vía de ancho ibérico y las instalaciones para la transferencia de carriles, desvíos de intercambio de ejes y mantenimiento de locomotoras. En este proyecto hemos visto toda clase de posiciones por parte del Partido Socialista. Hemos visto que han cambiado ustedes haciendo las más asombrosas volteretas políticas de posición en diversas ocasiones. Esto no lo dice el Partido Popular, lo dicen los ciudadanos de Vilafranca que en una manifestación, no muy lejana en el tiempo, denunciaron los engaños del Partido Socialista y los silencios de Esquerra Republicana y de Iniciativa per Catalunya a este respecto. Se ha referido antes el representante de Convergència i Unió a cuál había sido el camino, el iter que se había producido en este proyecto constructivo de la base de Vilafranca del Penedès y preguntaba, le reitero la pregunta, desde cuándo se disponía de esa información. Porque en definitiva en el expediente debe constar y tenemos un gran interés. **(El señor Vicepresidente, Martínez Sieso, ocupa la Presidencia.)** En primer lugar, porque hace más de dos años y medio se había requerido al alcalde de Vilafranca para que diera información respecto a si la superficie del proyecto constructivo afectaba a servicios municipales, ante lo cual el alcalde tenía información al res-

pecto. Es más, el Partido Socialista en declaraciones afirmó lo siguiente: el hecho de que los terrenos ocupados por la futura base de mantenimiento confluyan con la C-15, que conecta Villafranca con Igualada y Vilanova i la Geltrú, y el potencial que se abre, permitirá convertir la capital del Alt Penedés en un nudo ferroviario de primer orden para las comarcas vecinas con el Valls Llobregat incluido. Esto demuestra que se tiene perfectamente conocimiento de cuál es el proyecto que se está realizando.

En cualquier caso, desde el Partido Socialista también, y pueden ustedes comprobar el Boletín Oficial del Parlamento de Cataluña, lo que se dice, firmado por el Conseller de Política Territorial y Obras Públicas, es que el Gobierno de Cataluña ha acordado expresar las objeciones al proyecto de base de montaje, al mismo tiempo que la Generalitat y el ayuntamiento expresan esta opinión al Ministerio de Fomento. Señorías, yo creo que es imprescindible que la decisión sea tomada y de una forma rigurosa, porque no es ajena a esos cambios de posición la celebración de elecciones. Fíjense ustedes que fue precisamente en campaña electoral de elecciones generales cuando se produjo este cambio por parte del equipo de gobierno en el Ayuntamiento de Villafranca, encabezado por el Partido Socialista.

Estamos ante una situación en que los ciudadanos están reclamando que se solucione lo que genera una gran inquietud en la población. Se ha dicho por parte del compareciente que en este momento se ha ofrecido reducir la superficie a ocupar en la base de montaje en cuatro hectáreas. Nuestra sensibilidad medioambiental es muy notable, pero el cambio se ha producido cuando en Villafranca del Penedés había 22.289 hectáreas de viña el año 1982 y hay 27.547 el año 2003, por lo que cuatro hectáreas de viña tienen un impacto ambiental, si me lo permiten, ciertamente descriptible. Por ello es imprescindible reconocer cuál es la situación que se había producido con anterioridad al cambio de Gobierno. Pido que se informe a esta Comisión sobre el conocimiento por parte del ayuntamiento de la tramitación efectuada por el anterior Gobierno. También tendríamos interés en saber, después de la comparecencia realizada, si el Ministerio de Fomento o Renfe han hecho algún estudio técnico y económico sobre la viabilidad, según se ha comentado, de establecer servicios regionales en el municipio de Villafranca del Penedés. Si se tiene previsto también por parte del Ministerio de Fomento y de Renfe establecer un servicio de regionales en el municipio de Villafranca, indicando en cualquier caso cuál sería su frecuencia.

La construcción de la nueva estación de trenes regionales y del soterramiento de las vías fue un acuerdo firmado en febrero de 2004 por el Ayuntamiento de Villafranca del Penedés y el entonces ministro Cascos para que el GIF costeara un 31 por ciento de este soterramiento. Por tanto, señorías, señores comparecientes, es importante la información que ustedes han dado, pero es importante sobre todo que se termine de una

vez con esas volteretas absolutamente partidistas e interesadas en las que se ha utilizado a la población de Villafranca del Penedés, yo diría que con un interés puramente espúreo, puramente electoralista, respecto al proyecto constructivo de la base de montaje de la vía de Villafranca. En cualquier caso queremos saber si la previsión inicial de esa base de montaje va a quedar con las mismas características con que se había planteado.

Sobre el siguiente punto, muy amablemente el compareciente ha hablado de su disponibilidad a tratar la cuestión que fuera objeto de interés por parte del Grupo Popular, puesto que entendía que no se correspondía exactamente lo que se preguntaba con la propuesta de información por parte de nuestro grupo parlamentario. Dada la importancia y actualidad que tiene en este momento y agradeciéndole muy sinceramente su disposición a responder a las preguntas del Grupo Popular, sí tendríamos mucho interés (si puede ser objeto de respuesta en este momento se lo agradeceremos, si no, lo podemos entender perfectamente y quedamos a la espera de que nos remita información o a que se pueda responder en cualquier otro momento) en conocer, dada la situación que se está viviendo en la ciudad de Barcelona, las obras que se están realizando para la llegada del AVE no sólo a la estación de Sans, sino todo el proyecto constructivo que se está produciendo para su llegada hasta la estación de la Sagrera. Desde el ministerio se ha mantenido que la llegada en el 2007 a Sans es complicada, pero que en cualquier caso la llegada de la alta velocidad a la Sagrera en el 2009 no sólo era complicada sino menos clara. Esto lo afirmaba el señor Morlán, a quien usted nos ha demostrado que tanto admira; usted le cree, nosotros le creemos. Hay poca claridad respecto a la llegada a la Sagrera y existe una especial gravedad sobre la situación que se ha producido en la ciudad de Barcelona para que se puedan realizar estas actuaciones. Creo que el pulso democrático, el músculo democrático que tiene que tener esta Cámara nos obliga por lo menos a plantearlo y les agradeceríamos su respuesta.

La situación que se ha producido por el hundimiento de la línea 5 del metro ha dado lugar en la ciudad de Barcelona a una enorme preocupación y a un rechazo frontal claro de lo que era el trazado inicial del soterramiento para conectar Sans con la Sagrera. Nuestro grupo ha presentado iniciativas, que se verán en el Pleno, respecto a medidas inmediatas de apoyo a los vecinos del Carmel, pero también en el sentido de recuperar, porque nos parece absolutamente básico, una confianza que se ha perdido en las administraciones públicas en las que está presente el Partido Socialista: ayuntamiento, Generalitat, Gobierno del Estado. Les quisiera preguntar de forma clara si ustedes están dispuestos con carácter inmediato a revisar y confirmar que en la ejecución de las obras de infraestructuras correspondientes al AVE, a su paso por la ciudad de Barcelona, se dispone de las garantías técnicas necesarias para salvaguardar la seguridad de los vecinos y de

sus bienes. Esto se lo planteo porque se han producido sonoras manifestaciones y caceroladas en Barcelona rechazando esta opción. Estoy convencida de que ustedes estarán en disposición de dar respuesta a las peticiones ciudadanas para garantizar esta seguridad.

En cualquier caso nosotros compartimos, así lo manifestamos en las alegaciones que se realizaron por parte del Partido Popular, que más profundidad representa menos vibraciones y más seguridad. Yo creo que es imprescindible, y le agradecería una respuesta al respecto, proceder de inmediato a revisar y confirmar que en la ejecución de esas obras no existe ningún peligro y da respuesta a esa inquietud que se produce entre los vecinos. Tenía también mucho interés en hablar de otras cuestiones, pero lo dejaré aquí dada la premura del tiempo y agradeciendo su amabilidad si me pudiera responder a esta cuestión.

La estación transpirenaica de Ripoll. El proyecto de rehabilitación de la antigua estación de Ripoll fue preparado y redactado por el Gobierno del Partido Popular. Tendríamos interés —no se ha dicho aquí— en conocer un plazo concreto. En definitiva, creo que es una obra que, además de tener un interés desde el punto de vista del patrimonio histórico-artístico, afecta muy directamente al servicio. Repito que fue iniciado por el Gobierno del Partido Popular y le encarecería que nos diera una mayor concreción sobre cuándo podríamos tener datos concretos para la recuperación de la estación de Ripoll.

La línea de Barcelona-Puigcerdà hasta la Tour de Querol. Siempre se dice que en esta línea hay tornillos de 1929, es decir, que si lo analizamos la responsabilidad está muy lejana en el tiempo. Pero también es cierto que tenemos que hacer una apuesta clara por la renovación y por la adecuación de esta línea que no sólo fue clave para el desarrollo de todas las comarcas de montaña y para toda la zona de la Cerdaña, sino que fue clave para la expansión de esa zona. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** No les entretendré con las actuaciones realizadas por el Partido Popular, pero usted ha hablado del programa de actuación realizado en mayo de 2004, que viene de las previsiones del Gobierno del Partido Popular, y no cuesta nada reconocerlo, simplemente porque nosotros gobernamos, ahora gobiernan ustedes y nosotros volveremos a gobernar; nosotros hicimos cosas, ustedes harán cosas y nosotros seguiremos haciéndolas. Por tanto, creo que es necesario reconocer que este programa de actuación que ustedes terminaron en mayo de 2004 fue una previsión, una actuación, una apuesta política del Partido Popular.

En cualquier caso, respecto a estas actuaciones, yo sí que quisiera trasladarles algunas preguntas concretas. Usted nos ha dicho en cuánto tenían previsto incrementar la frecuencia de los convoyes, pero no nos ha dicho cuándo se producirá este incremento, en cuánto se va a reducir el trayecto de viaje Barcelona-Puigcerdà, porque usted nos ha hablado de Barcelona-Vic, pero no de Barcelona-Puigcerdà. ¿En cuánto van a quedar esas

tres horas y quince minutos? También teníamos interés en saber, sobre ese tramo Ripoll-Puigcerdà, que es el más afectado, en el que hemos llegado a tener velocidades de 30 kilómetros/hora, ¿en cuántos kilómetros se piensa mejorar la velocidad en ese trayecto? También queríamos preguntar para cuándo está prevista la sustitución de trenes que circulan en esta línea. También queremos saber si está previsto el acondicionamiento definitivo de las traviesas polivalentes que hagan posible la adecuación de las vías al ancho internacional, porque en definitiva estamos hablando, como se decía antes, de una línea transfronteriza que muere en La Tour de Querol.

Estas son las preguntas. Por premura de tiempo no puedo extenderme más y lo dejaría aquí. Agradecería que nos diera una respuesta al respecto, porque insisto en que ha sido un elemento clave para el desarrollo de toda la Cerdaña y toda la zona del Pirineo, pero creo que debe seguir siéndolo.

Con el soterramiento de la vía férrea de San Feliu de Llobregat nos encontramos con otro bonito ejemplo del: y yo más. El yo más que veíamos en Villafranca del Penedés; yo he hecho más por Villafranca, yo me preocupo más porque en definitiva hay cuatro hectáreas menos de viñas afectadas, yo soy quien ha presentado... Pues bien, un ejemplo paradigmático se encuentra en el soterramiento de la vía férrea de San Feliu de Llobregat. La ministra de Fomento, la señora Alvarez, en respuesta a una pregunta dijo claramente que el Ministerio de Fomento ha comenzado a trabajar en la elaboración de un plan estratégico de infraestructuras y transportes dentro del cual se incluirá un apartado específico dedicado a la integración urbana del ferrocarril. En este marco podrán estudiarse las numerosas peticiones existentes en todo el territorio nacional para este tipo de actuaciones y en concreto la relativa a San Feliu de Llobregat. Después la ministra rectifica y dice: No estuve oportuna cuando dije esto, no es cierto, no irá en este paquete, tendrá un tratamiento especial; pero la culpa es del Partido Popular; la culpa de que yo haya dicho esto y me haya comprometido a esto es del Partido Popular. Ante lo cual se le responde y no precisamente por parte del Partido Popular. Lo que se le responde, por parte de otros grupos parlamentarios y concretamente de Iniciativa per Catalunya, es que el Gobierno del Partido Popular había incluido una partida presupuestaria de 1.500 millones de pesetas y que en la actualidad no había esa previsión.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Nadal, le ruego que vaya concluyendo.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Termino rapidísimamente. Comprenderá, señor presidente, que no se puede sustanciar tanto en tan poco espacio de tiempo. Mi grupo parlamentario está dispuesto a que repitamos la sesión, pero lo que no se puede hacer es en cuestiones tan importantes...

El señor **PRESIDENTE**: Fue un acuerdo unánime de la Junta de Portavoces organizar así la sesión. Le puedo decir a S.S. que en este turno entre los dos portavoces del Grupo Popular llevan más de treinta minutos.

La señora **NADA I AYMERICH**: Diez minutos por cada comparecencia, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: En este bloque ustedes tenían solicitada sólo una comparecencia. Lo podremos llevar bien si todos somos razonables, si no obviamente será imposible.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Agradezco su comprensión, agradezco su flexibilidad, señor presidente, pero sí anuncio que por parte del Grupo Popular se volverán a presentar las solicitudes de comparecencia ante la imposibilidad de que con esta metodología de trabajo se puedan tratar, a pesar, insisto, de la disposición y de la buena voluntad de los comparecientes, que quiero reconocer, estos temas con un cierto rigor y con una cierta profundidad.

Termino con esta cuestión. El soterramiento de las vías ha dado lugar a que por parte del Partido Socialista haya habido ataques durísimos contra el resto de fuerzas políticas intentando hacer, como decía, esas volte-retas políticas de absoluto oportunismo. El soterramiento es un compromiso de todas las fuerzas políticas y quisiéramos escuchar para cuándo se va a producir, con qué presupuesto, con cargo a qué partida presupuestaria y con qué plazo.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Empezaré mi intervención por el revés, por donde ha acabado la señora Nadal. Empezaré hablando del soterramiento de la vía férrea de San Feliu de Llobregat. Si miramos el pasado vemos que ha habido un acuerdo, como ha dicho, de todas las fuerzas políticas; se ha trabajado de una manera clara y transparente para que se pueda realizar. Pero hace mucho tiempo que están pidiendo este soterramiento y a eso digo a los representantes del Partido Popular que si piden medallas, cosas que han hecho bien, que acepten también cosas que no están del todo bien, por ejemplo, que este soterramiento no se ha llevado a cabo ni se ha hecho ni había ninguna partida presupuestaria. Por eso, como ha dicho el secretario general, faltaba el estudio de impacto y faltaban otros tipos de proyecto que son muy necesarios para empezar a trabajar y poder desarrollarlo. Le rogaría que cuando pedimos algo en positivo también aceptemos todas las cosas negativas. Por cierto, en este ministerio hemos encontrado demasiadas cosas negativas para los socialistas. Me consta que ha habido reuniones y creo que el secretario nos podría decir cuándo se va a firmar el convenio que va a poner punto y aparte a este tema del

soterramiento. Es una cuestión bastante trillada y ya podemos dejarlo cerrado y ver cómo se funciona.

Ya he dicho que me referiría a los temas de forma que acabaré con el tema de Villafranca. Respecto a las líneas ferroviarias Barcelona-Puigcerdà-frontera francesa, tendríamos que ir un poco más lejos y hacer política de verdad. Hacer aquella política que las ciudadanas y los ciudadanos entienden; la que me gusta a mí. Hace mucho tiempo que esta línea está mal, pero no se ha hecho nada en el ferrocarril hasta hoy para hablar de seguridad y de servicios y comodidad. Eso es lo que quería decir. Quizás sí es muy importante saber en qué tramo, cuántos kilómetros, etcétera, pero vamos a hacer políticas de verdad y vamos a hacer que los ferrocarriles tengan un alto nivel de seguridad, que se vayan eliminando los pasos a nivel, que se renueven todos los servicios de seguridad —los que hay actualmente, no los de hace 20, 30 y 40 años— y que además las líneas férreas lleven todos estos servicios.

Por otra parte, tenemos que dar un servicio a los ciudadanos. Aparte de comodidad, de que los trenes estén adaptados, debemos lograr que tengan una frecuencia que sirva a los ciudadanos; entonces sí daremos un buen servicio público. Creo que en esto ha sido muy claro el secretario general. Ha dicho que van a hacer ese tipo de políticas, pero no sólo en este tramo, sino en todos, por lo que yo he entendido. Es decir, que en su política el tema ferroviario se va a basar en estos dos elementos: seguridad y buena calidad del servicio y servicios al ciudadano. Por eso le felicito, porque creo que haciendo esto y haciendo contratos-programa y planificando tenemos la solución. Se pueden decir muchas cosas, pero si no ha habido una planificación es muy difícil hacer una buena proyección y dar una buena respuesta a los ciudadanos. Señora Nadal, hubo poca planificación y espero que la que hubo se le acepte. Yo no digo que lo que se ha hecho bien no se diga, pero también hay que aceptar lo que se ha hecho mal; que quede muy claro.

Otro tema que considero muy importante —quizá porque me es muy cercano— es la estación de Ripoll. En este momento ya están adjudicadas las cubiertas de la estación, pero hace muchos años que esta estación está cerrada. Hay una plataforma ciudadana que está pidiendo hacer cosas con esta estación y me consta que ADIF tiene sensibilidad para escuchar a esta plataforma y ver qué se puede hacer. Han hablado, han trabajado y están en este tema. Se quiere hacer un tren turístico, que sería muy bueno para la zona. Para los socialistas también es muy importante esta sensibilidad. Que un museo del ferrocarril o bien un hotel va a funcionar en la zona lo está diciendo la plataforma ciudadana. En este momento ADIF está escuchando y está viendo cómo puede aunar estas necesidades con poder hacerlo. A veces está muy claro que no se puede hacer lo que los ciudadanos creen que tendría que ser. Le pediría al secretario general que no dejen que la estación de Ripoll caiga, sino que vaya adelante y podamos

ir todos en este tren turístico en un futuro, no hoy ni mañana, pero sí en un futuro cercano.

Ahora entraré en una cuestión en la que parece que todo el mundo está muy interesado y en torno al que hemos dado muchas volteretas y en el que sobre todo los socialistas hemos hecho muchas cosas raras, como se ha dicho. El contrato y la consultoría de asistencia de apoyo y seguimiento del proyecto consultivo del arrastre de montaje de la vía de Villafranca del Penedès se adjudicó el día 8 de marzo de 2004. Me parece que entonces no estábamos en el Gobierno, a lo mejor sí. Es una plataforma que ya estaba proyectada por el Partido Popular, pero que la población ni siquiera el ayuntamiento conoce hasta mucho más tarde y que no tiene nada que ver —también se ha adjuntado— con la firma del convenio que se hizo con el soterramiento de Renfe por el paso del AVE. Hubo una firma y el Ayuntamiento de Villafranca estuvo muy contento porque ayudó a conseguir algo muy positivo para la población, como fue el soterramiento de Renfe. Ese soterramiento dio a Villafranca un espacio —como todos los soterramientos— dentro de la ciudad que es muy importante para los ciudadanos. No hubo en ningún momento ninguna contraprestación de la base de montaje ni se habló de ello en este convenio, y, si no, léanlo ustedes; no figura ninguna contraprestación como a veces se ha intentado insinuar. Es verdad y lo hemos dicho —y lo repito— que se hicieron volteretas, pero se hicieron por todo el mundo porque ustedes quisieron poner la gran estación de montaje allí, donde hay un sistema de cultivo basado en la vid que, como ha dicho usted, es muy importante para la población. Si vemos la manifestación a la que usted se ha referido creo que queda claro que los manifestantes querían las viñas. Era peor el remedio que la enfermedad.

El alcalde de Villafranca ha trabajado con los socialistas y con el actual Gobierno de la Generalitat de Cataluña para ver cómo se puede hacer una estación de montaje que sirva para el AVE. También tenemos que tener en cuenta que el AVE es muy importante para toda Cataluña y, a lo mejor, para los ciudadanos de Villafranca esta estación no es querida porque no es lo mejor que podrían tener, pero sí es buena para toda Cataluña y a veces nos toca algo mejor y a veces algo peor. Si esta estación de montaje se hace bien tendrá una repercusión menos negativa, y si aprovechamos que hay espacio y que se puede estudiar que haya una aproximación de los servicios de cercanías a la ciudad de Villafranca también estaremos haciendo un favor a la ciudad. Así, vamos trabajando para encajar las piezas de un sistema tan complicado como es un tren de alta velocidad que pasa por un territorio que además es muy sensible. La gente allí está bien como está; es rural y quieren seguir siéndolo. Esto muchas veces no ocurre, pero allí sí y tenemos que pensar que es perfecto para esa gente. Deberíamos ir estudiando cómo podemos hacerlo. Creo que las conversaciones del ayuntamiento y de todos los grupos —que, por lo que yo sé, están

informados por el ayuntamiento— con ADIF están centradas en que haya el menor impacto ambiental. Dejemos trabajar; dejemos que los técnicos hagan su trabajo y que los políticos nos dediquemos al nuestro, que es velar por que las políticas estén al servicio de los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, antes de darle la palabra al secretario general, señor Monfort, para que conteste, quisiera decirles que, dada la intención que tiene esta Presidencia de levantar la sesión como muy tarde a las tres de la tarde, es previsible que el bloque quinto no se sustancie en la sesión de hoy. Se lo digo para conocimiento de SS.SS., puesto que queda terminar el bloque tres y el bloque cuatro que viene a continuación.

El señor Monfort tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Monfort Bernat): Muchas gracias de nuevo a SS.SS. por el tono de sus intervenciones. Permítanme que, por mi parte, haga ahora una exposición de carácter general, que espero que sea breve. Serán el presidente de ADIF y el de Renfe Operadora los que entrarán en los detalles para responder a algunas de sus intervenciones.

Al señor Guinart solo quiero decirle muy deprisa, en relación con Vilafranca, al igual que ha hecho la diputada señora Puig, que dejemos que las cosas avancen ahora por el camino que tienen que avanzar y conducidas por las tres administraciones que han acordado hablar. El Parlamento es el lugar de control del Ejecutivo, pero debe permitir a las administraciones implicadas —el Ajuntament de Vilafranca, la Generalitat catalana y el Ministerio de Fomento— que lleven a cabo el convenio, que naturalmente será objeto de explicación por todas las partes.

En relación con Sant Feliu, tampoco nos tienen que convencer de la urgencia. Es uno de esos pasos a nivel que, desde la perspectiva ferroviaria, había que resolver y estamos en camino de hacerlo. Sobre Barcelona-Puigcerdà, enlace también con lo que nos ha dicho el señor Andreu. A veces, nos piden que hagamos más y más inversión, pero hay que tener en cuenta también, primero, que en una línea que está en explotación no se pueden hacer intervenciones generalizadas en toda la línea, porque afectarían a la calidad del servicio. Como son intervenciones que hay que hacer con el servicio en explotación, tenemos que cuidarlo, y vale más prolongar un poco el período de intervención pero dañando lo menos posible la calidad del servicio, que siempre resulta un poco perjudicado. En segundo lugar, muchas veces no tenemos proyectos para actuar. No basta solo que haya presupuesto. A menudo, cargado de voluntad política, el Parlamento aprueba enmiendas para la ejecución de actuaciones, pero nosotros tenemos que tener los proyectos preparados necesariamente; solo con la voluntad no es posible actuar. Entrando concretamente

en lo que nos decía el señor Andreu, en el caso de Sant Feliu y como he explicado antes —se lo digo también a la señora Nadal—, no podemos invertir en la obra durante 2005 porque no tenemos la declaración de impacto ambiental. Tenemos el proyecto y, en el supuesto de que estemos de acuerdo en él, necesitamos la declaración de impacto ambiental, de la que nuestro Ministerio de Medio Ambiente ha dicho que no podía eximirnos. No se preocupen, porque, en el momento que la tengamos, el proyecto estará en los presupuestos.

Para el conjunto de enmiendas sobre el ferrocarril convencional —que nosotros hemos saludado, porque nos han oído ustedes decir, con nuestra ministra a la cabeza, que apostamos por él, tenemos que tener los proyectos, tenemos que prepararlos para que podamos intervenir. Como he dicho en mi intervención anterior, hemos incrementado notablemente la inversión en materia de ferrocarril convencional, y si añadimos los cercanías, todavía más. Sin embargo, tenemos que dejar madurar esta nueva prioridad política —nueva entre comillas, para que no se me enfade el señor Lanzuela—, en qué proyectos ferroviarios gastamos el dinero para ir centrando la dedicación presupuestaria.

De lo que nos ha dicho el señor Lanzuela, tomo muy buena nota en lo personal, por la lección de humildad que me sugiere, y debo disculparme, aunque revisaré el «Diario de Sesiones» porque, en efecto, yo no suelo hablar casi nunca en primera persona. Lo que tengo en mi nota dice: el Ministerio de Fomento tiene preparado... Si lo he dicho de otra manera, me disculpo por ello; ya digo que leeremos el «Diario de Sesiones». Uno, que ya va siendo bastante mayor y lleva muchos en estas lides, sabe perfectamente que los proyectos de infraestructuras maduran muy despacio y, en efecto, no deben ser objeto de medallas. Además, como decía la señora Puig, si nos ponemos las medallas en una cosa tendremos que aceptar los elementos negativos en otra. Lo que he descrito y lo que desde luego tengo en mi nota es la situación en la que nos encontramos ahora, que es de lo que tengo que dar cuenta. Cuando hablamos de estas cosas, procuro no emplear demasiados adjetivos y referirme a hechos objetivos para describir la situación en la que estamos.

Cuando hablamos de relaciones internacionales, es mucho más importante. Usted lo ha mencionado y yo estoy de acuerdo. El problema es convencer a nuestros vecinos franceses de que nos ayuden a resolver el problema de las relaciones transpirenaicas —la de Canfranc y la de la travesía central transpirenaica— y los problemas que tenemos en los dos pasos costeros. Nuestro mayor problema de capacidad y de relación con Europa del norte —casi toda Europa, menos Portugal— está ahí. Estamos peleando por ello y debemos hacer política de Estado. En nuestra opinión —y digo en nuestra opinión porque ya lo ha expresado la ministra en este Parlamento—, si es deseable —aunque sabemos que no es fácil— una política de Estado para elementos en el largo plazo, para la política internacional

es absolutamente imprescindible. He hablado de la cumbre de Zaragoza porque estuve en ella. No estuve en la de Santander, aunque estuve en otras en tiempos pasados. Si he hablado de la de Zaragoza es porque estuve en ella y he indicado los acuerdos que se tomaron allí.

Señora Nadal, ya he mencionado su intervención sobre Vilafranca. Pregunta usted por la problemática específica de los accesos de la alta velocidad a Barcelona y las fechas que tenemos comprometidas. Ahí sí que hemos expresado concretamente la fecha en la que creemos —creemos en el sentido de que tenemos fe— que podremos llegar a la estación de Sants —2007—. De acuerdo con la previsión de entrada en servicio del tramo Figueras-Perpignan, queremos llegar en 2009, lo que quiere decir que tenemos que dar continuidad a toda la línea hasta la frontera francesa. Tenemos que decir que, en el momento presente, estos objetivos son plausibles; los hemos asumido porque los podemos cumplir, pero a nadie se le debe ocultar que, en efecto, cualquier dificultad técnica que sobrevenga —y esto siempre puede ocurrir— podría dar al traste con un objetivo de esta naturaleza, puesto que es ciertamente ambicioso y nos está obligando a todos los que estamos trabajando en estos proyectos a actuar de una manera muy responsable.

Somos absolutamente sensibles a los problemas de seguridad; antes del accidente del Carmel y después. Existe esa responsabilidad en los ingenieros y en todo el cuerpo técnico del Ministerio de Fomento, como en cualquier otra organización competente en la dirección de obras de infraestructura. Ahora bien, hablando del plano político, si recuerdan ustedes, el elemento que destacó en la primera intervención como prioridad de su actuación la ministra de Fomento fue la seguridad en la realización y explotación de los transportes y la seguridad en la realización de las obras. De manera que, en este sentido, cuente S.S. con nuestra mayor sensibilidad. Hemos estado en Barcelona precisamente el jueves y viernes pasados hablando de la alta velocidad. Como probablemente sabrá usted, hemos participado en los distintos foros y sociedades que tenemos constituidos con el ayuntamiento y la comunidad autónoma; y, cuando digo tenemos constituidos quiero decir que tiene constituido el Ministerio de Fomento. Si quiere, podemos decir también en qué fecha se constituyeron. Tenemos, como le digo, toda la sensibilidad y no se preocupe S.S. porque esta materia es prioritaria para nosotros y, en el caso de Barcelona, nos mueve la sensibilidad y la preocupación vecinal.

Finalmente, quisiera agradecerle a la señora Puig el tono de su intervención y destacar —aunque ya lo hemos hecho a lo largo de la intervención— que, en efecto, el mantenimiento y la seguridad son para nosotros —en orden inverso, la seguridad y el mantenimiento— las prioridades de la acción de todo el ministerio, como bien ha dicho usted —y yo se lo agradezco—, no solo en la línea Barcelona-Puigcerdà, aunque es un

ejemplo donde vamos a concretar estas políticas, sino en todo el conjunto de la red.

El señor **PRESIDENTE**: El presidente del ADIF, señor González, tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): En primer lugar, quiero agradecer, como ha dicho también el señor Monfort, el magnífico tono que se está manteniendo en esta sesión en todos los temas, sin perjuicio, evidentemente, de las posibles discrepancias o distintos planteamientos que se están haciendo.

Atendiendo a las múltiples intervenciones que ha habido en relación con la base de Vilafranca, quiero referirme a ello en primer lugar. Se han planteado cuestiones por parte del señor Jané y del señor Guinart, por CiU, por el señor Andreu de ERC, por la señora Nadal y finalmente por la señora Puig. El señor Jané pedía primero que se explicara cuáles son los planes de la base. Si me permiten, haré una introducción para centrar un poco el tema. El proyecto constructivo inicial de la base de montaje en Vilafranca fue aprobado por la Secretaría de Estado de Infraestructuras justamente en noviembre de 2003, después de haber descartado otra serie de emplazamientos, pues se entendía en aquel momento que no reunían las condiciones adecuadas para una base de esta naturaleza. De los distintos análisis y estudios realizados, justamente era patente que Vilafranca era el sitio que tenía las mejores condiciones como emplazamiento idóneo para una base de montaje y otra de mantenimiento, por varias razones, en primer lugar, porque en este punto concreto hay una confluencia entre la línea de alta velocidad y la vía de ancho Renfe, la línea actual Madrid-Barcelona, que además se encontraban en una cota prácticamente similar; en segundo lugar, porque esta zona geográfica, esta ciudad, tiene también una muy buena comunicación con las principales redes de carreteras, está próxima a una zona urbana, que es un elemento fundamental para una base de esta naturaleza, y está situada a 112 kilómetros de la base de mantenimiento de Puigcerver en Lleida, cumpliendo por tanto con la distancia máxima entre bases que se sitúa en 150 kilómetros y que es la propuesta que formula la UIC en su documento UIC IF-796 sobre mantenimiento de líneas de alta velocidad. Esa base resulta fundamental para la instalación de las vías en la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa entre Vilafranca y Barcelona, ya que permite tanto la recepción y el acopio de los materiales como el balastro, carriles, instalación de electrificación, etcétera, que son necesarios y fundamentales para el montaje de la línea. Asimismo se plantea, por las razones que antes he comentado, la conveniencia de que esta base se configure también al final como una base de mantenimiento. Como se ha dicho aquí con anterioridad, en el proyecto inicial se contemplaba que la base

ocupase una extensión de 17 hectáreas de terreno municipal al norte de la ciudad. Decía el señor Jané: se ha hecho en una zona de suelo especialmente protegido. Por la información de que dispongo, señoría, el suelo del término municipal de Vilafranca es suelo no urbanizable de protección agrícola en todo el municipio. Bien es verdad que hay unas zonas que tienen la calificación de especialmente protegidas y, por la información de que dispongo, el término municipal no se ubica justamente en una zona que tenga esa calificación de especialmente protegida, sí obviamente de protección agrícola porque parece ser que es la calificación que tiene todo el término municipal. Cuando se aprueba el plan de ordenación urbana en 2003, después de haber elaborado ya el proyecto constructivo, que concretamente había sido aprobado el 18 de noviembre del año 2003, se plantean por parte del Ayuntamiento de Vilafranca una serie de cuestiones que son las siguientes: primero, se pide que se produzca una importante reducción de los terrenos ocupados por la base de montaje; adicionalmente se solicita también que no se inicie ninguna actuación hasta que no haya concluido la vendimia, por las razones obvias de que los terrenos donde iba la base o parte de ellos, los que se pretendía expropiar, están destinados a usos vinícolas; se pide una mejora de la integración paisajística y ambiental de todo el entorno de la base, en línea también con esa especial sensibilidad que tiene el municipio en relación con el ámbito medioambiental, y se plantea también que se posibilite que en el futuro pueda existir en ese ámbito una estación para trenes regionales. Desde el GIF se atiende inmediatamente la primera demanda que se plantea y se posponen todas las actuaciones, obviamente, hasta que no finalice la vendimia, porque entendíamos que era un tema harto razonable, y se trabaja en la consecución de un convenio que permita dar validez jurídica a una serie de compromisos que se estaban estudiando entre las dos partes. Por un lado, se plantea una reducción de la base de montaje de 17 a 11 hectáreas. Eso significa una minoración sobre los cálculos iniciales de un 35 por ciento de la superficie. No se hace, señorías, sin análisis. El planteamiento inicial que hace en su momento el GIF era coherente con las bases de montaje de similar naturaleza, no era una superficie elegida al azar, sino que era una superficie coherente con los trabajos y funciones que se le asignan a la base. Esta reducción supone evidentemente un reajuste importante —se crea una complicación adicional sobre la gestión de todo esto—, que significa un esfuerzo técnico bastante notable y también, por qué no decirlo, un esfuerzo económico mayor por cuanto la capacidad de maniobrar dentro de la base queda notablemente reducida, pero hacemos ese estudio y se atiende a esa demanda que formula la corporación municipal. Con objeto de que la base no provoque un efecto antiestético o de distorsión en un área —hay que decirlo— con la belleza paisajística que tiene, se comparte con el ayuntamiento la idea de hacer un cinturón vegetal en todo el entorno de la base, de

modo que quede mimetizada en el paisaje y que se produzca la mejor integración paisajística posible con el entorno. Además de esto, de las 11 hectáreas que finalmente se configuran como zona destinada a base de montaje, en la fase siguiente, que es la de la base de mantenimiento, entendemos que existe la posibilidad de reducir esa base a siete hectáreas, por tanto, que queden cuatro hectáreas como un espacio de reserva ferroviaria, que es perfectamente utilizable sin ninguna duda en la fase de montaje y que se pueda utilizar en el futuro como terreno de uso ferroviario. La voluntad que existe desde el ADIF es que ese terreno señoría —y con esto respondo también a la pregunta que había formulado su compañero de grupo, el señor Jané— hasta que no se le dé el uso ferroviario, sea para uso común de todos los ciudadanos. Ese tema estaba analizado y concordado con el Ayuntamiento de Vilafranca. Si al haber implantado los usos ferroviarios definitivos en el ya citado espacio resultasen suelos sobrantes que estuviesen integrados en el patrimonio del ADIF, la entidad, previos los trámites oportunos, atendiendo obviamente a lo que dice la legislación vigente en esta materia, la Ley de expropiación forzosa por un lado, la del sector ferroviario y la de patrimonio de las administraciones públicas por otro, en ese marco jurídico, que es el marco en el que estamos, procedería a la cesión gratuita de esos suelos a favor del ayuntamiento para fines de utilidad pública y de interés social.

Un tema que se plantea también —y obviamente se han hecho todos los trámites y después les informaré de algunas de las actuaciones que se han hecho— es que antes de iniciar ninguna operación en el ámbito de esa superficie se lleven a cabo las actuaciones arqueológicas pertinentes y en este sentido se han producido varias. El 22 de octubre el ayuntamiento remite una carta en la que recuerda la necesidad de disponer de la correspondiente autorización para intervenir arqueológicamente, emitida por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat; ese mismo día el GIF remite un escrito explicando que los trabajos realizados hasta ese momento han sido de escalonamiento y de desbroce de terrenos estrictamente, pero no se ha iniciado ningún movimiento de tierras, y que está en curso la contratación de una empresa especializada en seguimientos arqueológicos. Se presenta el día 26 de octubre en la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat el proyecto de intervención arqueológica de la base de montaje redactado por ArqueoCiència. La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat, mediante escrito de 2 de noviembre, autoriza la intervención arqueológica preventiva, por lo que se inicia el movimiento de tierras, y de acuerdo con el escrito que nos dirige dicha dirección general también el ayuntamiento emite un escrito en el que permite que se continúen las intervenciones, siempre que estén sujetas a los términos en que se ha producido dicha intervención.

Por último, y respondo a la pregunta que han formulado el señor Andreu y la señora Nadal, la reserva de

terrenos ferroviarios ha sido gratuita, entre comillas, pues puede decirse que se deja aquí por si acaso. Existe una voluntad de estudiar con todo rigor, y no caben declaraciones rimbombantes, la posibilidad de que se lleve a cabo en el ámbito de Vilafranca la creación de una estación de viajeros para trenes regionales. Ese compromiso, que se había pergeñado previamente y que se recoge en dichos términos de compromiso en el convenio a firmar en su caso, se ha cerrado en una reunión habida el viernes pasado en la sede de la Delegación del Gobierno en Cataluña, con presencia del secretario de Estado, del secretario general de Infraestructuras, del alcalde y de un concejal de Vilafranca, así como de la persona que les habla, en el sentido de avanzar las tres administraciones, lo que no significa, señoría, que se haga un planteamiento sin más. Existe la voluntad firme de estudiar este tema en el ámbito, como he dicho, de las tres administraciones conjuntamente, y se hará lo que resulte de la confluencia de la voluntad de las tres administraciones, que están en la línea de trabajar en este sentido, pero obviamente hechas las valoraciones que nos parezcan razonables para una obra de esta naturaleza. Con esto también respondo a su pregunta sobre lo que se va a hacer con el suelo de uso ferroviario.

Me preguntaba usted qué incidencias podía tener esto desde el punto de vista de generación de riqueza en la zona. Es de todos conocido que Vilafranca es una zona muy rica y consolidada, pero, obviamente, la ubicación de la base de montaje en la primera etapa y, sobre todo, de la base de mantenimiento genera unas expectativas de riqueza adicional y diversifica las bases de la economía en una zona tan importante como es Vilafranca. Nuestra previsión —toménlo, por favor, como estudios que se han hecho con rigor, pero cuyas cifras no son exactas—, por similitud con otras bases de parecidas características, es que la plantilla de empleados en una base de mantenimiento, que no de montaje, puede superar los 60 trabajadores. No le puedo decir que vayan a ser trabajadores de la zona, serán trabajadores de donde sea, pero qué duda cabe que al estar ubicada en Vilafranca del Penedès, el mayor porcentaje de personas que va a gozar de esos empleos procederá de allí. Convendrá S.S. conmigo que esto es de este modo; otras restricciones no se pueden establecer. Adicionalmente, en la fase como base de mantenimiento, va a haber seis técnicos de titulación superior o media para el mantenimiento de vías y mantenimiento de desvíos. Además, a cada una de estas dos áreas va ligado el trabajo de unas 30 personas, que totalizan las 60, más los seis titulados de grado superior o medio que forman parte de la plantilla que debe estar permanentemente ubicada aquí correspondiente al ADIF. En esta plantilla se integran ingenieros técnicos, de obras públicas, de telecomunicaciones e industriales, así como topógrafos y administrativos; es un personal francamente cualificado.

Hay también un elemento añadido que creo que hay que poner sobre la mesa. Los sistemas de una base de mantenimiento atienden a tecnologías de último nivel en el ámbito ferroviario: sistemas de señalización, como el ERTMS, sistemas de enclavamiento de balizas, detectores de caída de objetos, detectores de ejes calientes, telefonía GSMR, en definitiva una serie de sistemas que van a exigir la presencia de personal cualificado. Asimismo, es razonable que existan empleos adicionales, en torno a 10 ó 20, para labores de mantenimiento puras que ya se harían en otros niveles. No sé si con eso he respondido a la pregunta que me hacía su compañero, pero al menos he pretendido hacerlo.

Finalmente, se ha planteado una cuestión sobre el convenio que en su momento firmó el Ministerio de Fomento con el ayuntamiento para el soterramiento. Mi memoria histórica aquí es bastante corta, pero por lo que conozco del tema, el convenio se limita, como dice su propio título, a acometer la permeabilidad de la traza del tren convencional en el término de Vilafranca y creo que no se abordan otros temas, por supuesto, tampoco el tema de la base. Únicamente puedo remitirme a los documentos que tengo. En este convenio, que se firma entre el Ministerio de Fomento, el entonces presidente del Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, y el ayuntamiento, se recogen las obras de infraestructuras para el cruce de la línea convencional en el ámbito del municipio.

Entrando en el segundo tema que quería tratar, el señor Jané, de Convergència i Unió, y el señor Andreu me preguntaban por el importe de las obras previstas y el estado del proyecto. La señora Nadal preguntaba por el plazo previsto de las obras y se planteaba también algunas cuestiones relacionadas con usos que en el futuro se puedan dar a esta estación. Si me permiten SS.SS. voy a explicarles el estado en el que se encuentra y las actuaciones que se van a llevar a cabo.

El señor **PRESIDENTE**: Se lo permitimos, señor González, pero le ruego que con brevedad.

El señor **PRESIDENTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): Voy a ser muy breve. Como se ha dicho aquí, es un edificio que se construye como estación de ferrocarriles transpirenaicos en el año 1924, en el año 1993 se incluye en el catálogo municipal de inmuebles protegidos del Plan general de ordenación urbana de Ripoll por su valor histórico y cultural dentro de lo que era un ejemplo de las corrientes neorrománicas de la fecha. Digo esto porque eso obliga a que haya que tener un escrupuloso cuidado en cuanto a las intervenciones a hacer porque hay que tener en cuenta unos criterios de rehabilitación de los edificios que están catalogados y esa sensibilidad, señorías, la tenemos, no les quepa la menor duda. Dado el deterioro en que se encuentra, en el año 2001 el Ayuntamiento de Ripoll realiza varios requerimientos a Renfe por los que le

pide que se lleven a cabo obras de estabilización fundamentalmente referentes a la cubierta por encontrarse en un estado francamente muy precario. En febrero del año 2004, Renfe prepara el proyecto de ejecución de reforma y rehabilitación de cubiertas en la antigua estación de Ripoll, en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2005 y en la parte correspondiente al ADIF, en el apartado de distribución regionalizada de inversiones se incluye una rúbrica con el concepto Mejora de estación de Ripoll. A ese respecto, este proyecto contempla la consolidación de la estructura resistente de la cubierta, la restauración integrada de las cubiertas, tanto la de pizarra como la de teja, la restauración de todos los elementos arquitectónicos de cubierta, cornisas, canalones, lucernario, pináculo, la sustitución de todos los bajantes y los albañales del edificio y, finalmente, la demolición de la tabiquería interior, que correspondía al uso de vivienda que se le había dado a ese edificio. Tras el preceptivo concurso las obras proyectadas han sido adjudicadas con fecha 4 de febrero de este año, por un importe de 296.292.51 euros y con un plazo de ejecución de cinco meses, a una empresa de la zona, a una empresa catalana, y se prevé que se inicien esas obras en breve.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Salgueiro, tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Salgueiro Carmona): Intervengo con mucha brevedad para contestar a unas cuestiones que ha planteado la señora Nadal en cuanto al servicio regional en Vilafranca del Penedès. Efectivamente, el servicio regional en Vilafranca del Penedès se va a ver beneficiado por la puesta en marcha de los nuevos servicios regionales en trenes de rodadura desplazable que pondremos en servicio a finales del 2007 o principios del 2008. Son trenes que están fabricados por CAF-Alstom y permiten velocidades de hasta 250 kilómetros por hora. Por tanto, cuando se ponga en marcha el itinerario Lleida-Tarragona-Barcelona se prestará este servicio regional.

Otra cuestión puntual que ha planteado ha sido la relación Barcelona-Puigcerdà. En cuanto a si se van a incluir nuevos trenes, le diré que cuando se realicen las actuaciones de mejora de potencia en las subestaciones del tramo se van a incluir las unidades de tipo 447, que van a permitir solventar la problemática de capacidad derivada de la estacionalidad y eliminar además molestias por los transbordos que tienen que producirse entre Ribes y Ripoll.

Por otra parte, como comentó el secretario general en su intervención, está previsto que a finales de 2006 y no antes, porque es el tiempo de fabricación necesaria para estos trenes, se vayan incorporando trenes cívica, en principio con unas previsiones de cinco trenes cívica. En cuanto a la otra cuestión que planteaba de esta línea que era la reducción del tiempo y frecuencia, le diré que, una vez que se terminen todas las mejoras previstas,

permitirá un aumento de frecuencia del servicio que se concretaría en un tren cada diez o quince minutos en el tramo de cercanías hasta Vic, cada hora hasta Ripoll y cada dos horas hasta Puigcerdà. La reducción de tiempo que va a permitir la nueva infraestructura desde Puigcerdà hasta Barcelona va a ser de 42 minutos, y entre las cercanías de vía Barcelona en 15 minutos.

Con esto creo que he contestado a las preguntas que me han planteado.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Nadal desea intervenir.

¿Alguien más desea consumir un turno? **(Pausa.)**

Señorías, antes de conceder el uso de la palabra, les informo de que el portavoz del Grupo Popular y otros portavoces me han comunicado que por el tiempo que están durando las comparecencias y por su complejidad es imposible sustanciar la que figura como bloque tercero, que consta de un conjunto de cuatro comparecencias y tres preguntas. La Presidencia manifiesta que, efectivamente, resulta difícil. Dado que se me ha comunicado que por algunos grupos van a intervenir tres o cuatro portavoces, si la Comisión lo acuerda finalizaremos el orden del día de hoy con el turno que ahora ejecuten los portavoces de los grupos parlamentarios y con la respuesta de los miembros del Gobierno, quedando vivas, obviamente, todas las iniciativas que componen los bloques tercero y quinto. He de reconocer que esta Presidencia y los portavoces hemos sido muy ambiciosos a la hora de elaborar el orden del día, pero les agradezco a todos ustedes que, dentro de la complejidad del mismo, nos hayamos atendido a criterios bastante razonables y por supuesto agradezco a los miembros del Gobierno su disponibilidad para sustanciar las cuestiones.

Solo han pedido la palabra la señora Nadal y la señora Puig. Señora Nadal, tiene S.S. la palabra.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Quiero agradecer en nombre de mi grupo parlamentario el esfuerzo que han hecho los comparecientes, puesto que condensar en tan poco espacio de tiempo tanta información importante es difícil. En ese sentido, quiero trasladarles nuevamente el agradecimiento del Grupo Popular.

Se han quedado en el tintero muchas preguntas que han sido formuladas por mi grupo parlamentario, por lo que el Grupo Popular utilizará otra vía reglamentaria, las preguntas escritas, con el fin de obtener la información que les ha sido imposible proporcionarnos en el día de hoy. Ahora bien, hay tres cuestiones que de forma telegráfica, por su importancia, no quisiera dejar de mencionar en este momento. En primer lugar, me voy a referir a la afirmación que se ha hecho respecto a la fe que tiene el Gobierno para que el AVE llegue en 2007 a Sans y en 2009 a La Sagrera. Tener fe está muy bien, pero cuando nos encontramos en una Cámara política, además de fe, que está muy bien tenerla, están mejor los compromisos políticos. El Grupo Popu-

lar ha pedido muy claramente un compromiso político para terminar con esa preocupación que existe actualmente entre los ciudadanos de Barcelona, que está claro que van a impedir que se realice el túnel del AVE. Permítanme que haga un paréntesis. ¿Se imaginan ustedes la situación en la que nos encontraríamos si el derrumbe en Barcelona se hubiera producido gobernando el Partido Popular por una obra tunelada debido a las obras del AVE? ¿Se imaginan ustedes el trabajo que tendría el señor Rubalcaba mandando SMS y convocando manifestaciones? Lo digo sin ninguna acritud **(La señora Palma Muñoz: ¡Y también sin ninguna vergüenza!)**, pero con todo el convencimiento personal y político. Lo digo con toda sinceridad y además este es un sentimiento compartido por muchos ciudadanos de la ciudad de Barcelona, que, insisto, hicieron una sonora manifestación en la calle Navas de Tolosa hace muy pocos días **(La señora Palma Muñoz: ¿A qué viene esto?)**, casi un millar de personas. ¿Qué quiere decir esto? Pues quiere decir que nos encontraremos con problemas y con problemas serios. Les agradezco la información que nos han dado, pero les pido una respuesta relativa a si con carácter inmediato están dispuestos a proceder de oficio a revisar y confirmar que en la ejecución de las obras de infraestructuras correspondientes al AVE, en su paso por la ciudad de Barcelona, se dispone de las garantías técnicas necesarias. Se lo agradeceré sinceramente, de la misma manera que me gustaría saber si estarían ustedes dispuestos a que se investigara esta cuestión, a que se cree una Comisión de investigación. Se rechazó en el Parlament de Catalunya por parte del Partido Socialista, de Esquerra Republicana y de Iniciativa per Catalunya, aunque parece que ahora hay una cierta disponibilidad. Esto ayudaría mucho a tranquilizar la inquietud que hay entre la ciudadanía de Barcelona y permitiría lograr un cierto avance. Les aseguro que se lo digo desde la absoluta confianza y el convencimiento de que, como usted ha dicho, el primer elemento que les preocupa es la seguridad. Por tanto, desde esa sensibilidad compartida les pediría, primero, que me respondan a esta pregunta de contenido político, a ese compromiso político, no de fe, que se les está pidiendo desde el Partido Popular.

Respecto a Vilafranca, como decía el clásico, también sin acritud, es incomprensible que mientras había un Gobierno del Partido Popular hubiera tantísimas dificultades y tantísimos problemas para que se estableciera la base de montaje. He leído las palabras, que no repetiré, del alcalde socialista respecto al conocimiento de todos los datos y del acuerdo sobre el establecimiento de la base de montaje antes de la campaña electoral, que cambió completamente durante la campaña electoral. Desde el Grupo Parlamentario Popular sólo quiero decir que nos alegramos de que finalmente se pueda llegar a una solución, pero creo sinceramente que en la intervención ha quedado clara la utilización electoralista que de esta cuestión hizo el Partido Socialista.

Finalmente, y muy telegráficamente, quiero decirle a la señora Puig, con respecto al soterramiento de Sant Feliú, que no es opinión del Grupo Parlamentario Popular. Lea usted el «Diario de Sesiones» del Senado, de 12 de julio de 2004, número 51 y verá que no hay las declaraciones de ningún miembro del Grupo Parlamentario Popular. Hay unas declaraciones del portavoz del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés, el señor Bosch, indicando lo que había hecho el Partido Popular e indicando lo que no había hecho el Partido Socialista. Insistimos, terminemos ya con el yo más. Terminemos con el yo más, porque estoy convencida de que todos estamos preocupados. La señora Puig decía: avancemos ahora. Señora Puig, sigamos avanzando ahora.

Agradezco nuevamente a los comparecientes la información que han dado a esta Comisión y las preguntas que no se han podido responder, insisto, serán trasladadas por otro mecanismo reglamentario.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Puig, tiene S.S. la palabra.

La señora **PUIG GASOL**: Como dice la señora Nadal, sigamos avanzando. No estoy en desacuerdo.

Con respecto a la primera intervención que ha realizado la señora Nadal me ha parecido que es aprovechar un poco los restos. Hace más de un año no teníamos todas las garantías, ¿teníamos todas las garantías hace más de un año? No se puede pedir lo que no pediríamos a otros. De acuerdo. Aunque sé que no se podrán decir fechas, sobre la instalación de la base de montaje, mi pregunta final es: ¿nos podría decir si habrá pronto acuerdo? Esta es la pregunta que me gustaría que ustedes terminaran contestando.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Monfort, tiene S.S. la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Monfort Bernat): Voy a añadir muy rápidamente una precisión a la señora Nadal, que antes se me ha pasado por alto, que es confirmarle que la travesía que se está instalando en la línea Barcelona-Puigcerdà es polivalente. Esto permitirá en su momento hacer la transformación al ancho internacional de una manera más fácil. Lo ha preguntado usted en su primera intervención y se me había pasado por alto contestarle. Las palabras tienen mucha importancia y cuando he dicho creo, y he matizado que lo decía en el sentido de la fe, me quiero corregir, lo digo desde el sentido de la convicción. La fe no es lo mejor ni es nuestra mejor aliada para hablar de fechas y compromisos en la materia de la que estamos hablando. Querría resaltar que cuando decía creía, no quería dar una opinión general, sino que tenemos la convicción de que el año 2007 es un horizonte razonable para llegar con nuestro ferrocarril de alta velocidad a Sans, si nada se nos tuerce, e

insisto en que obviamente puede haber dificultades en la ejecución de una obra que no podemos prever ahora, por lo que estas fechas siempre hay que considerarlas como fechas objetivo y posibilistas, pero sujetas naturalmente al desarrollo de los acontecimientos.

En el año 2009 se prolongará por la Sagreras hasta, como decía antes, la concesión de Figueres-Perpignan. No tenemos ninguna intención de dar trabajo adicional al señor Rubalcaba, ni muchísimo menos. De manera que puedo asegurar que nuestro objetivo en este sentido es dar las garantías técnicas en la medida de nuestras capacidades, que no son pocas. Por tanto, deje usted a los técnicos que hagamos nuestro trabajo. Es motivo de preocupación lo que ha ocurrido —y se lo decía antes— antes del accidente de El Carmel y después del incidente de El Carmel todavía con mayor fuerza, porque nos obliga en efecto a revisar toda nuestra capacidad de trabajo, pero, no tiene sentido una comisión de investigación para el desarrollo de trabajos que estamos pendientes de hacer porque se están ejecutando los proyectos. Estoy hablando de la alta velocidad, porque naturalmente no voy a hablar de El Carmel porque no nos compete. No sé si he entendido bien, pero he entendido que usted quería una comisión de investigación. Si usted se refiere a El Carmel no me parece que sea en el seno de nuestro ministerio donde debamos dar una opinión, más allá de la opinión técnica y de la solidaridad con las personas que están sufriendo esta situación. Comprenda usted que no tiene ningún sentido político, ni ningún sentido administrativo que desde el Ministerio de Fomento abriésemos una investigación por un incidente que ha pasado en la competencia de otras administraciones.

Usted ha mencionado al alcalde de Vilafranca. Usted debería dirigirse al señor alcalde, que estoy seguro que no compartirá su opinión, pero que lógicamente es quien ha de responder a la cuestión que usted plantea respecto de él. Nos ha dicho que hemos hecho una utilización electoralista de esta cuestión. Lo único que le digo que estamos en vías de encontrar solución a un problema que estaba ahí y que está ahí. Creemos que estamos en la línea de trabajo para encontrar esa solución. Como le ha dicho el presidente del ADIF, el viernes pasado sostuvimos una reunión de alto nivel en la que estábamos las tres administraciones. Esa es la vía para llegar a los acuerdos y confiamos en que se logren en breve.

Respecto al último asunto que usted ha planteado, Sant Feliú, actuaciones realizadas por el PP y realizadas por el PSOE, yo no voy a entrar en valoraciones porque no me corresponden a lo que se hizo en el pasado desde un punto de vista político. He hecho la referencia a lo que se ha hecho desde el punto de vista administrativo. He dicho que es un procedimiento que las administraciones tenemos que seguir siempre, porque es un preceptivo legal. El procedimiento no está bien hecho, dado que requerimos declaración de impacto ambiental y, por tanto, tenemos que sujetarnos a las necesidades que la

legislación española nos impone. Por tanto, lo que tenemos que hacer ahora es conseguir esa declaración de impacto ambiental de nuestro Ministerio de Medio Ambiente, y a continuación, como ya le he dicho también al señor Andreu, es cuando estaremos en condiciones de poner las obras en el presupuesto e iniciarlas; cuanto antes, naturalmente mejor y ese es el objetivo.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Monfort. De nuevo le reitero el agradecimiento por el esfuerzo, pero como no lo hemos resuelto hoy, me temo que tendrán que volver.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y veinte 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**

