



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Año 2004

VIII Legislatura

Núm. 10

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. MANUEL MARÍN GONZÁLEZ

Sesión plenaria núm. 10

celebrada el jueves, 20 de mayo de 2004

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Solicitudes de creación de Comisiones de Investigación:

- Solicitud, formulada por 75 Diputados del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, de creación de una Comisión de Investigación para esclarecer la verdad acerca de los hechos sucedidos de los días 11 al 14 de marzo, así como sobre los antecedentes y consecuentes que resulten coherentes con aquella finalidad. (Número de expediente 156/000001.) ..... 342
- Solicitud, formulada por los Grupos Parlamentarios Socialista del Congreso, de Esquerra Republicana (ERC), Vasco (EAJ-PNV), de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y Mixto, de creación de una Comisión de Investigación que tenga por objeto esclarecer los acontecimientos anteriores y posteriores a los atentados del 11 de marzo vinculados con éstos, las actuaciones que han realizado sobre ellos los poderes del Estado, así como la implicación que para la seguridad pública han tenido y tienen tales hechos para el futuro. (Número de expediente 156/000002.) ..... 342

**Convalidación o derogación de Reales Decretos-Leyes:**

— **Real Decreto-Ley 1/2004, de 7 de mayo, por el que se aplaza la entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. (B.O.E. núm. 114, de 11 de mayo de 2004) (Núm. expte. 130/000001) . . . . .** **343**

**Propuestas de creación de Comisiones:**

— **Solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, de creación de una Comisión Mixta Congreso-Senado para el Estudio del Problema de la Droga. (Número de expediente 155/000001.) . . . . .** **357**

— **SOLICITUD del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, de creación de una Comisión Mixta Congreso-Senado para el Estudio del Problema de las Drogas. (Número de expediente 155/000003.) . . . . .** **357**

— **SOLICITUD del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), de creación de una Comisión Mixta Congreso-Senado para el Estudio del Problema de las Drogas. (Número de expediente 155/000005.) . . . . .** **357**

— **SOLICITUD del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, de creación de una Comisión Mixta Congreso-Senado de los Derechos de la Mujer. (Número de expediente 155/000002.) . . . . .** **357**

— **SOLICITUD del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, de creación de una Comisión Mixta Congreso-Senado de los Derechos de la Mujer. (Número de expediente 155/000004.) . . . . .** **357**

— **SOLICITUD del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), de creación de una Comisión Mixta Congreso-Senado para la igualdad entre mujeres y hombres. (Número de expediente 155/000006.) . . . . .** **357**

**S U M A R I O**

*Se reanuda la sesión a las nueve y quince minutos de la mañana.*

Página

**Solicitudes de creación de comisiones de investigación . . . . .** **342**

Página

**Solicitud, formulada por 75 diputados del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, de creación de una comisión de investigación para esclarecer la verdad acerca de los hechos sucedidos de los días 11 a 14 de marzo, así como sobre los antecedentes y consecuentes que resulten coherentes con aquella finalidad . . . . .** **342**

**Solicitud, formulada por los grupos parlamentarios Socialista del Congreso, de Esquerra Republicana (ERC), Vasco**

**(EAJ-PNV), de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y Mixto, de creación de una comisión de investigación que tenga por objeto esclarecer los acontecimientos anteriores y posteriores a los atentados del 11 de marzo vinculados con éstos, las actuaciones que han realizado sobre ellos los poderes del Estado, así como la implicación que para la seguridad pública han tenido y tienen tales hechos para el futuro . . . . .** **343**

*El señor presidente pregunta a todos los portavoces de los grupos parlamentarios si están de acuerdo con el texto común, presentado ayer por la tarde en el Registro General, en relación con la creación de una comisión de investigación acerca del acto terrorista del 11 de marzo. A continuación solicita de la Cámara el apoyo unánime a este texto común, lo que se aprueba por asentimiento.*

	Página
<b>Convalidación o derogación de reales decretos-leyes .....</b>	<b>343</b>

	Página
<b>Real Decreto-ley 1/2004, de 7 de mayo, por el que se aplaza la entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario .....</b>	<b>343</b>

*La señora ministra de Fomento (Álvarez Arza) comparece ante la Cámara para exponer las razones que han conducido al Gobierno a aprobar el Real Decreto-ley 1/2004, de 7 de mayo, por el que se amplía el plazo de entrada en vigor de la Ley 39/2003, del sector ferroviario, con objeto de iniciar el procedimiento para la convalidación del mismo. Explica las dos razones fundamentales que han aconsejado la ampliación del plazo, que son la falta de desarrollo normativo necesario y la indefinición de la organización funcional de los nuevos organismos ADIF y Renfe Operadora, además de otras cuestiones relacionadas con esta reforma del transporte por ferrocarril, como es el obtener el máximo grado de consenso posible con las comunidades autónomas en torno al nuevo modelo ferroviario y la necesaria viabilidad y sostenibilidad financiera de las futuras empresas públicas ferroviarias.*

*En turno de fijación de posiciones intervienen los señores **Labordeta Subías** y **Rodríguez Sánchez**, del Grupo Parlamentario Mixto; **Mardones Sevilla**, del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria; la señora **Navarro Casillas**, del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds; **Beloki Guerra**, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV); **Andreu Domingo**, del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana (ERC); **Jané i Guasch**, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió); **Ayala Sánchez**, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, y **De la Encina Ortega**, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso.*

*Reabre el debate la señora **ministra de Fomento**.*

*Intervienen de nuevo los señores **Ayala Sánchez** y **De la Encina Ortega**.*

*Sometida a votación la convalidación o derogación del Real Decreto-ley 1/2004, de 7 de mayo, por el que se aplaza la entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario, se aprueba la convalidación por 184 votos a favor y 137 en contra.*

	Página
<b>Propuestas de creación de comisiones . . . .</b>	<b>357</b>

	Página
<b>Solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, de creación de una Comisión Mixta Congreso-Senado para el estudio del problema de la Droga . . .</b>	<b>357</b>

	Página
<b>Solicitud del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, de creación de una Comisión Mixta Congreso-Senado para el estudio del problema de las drogas . .</b>	<b>357</b>

	Página
<b>Solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), de creación de una Comisión Mixta Congreso-Senado para el estudio del problema de las drogas .....</b>	<b>357</b>

	Página
<b>Solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, de creación de una Comisión Mixta Congreso-Senado de los Derechos de la Mujer .....</b>	<b>357</b>

	Página
<b>Solicitud del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, de creación de una Comisión Mixta Congreso-Senado de los Derechos de la Mujer .....</b>	<b>357</b>

	Página
<b>Solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), de creación de una Comisión Mixta Congreso-Senado para la igualdad entre mujeres y hombres .....</b>	<b>357</b>

*La señora secretaria (Sainz García) da lectura de una propuesta al Pleno de la Cámara de creación, al amparo del artículo 50 del Reglamento, de la Comisión Mixta de los derechos de la Mujer y de la Igualdad de Oportunidades.*

*Sometida a votación la creación de una Comisión Mixta Congreso-Senado para el estudio del problema de las drogas, se aprueba por asentimiento.*

*Sometida a votación la creación de una Comisión Mixta de los derechos de la mujer y de la igualdad de oportunidades, se aprueba por asentimiento.*

*Se levanta la sesión a las once y diez minutos de la mañana.*

**Se reanuda la sesión a las nueve y quince minutos de la mañana.**

#### **SOLICITUDES DE CREACIÓN DE COMISIONES DE INVESTIGACIÓN.**

— **SOLICITUD, FORMULADA POR 75 DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, DE CREACIÓN DE UNA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN PARA ESCLARECER LA VERDAD ACERCA DE LOS HECHOS SUCEDIDOS DE LOS DÍAS 11 AL 14 DE MARZO, ASÍ COMO SOBRE LOS ANTECEDENTES Y CONSECUENTES QUE RESULTEN COHERENTES CON AQUELLA FINALIDAD. (Número de expediente 156/000001.)**

— **SOLICITUD, FORMULADA POR LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA DEL CONGRESO, DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC), VASCO (EAJ-PNV), DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS Y MIXTO, DE CREACIÓN DE UNA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN QUE TENGA POR OBJETO ESCLARECER LOS ACONTECIMIENTOS ANTERIORES Y POSTERIORES A LOS ATENTADOS DEL 11 DE MARZO VINCULADOS CON ESTOS, LAS ACTUACIONES QUE HAN REALIZADO SOBRE ELLOS LOS PODERES DEL ESTADO, ASÍ COMO LA IMPLICACIÓN QUE PARA LA SEGURIDAD PÚBLICA HAN TENIDO Y TIENEN TALES HECHOS PARA EL FUTURO. (Número de expediente 156/000002.)**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión.

El primer punto del orden del día versa sobre las iniciativas presentadas para la constitución de una comisión de investigación acerca del acto terrorista del 11 de marzo. Como ustedes saben, distintos grupos parlamentarios habían introducido dos iniciativas al respecto. Ayer, en el registro de la Cámara se ha presentado un texto común por parte de aquellos grupos parlamentarios que introdujeron las dos iniciativas. Teniendo la

Mesa este texto, que ha sido conocido y distribuido a los distintos grupos parlamentarios, siendo la tradición de esta casa aplicar las características de lo que pudiera ser un debate de totalidad y existiendo un acuerdo general entre todos los grupos parlamentarios, solicitaría de todos y cada uno de ellos, particularmente de dos que no tomaron ningún tipo de iniciativa al respecto, que se manifestaran en este momento, al objeto de ordenar el debate, si procediere, o simplemente de constatar el asentimiento general de la Cámara, acerca de la adopción de este texto común presentado, como digo, ayer por la tarde-noche en el Registro General.

Así pues, solicito al Grupo Parlamentario Mixto su consideración respecto al texto presentado. Basta que me digan si están de acuerdo o en desacuerdo, para a continuación, eventualmente, ordenar el punto de debate.

La señora **FERNÁNDEZ DÁVILA**: De acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: El representante del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria.

El señor **RIVERO BAUTE**: Gracias, señor presidente.

Dado que nuestro grupo no firmó ninguno de los textos presentados en su día y que han dado lugar a esta iniciativa conjunta, quiero recordar a la presidencia y a SS.SS. que desde el primer momento nosotros dijimos que lo que proponíamos era una iniciativa conjunta y que estábamos de acuerdo en la investigación pero no en iniciativas unilaterales que produjeran distorsiones del objeto fundamental, que es el esclarecimiento de los hechos. Al haberse puesto de acuerdo los grupos firmantes, nosotros vamos a apoyar la iniciativa conjunta.

El señor **PRESIDENTE**: Izquierda Unida.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Señor presidente, somos firmantes de las iniciativas y por tanto vamos a votar favorablemente.

El señor **PRESIDENTE**: Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

El señor **ERKOREKA GERVASIO**: Gracias, señor presidente.

El Grupo Vasco figura entre los suscribientes del documento y por ello va a apoyar la iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Esquerra Republicana.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Señor presidente, gracias.

Como somos firmantes, estamos de acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Convergència i Unió.

El señor **DURÁN I LLEIDA**: Señor presidente, nosotros no suscribimos en su día ninguna de las propuestas de creación de la comisión de investigación. Es conocida por todos nuestra posición al respecto. No obstante, advertimos que, si realmente había consenso entre las principales partes implicadas en el deseo de esa investigación, nosotros íbamos a estar de acuerdo e íbamos a implicarnos a fondo en la comisión. Como del texto suscrito hoy de forma conjunta lo que precisamente procede es la creación de la misma, estamos de acuerdo y votaremos que sí, a los efectos finales de esta votación.

El señor **PRESIDENTE**: Grupo Parlamentario Popular.

El señor **ZAPLANA HERNÁNDEZ-SORO**: Señor presidente, lógicamente, como firmantes de la enmienda que se registró ayer, estamos de acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Grupo Socialista.

El señor **PÉREZ RUBALCABA**: Gracias, presidente.

Estamos, lógicamente, de acuerdo también con la enmienda, puesto que somos cofirmantes de ella.

El señor **PRESIDENTE**: Comprendo que algunos de ustedes hayan considerado una obviedad que les haya preguntado a los firmantes del texto común, pero tenía que hacerlo, debido a que en la Cámara había dos grupos parlamentarios que no lo habían suscrito. En consecuencia, es mi obligación, para constatar que existe un apoyo general a este texto común, preguntar en este momento a la Cámara si se puede considerar aceptado el mismo por asentimiento. (**Asentimiento.**) Se considera por tanto aceptado y, a los efectos oportunos, se comunicará a todos los grupos parlamentarios y a los servicios de la Cámara, para que se pongan en marcha todos los dispositivos necesarios para constituir esta comisión de investigación.

Muchas gracias a todos ustedes.

## CONVALIDACIÓN O DEROGACIÓN DE REALES DECRETOS-LEYES.

### — REAL DECRETO-LEY 1/2004, DE 7 DE MAYO, POR EL QUE SE APLAZA LA ENTRADA EN VIGOR DE LA LEY 39/2003, DE 17 DE NOVIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO. (Número de expediente 130/000001.)

El señor **PRESIDENTE**: El segundo punto del orden del día es el relativo a la convalidación o derogación del real decreto-ley sobre el sector ferroviario.

El procedimiento es el siguiente: en primer término, un miembro del Gobierno expondrá las razones que le

han obligado a la promulgación del real decreto-ley. Habrá un turno de 15 minutos en contra de la convalidación, un turno de 15 minutos a favor de la convalidación, un turno de réplica de cinco minutos, y luego los grupos parlamentarios que no hayan intervenido podrán fijar su posición, por un tiempo de 10 minutos cada uno. A continuación se procederá a la votación, primero, para ver si se convalida o se deroga y después respecto a su tramitación como proyecto de ley por el procedimiento de urgencia.

Informada la Cámara, tiene la palabra la señora ministra, en nombre del Gobierno, para explicar las razones de la promulgación de este real decreto-ley.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señor presidente, señorías, comparezco ante esta Cámara para exponer las razones que han conducido al Gobierno a aprobar el Real Decreto-Ley 1/2004, de 7 de mayo, por el que se amplía el plazo de entrada en vigor de la Ley 39/2003, del sector ferroviario, con objeto de iniciar el procedimiento para su convalidación.

La aprobación de la ley se produjo el 17 de noviembre de 2003 con una *vacatio legis* hasta el 18 de mayo de 2004. Como bien saben SS.SS., el actual Gobierno toma posesión el 18 de abril de 2004 y nos encontramos con la inminente entrada en vigor de una ley de gran trascendencia, sin que se hubieran llevado a cabo los desarrollos normativos necesarios, previos a su entrada en vigor y previstos en la propia ley. Tampoco se ha llevado a cabo la organización funcional que introduce la ley, por lo que el Consejo de Ministros del viernes 7 de mayo aprobó el real decreto-ley que amplía hasta el 31 de diciembre de este mismo año el plazo establecido para su entrada en vigor.

La trascendencia a la que me refiero deviene de los propios objetivos de la ley pues pretende llevar a cabo una profunda reordenación del transporte por ferrocarril, de competencia estatal. Esta reforma implica la separación de actividades de la Administración de las infraestructuras ferroviarias y la de prestación de los servicios de transporte así como la apertura progresiva al mercado de esta última. Entre otros motivos, la promulgación de la ley se lleva a cabo para adaptar la situación del sector ferroviario a la normativa comunitaria. En concreto, se realiza en esta ley la trasposición de las directivas promulgadas en el año 2001 relativas al desarrollo del ferrocarril en un contexto comunitario, la concesión de licencias a las empresas ferroviarias y a la adjudicación de la capacidad de infraestructuras ferroviarias, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad. Estas directivas establecen que los Estados miembros deberían adoptar las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas en un plazo que terminaba el 15 de marzo de 2003.

Aun cuando la entrada en vigor de la ley el 18 de mayo de 2004 ya suponía un desfase de más de un año

con la fechas establecidas por la directivas comunitarias, las dos razones fundamentales que han aconsejado ampliar el plazo establecido en la *vacatio legis* son, en primer lugar, la falta de desarrollo normativo necesario y, en segundo lugar, la indefinición de la organización funcional de los nuevos organismos ADIF y Renfe Operadora. Además, es necesario poner de manifiesto que existen otras cuestiones relacionadas con esta reforma del transporte por ferrocarril que se debieran abordar previamente al proceso de transformación contenido en la ley: obtener el máximo grado de consenso posible con las comunidades autónomas en torno al nuevo modelo ferroviario. Debo recordar a SS.SS. que se han interpuesto seis recursos de inconstitucionalidad contra determinadas disposiciones de la ley, que han sido admitidos a trámite por el Constitucional. La necesaria viabilidad y sostenibilidad financiera de las futuras empresas públicas ferroviarias es otro de los motivos. Quiero mencionarles que la deuda acumulada de Renfe asciende a más de 7.200 millones de euros.

Con estas premisas, la pertinencia del real decreto-ley resulta incuestionable. Existen elementos fundamentales de la ley, pendientes de desarrollo normativo, que en el momento de toma de posesión del actual Gobierno se encontraban en un estado de avance que hacía imposible contemplar su aprobación antes del 18 de mayo. En consecuencia, concurren los requisitos de extraordinaria y urgente necesidad que habilitan para su adopción, conforme al artículo 86 de la Constitución.

Señorías, en el plano organizativo y como consecuencia de la separación de las actividades de administración de las infraestructuras ferroviarias y la de prestación de los servicios de transporte, la reforma legal implica la extinción de la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, GIF; la transformación de la actual Renfe, mediante la división de sus actividades en dos nuevos organismos públicos: el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, encargado de la proyección, construcción y mantenimiento de las infraestructuras y de la gestión de su sistema de control y seguridad, y las funciones encomendadas actualmente al GIF pasarían por tanto a integrarse en el ADIF. Por otro lado, Renfe Operadora, responsable de la prestación del servicio de transporte. Entre las cuestiones sin resolver por el Gobierno anterior, y que definen la labor que debemos ahora acometer, es necesario destacar la aprobación de los estatutos del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y de Renfe Operadora. Ambos son piezas indispensables en la aplicación de la ley, que, tal y como establecía su disposición final tercera, tenían que haber sido aprobados antes del 18 de mayo de 2004.

Otros desarrollos normativos esenciales para la implantación del nuevo modelo de ordenación del transporte ferroviario que vamos a realizar en los próximos meses son los siguientes. Con rango de real

decreto, los dirigidos a aprobar el reglamento del sector ferroviario y la reordenación de las funciones atribuidas al Ministerio de Fomento en el artículo 81, apartado 1, de la ley. También es necesario disponer de una serie de órdenes ministeriales, con el objetivo de determinar el contenido de la declaración sobre la red y el procedimiento de adjudicación de capacidad, para indicar las condiciones de uso de las infraestructuras por parte de la empresa operadora, de acuerdo con lo previsto en el artículo 29, apartado 2; establecer las condiciones y requisitos necesarios para la obtención de permisos para habilitar al personal ferroviario y el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de formación de dicho personal, de acuerdo con el artículo 60.2; establecer las condiciones y requisitos necesarios para la homologación del material rodante y régimen de autorización y funcionamiento de los centros de homologación de dicho material, según lo previsto en el artículo 58 de la ley; establecer la cuantía de cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias de la red ferroviaria de interés general, de acuerdo con el artículo 77 de la misma ley; determinar la red ferroviaria de interés general que pertenece a la red transeuropea, según la disposición transitoria primera a); precisar el personal de Renfe que se mantiene en el administrador de infraestructuras y el que pasa a Renfe-Operadora, de acuerdo con la disposición adicional primera, apartado 2, e incorporar al patrimonio de Renfe-Operadora todos los muebles e inmuebles de Renfe que sean necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario. Los restantes corresponderán al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, según resulta de la disposición adicional primera, apartado 4. Además, es preciso adoptar los gastos administrativos correspondientes para el contrato-programa entre el Estado y Renfe-Operadora, según ha previsto la disposición transitoria cuarta, y el contrato-programa entre el Estado y ADIF, según resulta del artículo 22. Con estos desarrollos normativos y disposiciones administrativas, estaremos en condiciones de cumplir con suficientes garantías de seguridad y calidad los objetivos manifestados por la propia ley, que no son otros que los de impulsar el ferrocarril como transporte rápido, moderno y seguro, capaz de competir con otros modos de transporte y de convertirse en elemento vertebrador del país y en instrumento para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Por último, puede ser ilustrativo comentar a SS.SS. algunas reflexiones sobre la situación en Europa de los modelos de transporte ferroviario, que dista mucho de ser homogénea y que pone de manifiesto que hay varios Estados que no han reordenado todavía el transporte por ferrocarril de acuerdo con los nuevas disposiciones comunitarias. Tal y como se establece en el derecho comunitario, la trasposición de las directivas europeas a la legislación nacional se realiza con el necesario respeto a la realidad jurídica y social de cada país. Así, la

situación que tenemos en los distintos países europeos es la siguiente: hay países que siguen un modelo de operación a través de múltiples empresas, bien a través de empresas independientes y privatizadas, como el caso del Reino Unido, o bien a través de un holding público de empresas: Alemania, Polonia, Italia y Austria tienen este modelo. Otros siguen un modelo de separación de infraestructuras y prestación de servicios, bien con separación real en dos empresas públicas, bien mediante la explotación integrada sin titularidad de la red. En el primer caso se encuentran Suecia, Finlandia, Dinamarca, Luxemburgo, Portugal y Holanda, y en el segundo, Francia. Otros tienen un modelo de separación contable dentro de una misma empresa: con dirección funcional, Bélgica, y con separación de negocio, España antes de la aplicación de la ley. Finalmente, otros disponen de un modelo de empresas integradas en reestructuración: Grecia e Irlanda. Como se deduce de estos datos comparativos, hay distintos modelos de organización de este modo de transporte. Las prácticas de todos estos países pueden ser ilustrativas para que sean tenidas en cuenta durante el desarrollo del modelo ferroviario en España. De esta manera se profundizará en las fórmulas que nos permitan articular nuestro modelo de la mejor manera posible, dentro del objetivo general de disponer de un sistema de transporte seguro, de calidad y altamente competitivo. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora ministra.

¿Turno en contra de la convalidación? (**Pausa.**)

¿Grupos parlamentarios que desean fijar posición? (**Pausa.**)

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra el señor Labordeta.

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: Intervengo para apoyar la convalidación de este real decreto-ley porque entendemos que responde a una demanda social y sindical que reclamaba tiempo y diálogo ante el proceso de liberalización que se abre con la entrada en vigor de esta norma.

Chunta Aragonesista ya consideraba que había motivos más que suficientes para pedir la devolución del texto presentado por el anterior Gobierno porque no está justificado en cuanto a los principios en los que supuestamente se fundamenta; es contrario al espíritu que debe inspirar las leyes y responde, en cuanto a su oportunidad, a intereses particulares que en ningún caso deberían anteponerse a los intereses de la comunidad. No se argumenta ni se justifica la necesidad y la urgencia de una reforma del sistema ferroviario, que se menciona en la exposición de motivos del proyecto y, menos aún, que esta reforma tenga que ser de tal envergadura. Ahora es tiempo de nuevos talentos y de afrontar un período en el que se revise todo el proceso de

liberalización planteado, se modifiquen las estructuras de organización que el texto dispone y, sobre todo, se busquen soluciones de consenso para responder a dos graves cuestiones: el problema de la deuda y el saneamiento financiero de la actual Renfe. Todo ello, en un marco donde los trabajadores y trabajadoras de la empresa tienen que ver garantizados sus derechos laborales.

Nada más y muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Labordeta. Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: El Bloque Nacionalista Galego mostró su rechazo frontal cuando tuvimos ocasión de debatir la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y lo hizo consciente de que es fundamental que este sector de transporte se mantenga en manos públicas. Nada tenemos en contra de que lo público pueda ser considerado por lo que normalmente entendemos como Administración central y Administración autonómica, pero en absoluto estamos de acuerdo en ir hacia un modelo de privatización de estos servicios de muy difícil acoplamiento a lo que debe de ser la seguridad, la igualdad y la concepción de un servicio público de transportes. Lo decimos porque es difícil de acreditar que con la liberalización del sistema ferroviario, en nombre de una supuesta competitividad, nos vayamos a encontrar con algo distinto a lo siguiente: solamente habrá acceso por parte de operadoras interesadas a las líneas de alta rentabilidad, mientras que las líneas no rentables tendrán que quedar —en este caso sí, estoy por asegurar— en manos de las comunidades autónomas que tengan una responsabilidad social suficiente. Sería tremendamente injusta esta dualidad que deja al sector privado lo que es ganancia, lo que es interés y al sector público lo que son pérdidas o funciones de carácter social. Esperamos que retrasando la aplicación y la ejecución de la ley se cree una normativa y una regulación perfectamente especificada que cuando menos sortee los aspectos más negativos que se pueden producir.

Nosotros vamos a apoyar que la ejecución de la ley quede para un momento más tardío, que se elaboren todos los decretos, órdenes y reglamentos necesarios que garanticen la seguridad y, sobre todo, que den preferencia a las comunidades autónomas para hacerse cargo de todos los servicios públicos ferroviarios. Sólo de esta forma podremos hacer que el servicio ferroviario en el Estado español mejore sensiblemente y no sea la sustitución de un servicio que corría por cuenta de una operadora como Renfe, desequilibrada en el conjunto del Estado, discriminatorio, por otro lado, y lo va a ser mucho más en nombre de la competitividad y de la libertad de mercado.

Nada más, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Grupo Parlamentario de Coalición Canaria. Señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Muchas gracias, señor presidente.

Mi grupo va a votar a favor de la convalidación de este real decreto-ley porque coincidimos en la demanda que nos ha hecho la señora ministra al pedir su apoyo. Las razones están en la exposición de motivos.

Tenemos que hacer una reflexión. La Ley 39/2003, del pasado noviembre, en la anterior legislatura, va a señalar un marco que necesita una normativa que lo desarrolle. Los usuarios queremos que los trenes cada vez vayan con más velocidad, pero las leyes y las normativas tienen que llevar su ritmo. Si vamos a exigir alta velocidad en toda la red ferroviaria de gestión y un nuevo modelo, es preceptivo también que el desarrollo de la ley tenga un tiempo acomodado a todo el análisis que permita la redacción de las normas de explotación de la red, como el nuevo modelo de ordenación del sector ferroviario, que requiere que la Administración pueda redactar y aprobar las normas de desarrollo que permitan la aplicación de los principios generales que inspiran esta ley. Por tanto, tiempo al tiempo.

Mi grupo considera razonable la posición del proyecto del Gobierno, que se refleja en el artículo único de este real decreto-ley, para llevar al 31 de diciembre del corriente año esa barrera del tiempo y va a votar favorablemente, como nos ha pedido la señora ministra con sentido común, la convalidación parlamentaria de este real decreto-ley.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Grupo de Izquierda Unida. Doña Isaura Navarro tiene la palabra.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Gracias, señor presidente.

Señorías, se propone a esta Cámara la prórroga de la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario. Estamos de acuerdo pero quisiéramos más, señora ministra. Consideramos una evidencia que el plazo es insuficiente, tanto para el desarrollo reglamentario como para la creación de los estatutos mencionados por la señora ministra; pero además, aspiramos no al desarrollo reglamentario, sino a una modificación sustancial del contenido de la Ley 39/2003. No queremos que la ley alcance esa plena eficacia, como dice la motivación de este real decreto-ley, y no perdemos la esperanza de que su Gobierno tampoco, dado que la ley tiene esos seis recursos de inconstitucionalidad planteados por los gobiernos regidos por el Partido Socialista, como son los de Castilla-La Mancha, Andalucía, Extremadura, Asturias y dos de Cataluña.

Los motivos por los que no queremos la entrada en vigor de esta ley y pretendemos su modificación sus-

tancial son los siguientes. En primer lugar, discrepamos de la separación institucional entre los dos entes públicos, Renfe-Operadora y ADIF, y tampoco compartimos el holding que tenía el Partido Socialista en su programa electoral. Nosotros consideramos imprescindible la coordinación total de ambos entes desde una misma dirección política, porque son dos patas de una misma mesa. Por tanto, no se trata de dar más tiempo, sino de dar tiempo para la modificación del cuerpo normativo del sector ferroviario y para eso le ofrecemos más, porque lo va a necesitar, señora ministra. Nuestra propuesta, además, no es incompatible con el cumplimiento de la directiva pues ésta tenía mandatos preceptivos y ámbitos propositivos. La directiva le obligaba a la separación contable del operador y el gestor, pero no a la creación de dos organismos totalmente separados y sin ninguna relación. Además, como es bien sabido, conduce a la privatización o a operadores privados frente a Renfe que, como muy bien se ha señalado, no puede competir por esa deuda que soporta, deuda derivada precisamente del cumplimiento de su función, de conservar y mantener la red ferroviaria en aras del interés general. Lo que pretende la ley es adoptar el modelo inglés tan fracasado. No estamos de acuerdo.

El segundo motivo, en el que coincidirán SS.SS., es que el contenido de la ley implica una invasión de competencias autonómicas y municipales en el planeamiento urbanístico y la calificación del suelo. Coincidirán porque precisamente es el motivo de los recursos de inconstitucionalidad interpuestos. Nosotros compartimos la motivación de esos recursos. Además es claro que el cierre de las líneas deficitarias y la participación de las comunidades autónomas en la decisión lleva a la pérdida de un servicio público que mañana puede ser rentable, pero lo que es peor, lo que es más grave es que se olvida de la rentabilidad social. Si las comunidades autónomas no están de acuerdo, como se ha señalado, deben asumir el mantenimiento y la gestión para que no se cierren estas líneas, asumiendo responsabilidades y competencias que no son suyas, que no le son propias. Lo más grave es que ese actuar lleva al cierre de más de 5.000 kilómetros de vía. En eso, por supuesto, no estamos de acuerdo.

El tercer motivo, la ley debe servir para hacer frente a la realidad del sector ferroviario, abordando problemas como, en primer lugar, el saneamiento de la deuda; en segundo, la mejora de la red viaria mediante las inversiones correspondiente; en tercer lugar, dotar de seguridad a esta red mediante acciones como la supresión de los pasos a nivel y, fundamental y cuarto motivo, garantizar el empleo a los trabajadores de los dos entes, dado que en los últimos años ya se han perdido más de 37.000 puestos de trabajo. La solución no la da la Ley 39/2003, sino que incrementa los problemas. Señora ministra, la invito a subir a la tribuna y precisar: ¿Va a modificar la Ley del Sector Ferroviario 39/2003 y en qué sentido? ¿Va a tener en cuenta el dictamen del

Consejo Económico y Social de enero de 2004, sobre la viabilidad del modelo ferroviario? ¿Va a solicitar dictamen del Consejo de Estado? Y, por último, y fundamental, ¿va a abrir sus actuaciones al diálogo y a la participación de los agentes sociales implicados para lograr el máximo consenso que la Ley 39/2003 no disfruta? Sé que todo ello es un reto que tiene por delante para cambiar la dinámica que el Partido Popular ha creado y fomentado en el sector ferroviario. En conclusión, señora ministra, la emplazo a que trabajemos por un ferrocarril como servicio público de titularidad pública.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Navarro. Por el Grupo del Partido Nacionalista Vasco, el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señor presidente, señorías, señora ministra, se nos plantea por el Gobierno la prórroga hasta el 31 de diciembre de este año de la fecha de entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, y se nos propone mediante un real decreto-ley de artículo único que el Gobierno presenta hoy al Congreso para su convalidación o, en su caso, derogación. El Gobierno entiende pues en este tema, dadas las circunstancias que se han dado en el mismo, que procede la aplicación del artículo 86 de la Constitución, que dice que esto se hace en caso de extraordinaria y urgente necesidad. Mi grupo, el Grupo Parlamentario Vasco, no va a discutirle al Gobierno si estamos en tal situación ni vamos a entrar a fondo en las razones que argumenta el Gobierno para proceder de esta forma. Nuestra posición, señora ministra, es muy simple y muy clara: que no le falte tiempo al Gobierno, que no sea esa al menos la razón para entrar en este tema, que para nuestro grupo es de enorme trascendencia y urgencia y de esa forma ordenar lo que en este momento entendemos es una vía desordenada de proceder en el tema del ferrocarril.

El ferrocarril en el Estado tiene ya un retraso histórico respecto a Europa por haber optado en su día por un ancho de vía distinto. Un caminar indolente y desordenado ahora significaría otro retraso histórico no menor que haría arriesgar nuestra integración real y en tiempo en Europa. Desearíamos que el Gobierno se tomara tiempo para, en primer lugar, entrar en este tema, que es de enorme trascendencia, en el que andamos tarde y mal; que lo hiciera con decisión y desde un enfoque que por lo que hace referencia a este grupo, voy a exponerle a continuación. Para nosotros, insisto, es un asunto de enorme trascendencia. El ferrocarril, como una de las modalidades del sistema de transporte europeo en orden al desarrollo económico y social de Europa y nuestro, es un tema trascendental para los próximos años. Una buena muestra de que andamos tarde y mal es esta misma sesión, cómo en una ley todavía de

reciente aprobación es necesario proceder a un aplazamiento de siete meses. Pero no es esto lo que constituye el principal indicador de que andamos tarde y mal. Para argumentar que andamos mal uno quisiera recoger aquí también incumplimientos manifiestos en la ejecución de proyectos que vienen de tantos años atrás, como las conexiones europeas norte-sur ferroviarias de alta velocidad, como el ramal atlántico Madrid-Vitoria-Dax y el propio ramal del Mediterráneo aprobados en el Consejo de Essen del año 1994 y hoy todavía en el aire presupuestariamente hablando.

Cabría también hablar de enormes problemas que ya se están creando, por ejemplo en el territorio de donde yo provengo, en Guipúzcoa, donde 2.200.000 trailers pasan todos los años por las carreteras, convirtiéndose en una situación que empieza a ser ya insostenible, a través del paso fronterizo de Biriattou, de forma que desearíamos que en este tema, al que damos una gran importancia, actuaran con decisión. Sabemos que el ferrocarril tiene una pesada mochila detrás que no es fácil de soportar ni de llevar encima; sabemos que para actuar con garantías mínimas de éxito van a tener que tomar decisiones no fáciles. Deseamos que lo hagan, deseamos que procedan en este tema de forma que las gestiones monopolistas y las culturas proteccionistas en las que hemos estado hasta ahora situados queden atrás como una pesada mochila de la que tenemos que desprendernos. Las ideas y orientaciones básicas con las que desearíamos ver caminar al Gobierno desde el Grupo Parlamentario Vasco serían las siguientes.

Nosotros creemos que es necesario proceder a una modificación progresiva pero radical de los parámetros sobre los que se ha venido desarrollando el transporte ferroviario no sólo en el Estado español, sino también en el conjunto de Europa. Desde la década de los noventa, el ferrocarril ha entrado en una era más bien crítica, el declive se ha acentuado y su organización en monopolio y centrado en una lógica puramente nacional ha sido puesto en crisis por la política comunitaria ferroviaria. Es en ese marco en el que nosotros desearíamos que la política a desarrollar por este Gobierno no fuera una política nacionalista. Queremos un enfoque claramente europeo y queremos participar e integrarnos en las redes transeuropeas del transporte en general y del ferrocarril en particular, por lo que apostamos claramente por la política común del transporte europeo. No estamos, pues, por aplicaciones supuestamente claras, pero en realidad enormemente confusas, de principios como las unidades de mercado o sistemas de interés general entendidos desde unas visiones nacionalistas. Queremos hacerlo, dicho sin matices hoy, yendo a una aplicación clara de las directivas europeas y con ritmo. No estamos por los monopolios, ni de los de antes, ni por sucedáneos. Con prudencia pero con decisión, es necesario avanzar hacia la introducción de la competencia, de la armonización técnica y la promoción de la cooperación. Es necesario avanzar en el con-

junto de los principios que vienen siendo recogidos en los sucesivos paquetes de medidas. Y es necesario también avanzar —se lo digo, ministra, con especial subrayado— en la regionalización de la gestión de los sistemas de transporte. Creemos que este es otro de los principios que va a llevar con claridad a una mejor calidad y a un menor coste. Es necesario avanzar en todo esto desde la colaboración y la coordinación interinstitucional. También en esto es necesario dar con un nuevo sistema de gobernanza. No nos valen los viejos sistemas de gobierno. Es necesario, pues, asentar una colaboración sobre bases sólidas y claras, por cierto, como no lo hacía ni lo hace esta ley, en la que está muy lejos de aplicarse el Estatuto de Gernika en sus artículos 10.32 y 12.9. También deseáramos que no sólo fueran a una aplicación amplia y sensata de esta ley, sino que procedieran a su modificación.

En resumen, les proponemos que aprovechen los siete meses de forma decidida, audaz, resuelta y en la dirección que, vuelvo a destacar y subrayar, es para nosotros el norte de los planteamientos que existen en el marco europeo. Sería necesario redefinir la ley en estos términos e impulsar con enorme decisión un tema que para nosotros —vuelvo a subrayar y con esto finalizo— es de enorme trascendencia en orden al desarrollo económico y social de todos.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Andreu, de Esquerra Republicana de Cataluña.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señor presidente, señorías, señora ministra, en el debate de la Ley del Sector Ferroviario en esta misma sala el 30 de abril del año pasado, el señor López-Amor García —y así se refleja en el «Diario de Sesiones»— nos decía: En España se va a configurar un modelo ferroviario a seguir por todos los demás países de la Unión Europea, el más avanzado de la Unión Europea.

Señora ministra, la situación del ferrocarril en España no tiene nada que ver con estas afirmaciones. La herencia que recibe este Gobierno en materia de ferrocarril en todos sus aspectos dista mucho de tales afirmaciones. En los trenes de gran velocidad, lo que se denomina AVE, la construcción de la plataforma Madrid-Barcelona tendría que estar en estos momentos acabada y con los trenes en circulación en gran velocidad. La fecha era el 2004. Estamos en Lleida. Los túneles del Illa se tienen que volver a rehacer. La estación de la Secuita Perafort hace ocho meses que está adjudicada y aún no se ha puesto ni un ladrillo. En cuanto al intercambiador de Roda de Vara para poder acercar el ancho europeo a Barcelona aún tiene que licitarse el proyecto. Igual sucede en el Málaga-Córdoba y en el Madrid-Valladolid. Quizá el tramo más avanzado sería el AVE a Asturias, casualidades de la historia.

Por lo que se refiere a los trenes, señora ministra, los Talgo 350 y los ICE de Siemens que dijeron que estarían operativos en junio de 2003, después en enero de 2004, ahora en junio de 2004, ¿dónde están? ¿En qué vías están en período de pruebas? ¿En qué hangar? ¿Nos puede decir dónde están estos trenes que tendrían que traer la gran velocidad a 300 kilómetros por hora? Se lo agradeceríamos.

Por lo que se refiere a velocidad alta en su máxima expresión, el corredor del Mediterráneo, la plataforma entre Ametlla de Mar y Salou está sin vías, sin continuidad, paralizada desde hace cuatro años. Nos gustaría también poder encontrar explicación a los contratos de gran y alta velocidad que el Gobierno del Partido Popular, pocos días antes de las elecciones, adjudicó a las empresas Talgo y Siemens, dejando a Alstom, incomprensiblemente, fuera de cualquier contrato. ¿Por qué la empresa Alstom no tuvo ninguna adjudicación cuando es de todos conocido que domina la tecnología de la gran velocidad? En las líneas convencionales la situación aún es más exasperante. En la mayoría de los casos están absolutamente desatendidas, sin doble vía, sin sistema de seguridad, con estaciones cerradas. Le podría explicar la situación de la línea Lleida-Manresa o de Ripoll— Puigcerdà, pero sería un reflejo de la situación de las vías convencionales en toda la Península.

Por otro lado, existe el gran problema de la deuda, una deuda enorme, y lo único que se hace es repartirla entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Renfe-Operadora. En la situación en que está el ferrocarril y con esta deuda acumulada y sin solución, ir a la privatización pura y dura, como se pretendía, es una temeridad y resultará, si así hubiera sido, no aquella situación idílica que pintaba en el debate el Grupo Popular, sino un fracaso en gran velocidad, alta velocidad, ferrocarriles convencionales, cercanías y mercancías, un fracaso que hubiera superado a la experiencia inglesa.

Dijo el presidente del Gobierno en el debate de investidura que la España centralista correspondía en infraestructuras a la España radial y que la España plural que se pretendía correspondía en infraestructuras a la España en red. Además, apuntó que había un déficit real en el arco mediterráneo y en el valle del Ebro en infraestructuras. Le pedimos que se haga esta voluntad de la España en red y que se cambie este modelo radial que tan inadecuadamente se ha confeccionado con los trenes de gran velocidad. Instamos no tan sólo a aplazar la ley, ya que no se puede arreglar sólo con el reglamento. Creemos que tarde o temprano tendremos que cambiarla, de tal forma que no haya una usurpación de competencias a las comunidades autónomas y ayuntamientos. Tenemos que adaptar la ley ferroviaria a la España de las autonomías para que las líneas de cercanías que transcurren por las comunidades autónomas puedan estar en manos de éstas. No puede ser que sólo

se contemple a las comunidades autónomas en esta ley para pagar el déficit de las líneas que no son rentables. Aplazamos la ley, de acuerdo, pero este Gobierno tendrá que formular una nueva adaptada a las directrices de la Unión Europea que responde a la España de las autonomías y que no signifique una privatización salvaje como se pretendía en esta ley que hoy aplazamos.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, señora ministra, señoras y señores diputados, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) votará a favor de la convalidación del Real Decreto-ley que hoy se ha presentado por la señora ministra. Es un voto a favor de un decreto-ley que, de hecho, tiene un único objeto temporal y es aplazar la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario. Mi grupo apoya ese aplazamiento porque presentó una enmienda a la totalidad con texto alternativo a la mencionada ley durante su tramitación en la pasada legislatura. Incluso fue mi grupo, Convergència i Unió, quien impulsó en el Parlament de Catalunya la interposición de recurso de inconstitucionalidad que este ha formulado ya contra dicha ley. Por tanto, en coherencia con lo que ha sido nuestra posición en la Ley 39/2003, no podemos dejar de apoyar lo que es un aplazamiento de su entrada en vigor. Cuento, señora ministra, con nuestro voto afirmativo.

Sin embargo, querría hacerle algunas matizaciones en nombre de Convergència i Unió ante este decreto-ley que vamos a convalidar. La primera es cronológica. Usted nos plantea que entrará en vigor a partir del 31 de diciembre, es decir, a partir del año 2005. Sabemos cuál es la intención del Gobierno. La intención del Gobierno es buscar en lo que queda de año los cauces necesarios para reformar esa ley sobre la que, repito, mi grupo parlamentario, Convergència i Unió, manifestó claramente una posición contraria. Debemos reformar la ley en pocos meses. De ahí la duda que se le plantea a Convergència i Unió. ¿Tendremos el tiempo necesario? ¿Tendremos tiempo suficiente? ¿En los pocos meses que nos restan podremos generar el consenso que precisa la Ley del Sector Ferroviario? Mi grupo le ofrece la voluntad de dialogar y de consensuar esa reforma legislativa, pero nos tememos que el tiempo es corto. De ahí que al convalidar hoy, como vamos hacer, el decreto-ley, le pidamos abiertamente que sea un Gobierno que consensue la modificación normativa, que tenga en cuenta las distintas posiciones que hoy se han manifestado también en el Pleno de la Cámara. Esperamos que en las reformas que se vayan a encauzar en lo que queda de año, podamos coincidir desde el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Mi grupo entiende que no es el momento de reabrir el debate que tuvo lugar en la pasada legislatura sobre la Ley del Sector Ferroviario. Hoy estamos simplemente debatiendo la prórroga de la entrada en vigor de esa ley, un aplazamiento, pero querría incidir desde Convergència i Unió en algunos aspectos relativos a la concepción global del sector ferroviario. **(La señora vicepresidenta, Chacón Piqueras, ocupa la Presidencia.)**

Usted, señora ministra, decía en unas declaraciones al iniciar su mandato que el ferrocarril iba a ser la estrella, iba a ser la prioridad de esta legislatura. Nosotros entendemos que el ferrocarril es un instrumento esencial para la dinamización de la sociedad, es un instrumento esencial para el mundo del transporte. Tenemos una gran apuesta. Quiero recordar que fue nuestro grupo parlamentario el primero que en esta Cámara planteó la necesidad de instaurar las líneas de alta velocidad: en su día lo hizo Miquel Roca cuando era portavoz; luego, Salvador Sedó, entonces diputado nuestro y portavoz de infraestructuras durante muchos años. Fuimos los primeros en plantear en la Cámara la necesidad de reivindicar el tren de alta velocidad, esa gran asignatura pendiente; un tren de alta velocidad que empezó por Sevilla y aún no llega a Barcelona después de tantos años. Fuimos los primeros en reivindicar las líneas de alta velocidad, fuimos los primeros en pedir que se implantara el ancho de vía europeo y también apostamos por el ferrocarril, porque entendemos que las directivas comunitarias nos obligan a adaptar el sector, a hacerlo con consenso, a reformarlo y no como se hizo con la Ley del Sector Ferroviario, una ley demasiado importante para tramitarla y aprobarla de la forma en que se hizo.

Ahora tiene usted una nueva apuesta, la de generar un consenso; un consenso que también tiene que vehicularse en aspectos a los que ya han hecho referencia otros grupos parlamentarios y que ya están en el propio Tribunal Constitucional. Me refiero al aspecto competencial. Debemos solucionar el tema competencial en el cambio de normativa, así lo ha pedido el Parlament de Catalunya pero también otros parlamentos, que han interpuesto recurso de inconstitucionalidad contra la Ley del Sector Ferroviario. Debemos estar muy atentos en este ámbito a lo que ha expresado el Tribunal Constitucional en su sentencia 118/1996, porque la jurisprudencia es clara. Existe un ámbito competencial autonómico que nosotros reclamamos, que queremos impulsar y que la ley que hoy prorrogamos no atendía de manera adecuada. Por eso se han interpuesto recursos de inconstitucionalidad. Un reto que tiene el nuevo Gobierno es que la modificación normativa que se lleve a acordar en esta legislatura no tenga esos vicios de inconstitucionalidad que creemos que tenía la normativa anterior; de ahí que le ofrezcamos el consenso, pero este consenso debe pivotar de manera muy especial también sobre el ámbito competencial, y aprovecho la ocasión, señora ministra, para reafirmar una petición

del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que es también una petición muy consensuada en Cataluña: pedimos el traspaso a la Generalitat de los servicios de cercanías de Renfe. Pedimos que esas líneas de cercanías dependan directamente del Gobierno de la comunidad, que es el Gobierno próximo. Esta es la plasmación del principio de Administración única, que en materia de transportes nos debe llevar a traspasar a la Generalitat de Catalunya las líneas de cercanías de Renfe y a mejorar su gestión. También es un reto porque cuando hablamos de ferrocarril hablamos de las líneas de alta velocidad, pero también debemos incidir de manera muy especial en las líneas de cercanías, que son las líneas de proximidad de tantos y tantos ciudadanos. Señora ministra, ya le he presentado como portavoz en la Comisión de Fomento y Vivienda todo un conjunto de preguntas sobre una línea en concreto, Barcelona-Vic-Ripoll-Puigcerdà. El anterior ministro, señor Álvarez-Cascos, se comprometió a llevar a cabo una actuación prioritaria sobre la misma, pero yo le reclamo al nuevo Gobierno que atienda esa y otras líneas y sobre todo que impulse su traspaso a la Generalitat de Catalunya, que impulse su traspaso a la Administración próxima, a la Administración del país, a la Administración nacional propia, que es en este caso la Generalitat de Catalunya. En esta línea también le reclamaremos por tanto el consenso necesario para modificar una ley que nació mal y en contra de la cual votó nuestro grupo. Por tanto, hoy votamos a favor de la convalidación del real decreto-ley, pero nos gustaría, señora ministra, un compromiso más claro sobre cuál es el consenso que piensa generar el nuevo Gobierno para modificar la ley y dar respuesta también a esa distribución competencial que entendemos que la anterior normativa no respetaba.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón Piqueras): Muchas gracias, señor Jané.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, el Grupo Parlamentario Popular no considera justificada en ningún caso la convalidación del real decreto-ley que se trae hoy a la Cámara, y no la considera justificada ni por las razones señaladas en la exposición de motivos, ni por otras expuestas ante esta Cámara, ni siquiera por las argumentadas ante los medios de comunicación. Ni unas ni otras razones justifican la suspensión y tendremos que esperar nuevos acontecimientos para ver si hay alguna razón oculta para tener que suspender la entrada en vigor de una ley tan importante y tan trascendente como es la de la regulación del sector ferroviario. Señores del Gobierno, si ustedes quieren modificar esta ley, díganlo ahora;

díganlo, pero no nos empiecen ya a engañar con cuestiones distintas.

Yo he observado como ante la intervención del diputado de Convergència i Unió la señora ministra asentía con la cabeza ante la sospecha agradable para su grupo de que se quiere modificar la Ley del Sector Ferroviario; sin embargo, ante la prensa, la señora ministra ha dicho todo lo contrario. Ha dicho y ha repetido aquí esta mañana hasta la saciedad que sólo existían cuatro razones para justificar la convalidación urgente de este real decreto-ley. Esas cuatro razones eran que no se había hecho nada en el desarrollo reglamentario y normativo de la ley; que no se había hecho nada en la organización funcional de Renfe-Operadora ni del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias; que había seis comunidades autónomas que habían interpuesto recursos de inconstitucionalidad y que existía una importante deuda de Renfe.

Señora ministra, las dos primeras razones, que por cierto son las únicas que se encuentran en la exposición de motivos, literalmente no son ciertas. Usted, cuando llegó a su ministerio, encontró una serie de expedientes terminados, sellados y registrados que contenían todas las disposiciones necesarias para la entrada en vigor de la ley. Tengo aquí una copia de ellos y esos proyectos tramitados son los siguientes: un real decreto por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la ley; sendos reales decretos por los que se aprueban los estatutos de ADIF y Renfe-Operadora; un real decreto de reorganización de funciones de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento; una orden ministerial sobre declaración de red y procedimiento de adjudicación de capacidad, es decir, las reglas del nuevo mercado; una orden ministerial sobre condiciones y requisitos para la obtención de licencias y habilitaciones exigibles para el personal ferroviario —por cierto, estas dos últimas discutidas y negociadas tanto con GIF como con Renfe y los sindicatos mayoritarios—; una orden ministerial de homologación de material rodante; una orden ministerial por la que se establecen las cuantías por los cánones de uso de las infraestructuras ferroviarias, visto por el Ministerio de Hacienda y sólo pendiente del informe final; una orden ministerial que fija la red ferroviaria de interés general, que como usted muy bien sabe es la condición necesaria para pertenecer e incorporarse a la red transeuropea de transportes, y una orden ministerial que determina el personal de Renfe que se mantiene en el ADIF y el que pasa a Renfe-Operadora, junto con la orden ministerial sobre el patrimonio de Renfe que se mantiene en el ADIF y el que pasa a Renfe-Operadora para la escisión de las sociedades y la orden ministerial por la que se establecen los plazos para que el personal del GIF funcionario pueda volver a la Administración o, por el contrario, incorporarse definitivamente en ADIF. Es decir, curiosamente, son todas esas que usted ha querido relacionar hoy aquí diciendo que es su trabajo a par-

tir de este momento. No es cierto, usted las ha encontrado todas hechas —aquí hay una copia para que usted la vea— y una prueba incuestionable de que eso es así es que un organismo independiente como es el Consejo Económico y Social, ya en fecha 28 de enero de 2004, ha emitido dictamen sobre las tres normas que necesitan tal dictamen de tal organismo: el reglamento del sector ferroviario, el estatuto del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y el estatuto de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora. Por tanto, aquí se ha faltado a la verdad y se han dado razones que no son ciertas. También quisiera hacer referencia —porque se ha comentado aquí— a las críticas del Consejo Económico y Social a esta ley. Precisamente en este dictamen de enero de 2004, en las observaciones previas, se recuerda por el CES que este organismo valoró positivamente que la nueva normativa apostara y plantease un nuevo modelo para nuestro sistema ferroviario, de manera que la prestación de servicios de transporte operara en régimen de competencia. También nos recordaba que la opción de mantener la titularidad pública de las infraestructuras ferroviarias en la Administración resultaba adecuada. Trataba la deuda de Renfe y, como en todos los dictámenes del CES, había opiniones a favor y en contra de los reales decretos, que, consecuentemente, han sido tenidas en cuenta a la hora del texto definitivo y que usted puede también tener en cuenta a la hora del texto definitivo que haya traído aquí. Por tanto estamos, como habíamos dicho desde el primer momento, ante una suspensión caprichosa de la vigencia de una ley, a no ser que haya otras razones ocultas. Usted no ha querido que la ley entrara en vigor porque no ha querido, pero no por otras razones que usted ha argumentado; o, mejor dicho, quizá sea que usted quiere que España no se incorpore al régimen de libre competencia en el sistema europeo de transporte.

Tras esos dos argumentos no válidos, el tercer argumento de la deuda de Renfe no puede dejar de ser más esperpéntico. Usted conoce, al menos por sus inmediatas responsabilidades, cuál ha sido y es el tratamiento de la deuda de Renfe. Renfe, efectivamente, tiene una deuda pública reconocida y publicada de 7.200 millones de euros. El Partido Popular ha dicho siempre cuál era la deuda. Estos no son los 600.000 millones de pesetas que nos encontramos en un cajón cuando el señor Borrell dejó de ser ministro del ramo en el que usted se encuentra. **(Risas.—Rumores.)** No se ríen, porque es así, 600.000 millones de pesetas de deudas en un cajón. Pues bien, de estos 7.200 millones de euros de Renfe corresponde un porcentaje a la deuda histórica, de la cual se ha hecho cargo tradicionalmente el Estado, una deuda asociada a la infraestructura y una deuda asociada a la prestación de servicios. La disposición adicional tercera de la ley prevé perfectamente cuál es el tratamiento distinto de cada una de estas cuestiones, por el que el Estado se hace cargo de una

parte, ADIF se hace cargo de otra y Renfe-Operadora se hace cargo de otra. Es decir, que la contabilización de la deuda de Renfe está prevista en la ley, la contabilización de la misma se prevé en los reglamentos de desarrollo que tiene usted a su disposición. Por tanto la deuda de Renfe es una cuestión colateral a la entrada en vigor de la ley; es más, le voy a decir una cosa, si esta ley va a entrar en vigor el 1 de enero de 2005, como ha dicho usted aquí, y no hay otras circunstancias que nos sorprendan en el transcurso del tiempo, usted no tendrá una solución distinta que la que ya se ha abordado por parte del Gobierno anterior y por parte de la ley. En consecuencia nos encontraremos ante la misma situación y no habrá ninguna razón por la cual la deuda de Renfe justifique esta suspensión. Por cierto, señora ministra, no es distinta la deuda de nuestro sector ferroviario a la de los países de nuestro entorno. La de España es el 30 por ciento de la deuda que tienen Francia e Italia y el 50 por ciento de la que tiene Alemania y similar a las de Bélgica y otros países.

Hemos visto que estos tres argumentos no son en absoluto atendibles y nos falta llegar al cuarto, que nos parece el más bonito, es decir, que por la interposición de unos recursos de inconstitucionalidad el Gobierno suspenda la vigencia de una ley. Eso es de una gravedad monstruosa. No lo dice el texto, pero ya nada más que enunciarlo es de una gravedad monstruosa. Nunca en un Estado de derecho se ha dado una situación como esta y parece mentira que constitucionalistas como los que hay en su grupo, incluso en su Gobierno, consientan que por el ejercicio de una facultad ante el Poder Judicial por un organismo autónomo, el Gobierno se avoque la vigencia de una ley del Poder Legislativo. Tal confusión del principio de división de poderes seguro que merecería la calificación de alguno de nuestros mejores constitucionalistas como propio de una república bananera. Eso es así; por tanto no existe ningún tipo de precedente para que se pueda justificar que un recurso de inconstitucionalidad suspenda la vigencia de una ley por parte del Gobierno, porque ustedes en situaciones muchísimo más graves que esta no lo hicieron. Sólo quiero recordar en una pincelada la famosa Ley 8/1990, referida al Suelo, que en el año 1997 se declaró inconstitucional por parte del Tribunal Constitucional y que desde luego supuso que su forzada entrada en vigor por parte del PSOE dejara a los ayuntamientos totalmente en el aire sin poder ejecutar sus planeamientos por falta del soporte legislativo adecuado. Ahora bien, si ustedes a partir de ahora van a utilizar y van a permitir que se suspenda la entrada en vigor de una ley sólo por la interposición del recurso de inconstitucionalidad, díganoslo, porque entonces, si nosotros interpusiéramos un recurso de inconstitucionalidad ante la suspensión del Plan Hidrológico Nacional, ustedes acordarían la suspensión de la suspensión, y lo mismo se daría con la Ley de Calidad de la Educación. Por tanto, si van a mantener este criterio, a partir

de mañana muchas comunidades autónomas empezarán a interponer recurso de inconstitucionalidad ante la nueva fórmula de que el Ejecutivo suspende la vigencia de las leyes por el ejercicio de la facultad de los recursos de inconstitucionalidad.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón Piqueras): Señor Ayala, debe ir terminando.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Voy terminando, señora presidenta.

Por último, el decreto señala que se suspende durante siete meses la entrada en vigor de la ley. La memoria que justifica el real decreto-ley dice que parece oportuno otorgar un prudencial plazo suplementario; es decir, frente a una *vacatio legis* de seis meses, el prudencial plazo suplementario es de siete meses, mayor que el previo, lo que supone una interpretación muy particular de lo que significan los términos suplementario y prudencia. Ustedes parece que juegan con los términos y con los conceptos como si fuera un chicle. Espero que no puedan hacerlo con los presupuestos y con sus promesas electorales.

Señora ministra, las dos pasadas legislaturas han sido sin duda las mejores de la historia de las infraestructuras en España y le hemos dejado en marcha proyectos para que usted pueda mantener ese nivel. No empiece a aplazar leyes y a suspender obras, que va usted a dejar en España peor recuerdo que su flamante candidato a Europa, el señor Borrell, de triste memoria. Queda claro, señora ministra, que a no ser que tenga usted unas razones ocultas que no ha explicitado y que expresamente ha ocultado, no hay ni un solo argumento que justifique este real decreto-ley ni que avale la suspensión de la entrada en vigor de una ley que nos ponía a España en la primera línea del transporte ferroviario en Europa.

Muchas gracias. (Aplausos.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón Piqueras): Muchas gracias, señor Ayala.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Señora presidenta de la Cámara, señoras y señores diputados, señora ministra, el pasado 12 de marzo, en la sesión de control del Gobierno, tuvimos ocasión de recibir una respuesta somera, dado el escaso tiempo disponible, a una pregunta de sumo interés para los españoles: qué medidas tomaría el Gobierno de España en relación con la Ley 39/2004, de 17 de noviembre, del sector ferroviario, que aprobó la mayoría absoluta del Partido Popular durante la pasada legislatura por el procedimiento de urgencia. En su respuesta, la señora ministra informó a esta Cámara de la promulgación del Real Decreto-ley 1/2004, que se trata de convalidar en esta sesión plenaria. Sin embargo, en la sesión de esta

mañana, la señora ministra de Fomento nos ha detallado amplia y minuciosamente las graves razones que llevaron al Gobierno al aplazamiento de la Ley reguladora de los servicios ferroviarios y, por tanto, a la promulgación del real decreto-ley que retarda su entrada en vigor siete meses más de lo previsto en la misma.

Por mi parte, en primer lugar, quiero agradecer el tono y el talante de los portavoces de los grupos parlamentarios, pero tengo que lamentar profundamente, una vez más, el talante del portavoz del Grupo Parlamentario Popular. Por supuesto, puedo entender cualquier crítica, y más la que se dirija al contenido de un real decreto-ley de esta naturaleza; puedo entender cualquier crítica a la actuación del Gobierno. Se puede criticar se esté o no convencido del contenido de las críticas, puesto que cada uno tendrá sus razones para hacerlas, algunas, de carácter ideológico, y otras simplemente partidistas —y más, encontrándonos ya en período electoral—. Pero en este caso, señorías, la crítica no tiene ninguna justificación real.

Usted ha dado tres argumentos; yo le voy a dar diez. El primero es que se da la circunstancia de que la ley contiene una regulación ínfima del régimen jurídico de las dos nuevas entidades públicas empresariales que se crean: el ADIF y Renfe-Operadora, y esa regulación no proporciona cobertura legal precisa ni suficiente para su puesta en funcionamiento. Es evidente que la ley se limita exclusivamente a crear los dos organismos: ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, y Renfe-Operadora; también fija su naturaleza jurídica y describe su objetivo. La ley ha encomendado a los futuros estatutos que desarrollen las normas de establecimiento, la regulación y aspectos esenciales para su funcionamiento, como la estructura organizativa básica de las entidades, la composición y atribuciones de sus órganos de dirección, el procedimiento de adopción de acuerdos y el régimen de financiación. Sin embargo, en estos dos órganos —ADIF y Renfe-Operadora— no se lleva a cabo la regulación, planificación y construcción de la red ferroviaria de interés general. Por tanto, señorías, esta falta de regulación de la ley responde a una irresponsabilidad del Gobierno del Partido Popular, que presentó en el Parlamento una ley que contenía graves errores, que analizaré posteriormente. Sobre todo, señor Ayala —y usted lo sabe, por muchos documentos que ponga sobre la mesa—, carece de capacidad para ser llevada a la práctica. El PP fue irresponsable por traer al Parlamento una ley que sabía que no se podía cumplir ni aplicar, aplicando además una rebaja legal, porque hay normas esenciales para la regulación jurídica de aspectos básicos para el desarrollo del transporte ferroviario que son encomendadas a reglamentos ferroviarios, hurtando, por tanto, el debate y el consenso que aseguran las normas con rango de ley.

Señor Ayala, hay un cuarto argumento: su grupo parlamentario fue también irresponsable por la falta de capacidad para asimilar las aportaciones que se hicie-

ron por todos los grupos parlamentarios durante su tramitación. En vez de informar y contar en el Congreso y en el Senado, que es donde radica la soberanía popular, con todos los grupos parlamentarios para hacer la mejor ley, el Gobierno del Partido Popular se dedicó entonces a publicitar en los medios de comunicación, de forma además masiva y exagerada, las necesidades de aplicación de la ley que sabía que no podía llevar a cabo. Pero ya saben ustedes que si algo hicieron bien la pasada legislatura fue utilizar los medios de comunicación y publicitar propaganda pura y dura sin ningún contenido. Es más, también es reprochable igualmente la falta de sentido de Estado del entonces Gobierno del Partido Popular, que no fue capaz de aceptar el diálogo y la participación de otras administraciones públicas afectadas por esta ley. Y eso creo que con una simple lectura de lo que hoy se ha manifestado por los distintos grupos nacionalistas queda evidentemente claro.

Usted sabe que la ley, señor portavoz del Grupo Popular, no ha contado con las competencias que las comunidades autónomas tienen constitucionalmente establecidas sobre el transporte ferroviario, y eso se recoge en el informe del Consejo Económico y Social y en su dictamen sobre la ley, señor Ayala. Usted no puede hurtar aquí algo tan serio como lo que está recogido en el informe del Consejo Económico y Social. Por tanto, cuando la ley regula un sistema integrado de transporte lo hace sin tener en cuenta a las comunidades autónomas, sin darles participación en ninguno de los dos entes que se crean para gestionar el transporte y la infraestructura ferroviaria, y eso es muy grave en un Estado en el que se reconoce constitucionalmente el derecho de las comunidades autónomas a participar en cualquier ámbito de aplicación de leyes como ésta. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Señor Ayala, esta falta de respeto con las competencias de las comunidades autónomas ha ocasionado que se presenten seis recursos de inconstitucionalidad. Se los voy a recordar. Uno, el del Consejo de Gobierno de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha; dos, por el Gobierno de Aragón; tres, por el Principado de Asturias; cuatro, por la Junta de Extremadura; cinco, por la Generalitat de Cataluña y, sexto, por el Parlamento de Cataluña. Todos ellos, además, han sido admitidos a trámite por el Tribunal Constitucional.

Señor Ayala, no sólo fueron ignorados los entes territoriales en la elaboración de la ley, es que también lo fueron los entes locales y el Consejo Nacional de Transporte, establecido además en la Ley de la Ordenación del Transporte Terrestre como un órgano de consulta y de participación para leyes reguladoras del transporte. Este órgano usted sabe que no fue consultado por el Gobierno del Partido Popular ni se recabó su participación, como dice expresamente también el informe del Consejo Económico y Social cuando se sometió a consideración la ley, y usted ha hurtado aquí también lo que dice ese informe. Por supuesto, también

el Gobierno del Partido Popular ignoró la opinión de los sindicatos, que están aquí presentes hoy en la tribuna. Además, por supuesto también ignoró la opinión de las organizaciones de consumidores y usuarios en la elaboración de la ley.

Por último, el Gobierno del Partido Popular —lo tengo que decir así— fue irresponsable al regular un nuevo modelo del sector ferroviario sin abordar la solución de la deuda de Renfe que, como ya se ha dicho aquí, asciende a 1.700 millones de euros, es decir, a un billón 200.000 millones de las antiguas pesetas. ¿Y usted habla alegremente aquí de la deuda? Usted sabe que en el contrato-programa de Renfe 1999-2000 se establecieron unas bases para fijar la deuda y ver cómo se podía enjugar la misma y no hicieron absolutamente nada de nada; no sólo no cumplieron el calendario, sino que tampoco abordaron la deuda. Por tanto, deje de hablar de los miles de millones de pesetas que aparecieron en un cajón y hable de lo que se tiene que hablar aquí hoy, que es de la deuda de Renfe que ustedes han dejado.

Por último, es grave que la ley no establezca el plan de viabilidad para hacer frente a Renfe, a pesar de que las directivas comunitarias indiquen que se debería hacer obligatoriamente —usted tiene que saber que si Renfe sale al mercado en las condiciones de gestión actuales, se pondría en grave peligro su viabilidad—, pero sobre todo, señorías, el Partido Popular fue irresponsable por el contenido mismo de la ley. Tengo que resaltar que esta materia es de vital importancia para el Grupo Parlamentario Socialista, como ha señalado en su intervención la ministra de Fomento, por una causa elemental, porque el ferrocarril tiene una enorme consideración positiva en la sociedad española. Los ciudadanos perciben el ferrocarril como un medio de transporte que no contamina, como un medio de transporte de escaso consumo energético, que da servicio a muchas regiones desfavorecidas de España, aunque también tengo que decir que, como consecuencia del resultado de la política de transportes del Partido Popular en el periodo en el que ha gobernado, el deterioro de los servicios de transporte fue tan tremendo —tengo que recordar los continuos y permanentes accidentes que ha sufrido España en estos últimos años— que consiguió rebajar esa percepción positiva de los españoles. Ustedes hicieron del transporte ferroviario un peligro; sabe usted que en los últimos años fueron muchos los accidentes debidos al abandono del servicio público de Renfe.

Por todo ello y ante la imposibilidad material de que la ley pueda entrar en vigor, consideramos, señora ministra de Fomento, más que razonable y acertado que el nuevo Gobierno amplíe el periodo de aplazamiento de la entrada en vigor de la ley hasta el próximo 31 de diciembre. Si el Gobierno, como nos asegura doña Magdalena Álvarez, ministra de Fomento, asume el compromiso realizado esta mañana y que nos ha

expuesto detalladamente, elaborando y aprobando las normas de desarrollo imprescindibles para la entrada en vigor del nuevo modelo de transporte ferroviario, estudiando a fondo la situación económica y financiera de las empresas y la adopción de las decisiones que permitan la viabilidad del nuevo sistema ferroviario, abordando sosegadamente y en profundidad los recursos de inconstitucionalidad planteados contra la ley por las seis comunidades autónomas a las que he hecho referencia y, por supuesto, con un diálogo franco, sincero y fluido con los sindicatos y con los agentes sociales, la espera de siete meses habrá merecido la pena, señora ministra. Por tanto, en ese voto de confianza, el Grupo Socialista va a convalidar el Real Decreto-ley 1/2004, por el que se aplaza la entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario.

Muchas gracias. **(Aplausos.—La señora ministra de Fomento, Álvarez Arza, pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿El Gobierno pide intervenir? **(Asentimiento.)** Le hago la salvedad, señora ministra, de que la intervención del Gobierno abre de nuevo un turno de debate.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Gracias, señor presidente.

Señorías, no pensaba abrir el debate, pero me han sorprendido el tono, la forma y el fondo de la intervención del señor Ayala.

En primer lugar, me van a permitir que agradezca las intervenciones del resto de los grupos y les manifieste mi coincidencia con muchos de sus planteamientos, incluso, a pesar del señor Ayala, he movido mi cabeza en señal de asentimiento, porque en muchas de las cuestiones que se han planteado no solamente coincido, sino que me comprometo a intentar solucionarlas, tanto en el desarrollo reglamentario de la ley como en todas aquellas cuestiones que puedan ser incluidas. Decía que no comprendo y pido al señor Ayala que me presente sus disculpas porque se ha atrevido... **(Rumores.—Aplausos.)** Señor Ayala, en su conciencia estará insultar a un miembro del Gobierno, injustificadamente además. **(Aplausos.)**

Señor Ayala, la única justificación del tono que ha utilizado diciéndome que engaño, que falto a la verdad y que hay algo detrás de una simple ampliación de la prórroga, que se había dado el propio Partido Popular para hacer un desarrollo reglamentario que no han sido capaces de hacer, porque no han sido capaces de hacer nada, la única justificación es que esa conciencia culpable se traslade a la estrategia que ustedes utilizan en muchas ocasiones de que la mejor defensa es un ataque. Y en un planteamiento sin ninguna importancia, sin ninguna transcendencia, le digo señor Ayala que no es admisible que usted haya utilizado palabras como engaño —que le pido que la retire— y razón oculta. Si

existe alguna razón oculta, señor Ayala, se sube usted aquí a la tribuna y la dice. Lo que usted sepa lo dice y lo que no, no se lo invente, porque no se lo voy a tolerar ni ahora ni nunca. **(Aplausos.)** El que ha faltado a la verdad es usted. En primer lugar, porque me ha citado diciendo que he argumentado que sólo había cuatro razones. Señor Ayala, no es cierto y me remito al «Diario de Sesiones». He dicho: Hay dos razones fundamentales y otras cuestiones. Señor Ayala, escuche usted cuando intervengamos porque me parece muy poco serio que usted diga a un miembro del Gobierno que falta a la verdad, cuando el único que ha faltado a la verdad es usted en múltiples ocasiones en esta intervención. **(Aplausos.)**

Usted ha dicho que todos los desarrollos reglamentarios están hechos y yo los tengo. Usted es diputado y sabe los trámites que hay que realizar para la aprobación de las normas. ¿En qué Boletín Oficial del Estado se han publicado todas aquellas normas que usted dice que estaban hechas, que están preparadas y que están dispuestas? Dígalo usted aquí, señor Ayala. ¿Dónde están esas normas? ¿O es que para usted es suficiente tener un texto en el que se puede estar trabajando en el ministerio, pero que ustedes no han sido capaces de aprobar? Si estaban de acuerdo con los textos, ¿por qué no los han aprobado ustedes mediante decretos, órdenes ministeriales, etcétera? ¿Por qué no han hecho ustedes absolutamente nada con ese documento que dice usted que tienen? Diga usted a esta Cámara que el único que ha mentado es usted porque se está refiriendo a unos textos que se contrataron a una consultoría y que no sé cómo —y usted lo tendrá que explicar— los tiene usted. Señor Ayala, es importante saber cómo consigue usted los textos que una consultora le hace al Ministerio de Fomento. Me gustaría a mí saberlo. No es una suspensión caprichosa de la ley, señor Ayala, sino que simplemente es un tema transcendente en el que han coincidido todos los grupos en ampliar el plazo para preparar al sector; ese sector que tiene daños colaterales, como usted ha dicho, por un volumen de 7.200 millones de euros. Ese es un daño colateral para el señor Ayala. No tiene ninguna importancia la sostenibilidad financiera del sector ferroviario español, le dan igual los 1.500 millones de euros que decía el señor Cascos o los 7.200. Señor Ayala, su imprecisión es preocupante y además, sus insinuaciones son inadmisibles. **(Un señor diputado: ¡Bebe agua!)** Ahora bebo agua, no se preocupen ustedes. Beberé cuando tenga ganas. Señor Ayala, es verdad que tengo la boca seca de indignación de escuchar como usted en un tema que tenían que haber apoyado... **(Rumores.)**, han querido abrir un debate que han perdido con todos los grupos políticos y han tratado de defender una política de infraestructuras, la del señor Cascos, la del señor Aznar, que por lo único que se ha caracterizado, por lo que yo me he encontrado en el ministerio, ha sido por el desorden, por las prisas para licitar y adjudicar, por

la falta de ejecución real, por centrifugar primeras piedras y primeras traviesas que no sabemos ya ni dónde están y que es prácticamente imposible unir las, porque es caos y desorden lo que ustedes han dejado en el ministerio.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: La intervención del Gobierno ha reabierto el debate, por lo que solicito a los grupos parlamentarios manifiesten si desean intervenir de nuevo. **(Pausa.)**

Entiendo que sólo el Partido Popular. Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señora Álvarez, confirmo, mantengo y sostengo todas las afirmaciones que he hecho en la tribuna en la mañana de hoy, todas y cada una de las que he hecho. **(Aplausos.)**

Yo no he mentado aquí. Usted sí ha mentado aquí. **(La señora ministra de Fomento, Álvarez Arza: Usted ha mentado.)** Usted ha venido aquí a mentir y usted ha venido aquí a mentir por una razón muy sencilla, porque hemos descubierto en su segunda intervención, en la que usted reabre el debate, que la intención, de verdad, que tienen para suspender la entrada en vigor de la Ley del sector ferroviario es modificar la ley. Y eso usted, hasta ahora, no lo había dicho, ni usted lo había dicho, ni en la exposición de motivos del real decreto está, ni en la intervención del señor De la Encina está, ni en ningún sitio está. Se ha dicho aquí hoy, y si hoy se ha ocultado eso diciendo que hacía falta un plazo de tiempo para el desarrollo reglamentario y para otras cuestiones, las razones ocultas de este real decreto-ley es que ustedes quieren modificar la Ley del sector ferroviario, simple y llanamente.

Señora Álvarez, esto no empieza con un rollito de primavera —y sabe usted muy bien lo que le estoy diciendo—, esto es algo bastante más serio. Estamos aquí hablando de cuestiones trascendentales para lo que es la vertebración territorial española, estamos aquí hablando de cuestiones fundamentales para nuestra integración en las redes transeuropeas de transporte. De eso estamos hablando aquí. Y, por supuesto, que usted crea que va a decir que yo entiendo de una manera colateral la deuda de Renfe... No he dicho que la deuda de Renfe sea colateral. He dicho que el tratamiento de la deuda de Renfe, que está perfectamente definida, es un tema colateral a la entrada en vigor de la Ley del sector ferroviario. Eso es lo que yo he dicho y eso es verdad porque está resuelto en la ley y está resuelto en esos proyectos de reglamento de los que yo dispongo, de la misma manera que dispone el señor Morlán porque don Benigno Blanco se los entregó en mano en el ministerio. Esa es la razón por la que se dispone de ellos, no de ninguna consultora sino de los registros oficiales del Ministerio de Fomento. Si la

coordinación que usted tiene con su secretario de Estado de Infraestructuras no es la adecuada ni la conveniente o responde a otras cuestiones, pues diga usted aquí que no conoce que se entregaron esos expedientes oficialmente en el Ministerio de Fomento.

Y le quiero recordar que aquí no hemos reabierto el debate sobre los contenidos de la Ley del sector ferroviario porque no se trataba de eso en el punto del orden del día. Se ha reabierto porque la intención oculta —insisto una nueva vez— es modificar esa ley.

En cuanto a la participación que se dio en esta ley, quiero recordar que su tramitación como proyecto de ley en el Congreso se inició en el mes de marzo de 2003 y su aprobación definitiva fue en noviembre de 2003, con todo el trámite previo gubernamental que lleva una ley y que usted debe conocer perfectamente, por lo que no le hace bueno que diga que ha habido un trámite acelerado y no le hace bueno que diga que no se ha contado con los distintos grupos parlamentarios. En los trámites de Congreso y Senado se admitieron más del 15 por ciento de las enmiendas que se habían presentado por los distintos grupos parlamentarios que no fueron el Partido Popular. Por otro lado, en el Senado se incorporaron 14 enmiendas que correspondían a acuerdos con los sindicatos, acuerdos expresamente convenidos con los sindicatos. De la misma manera que se incorporaron cuestiones determinantes al respeto exhaustivo de las competencias de las comunidades autónomas, que aquí se ha puesto en tela de juicio, porque no es el Consejo Económico y Social el que tiene que decir si se respetan las competencias, es el dictamen del Consejo de Estado, que es el competente en materias jurídicas. El Consejo Económico y Social habla de otras cuestiones y el Consejo de Estado habla de las competencias territoriales. El Consejo de Estado admitió perfectamente el respeto exhaustivo a la legalidad constitucional del proyecto de ley y es muy curioso que los recursos de inconstitucionalidad se hayan puesto por las comunidades en las que gobierna el Partido Socialista y, lógicamente, por el Parlamento de Cataluña y el Gobierno de Cataluña.

Por tanto, señora Álvarez, aquí yo no he mentado, usted sí y ésta no es una cuestión intrascendente. **(La señora ministra de Fomento, Álvarez Arza: El que miente es usted.)** Y por supuesto hemos respetado exhaustivamente el régimen competencial, y la intención oculta es modificar una ley de un sector ferroviario que lo único que hacía era ponernos a la cabeza del transporte en Europa.

Nada más. Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Gracias, señor presidente.

Usted, señor Ayala, puede sostenerla y enmendarla, pero cuando no se tiene razón no se tiene. **(Protestas.)** Y usted quedará muy bien subiendo, como se dice en mi tierra, farrucamente a la tribuna, pero usted queda como un... **(palabra retirada del «Diario de Sesiones»)** cuando no aporta una sola prueba... **(Continúan las protestas.—El señor Ayala Sánchez: Retíralo, que retire eso. Varios señores diputados: Retíralo.—¡Talante, talante!)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor De la Encina, argumentos políticos todos. Argumentos de tipo personal, ninguno. **(Rumores.)** En consecuencia, le rogaría que retirara usted la palabra que ha pronunciado.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** ¿Qué argumento político es decir mentirosa a la ministra, como ha dicho el señor Ayala? **(Aplausos.—(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Le ruego, por favor, señor De la Encina, que retire la palabra, para que se retire del «Diario de Sesiones», que se ha pronunciado y que nos dediquemos exclusivamente a argumentar entre nosotros sobre la base de razones políticas. Esto es bueno para la Cámara, es bueno para todos y si usted me lo permite entiendo que la expresión citada está retirada del «Diario de Sesiones».

Continúe, por favor, el debate.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Cuando el señor Ayala retire la acusación que ha hecho contra la señora ministra. **(Aplausos.—Protestas.—Varios señores diputados: ¡Retíralo, retíralo!.—¡Talante, talante, talante!)**

Señor presidente, me están pidiendo que retire lo que acabo de decir y a la vez me están llamando botarate. ¿Cómo lo voy a retirar? **(Un señor diputado: ¡Talante democrático, no botarate, que estás sordo!.—Varios señores diputados a coro: ¡Talante, talante, talante, talante, talante!.—Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor De la Encina, ...

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Señor presidente, lo retiro si el señor Ayala ....

El señor **PRESIDENTE:** Señor De la Encina, le ruego que deje usted al presidente dirigir los debates. El presidente está por la argumentación de carácter político. El presidente, la Mesa y el Congreso de los Diputados están por tener entre nosotros debates duros y ásperos pero razonables y dentro de unos límites. En consecuencia entiendo que se retira lo dicho por usted en el «Diario de Sesiones», y déjeme a mí interpretar lo que se diga o se deje de decir de otro lado de la Cámara. Siga usted. **(Aplausos.)**

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Señor presidente, no quiero profundizar más en la polémica por respeto precisamente a usted como presidente, no al Grupo Parlamentario Popular, y voy a esgrimir dos razones políticas de peso para contestar al señor Ayala. **(Un señor diputado: ¡Falta talento!—Rumores.)** La primera, señor Ayala, ...

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, con la misma lógica les ruego silencio y atención. No quiero llamar al orden a ningún diputado porque creo que no es necesario. **(La señora Cunillera i Mestres: ¡Es que Mata-rí no oye!)** Escuchen los argumentos políticos y al final de la reunión pueden disentir porque es lo normal en cualquier parlamento, pero respeten el uso de la palabra. Muchas gracias.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Decía, señor presidente, que existen dos argumentos de peso, en síntesis, para adoptar la posición que hemos adoptado —que es la posición que ha adoptado el resto de los grupos parlamentarios, excepto el Partido Popular, para apoyar hoy la convalidación del real decreto-ley— y es que la ley que ustedes formularon la pasada legislatura se hizo de espaldas a la mayoría no sólo política de este Parlamento, sino sindical, ciudadana **(Rumores.)**, de consumidores y usuarios, de comunidades autónomas, de entes locales, etcétera, y lo que va a pasar hoy en la votación es el reflejo de la realidad, señores del Partido Popular, que están ustedes solos, lo mismo que estuvieron entonces cuando aprobaron esta ley. **(Rumores.)**

En segundo lugar, señor Ayala, ¿cómo dice usted que no fue un trámite acelerado si la ley se aprobó por el procedimiento de urgencia? ¿No lo sabe usted como portavoz del Partido Popular en materia de infraestructuras? Se aprobó por el procedimiento de urgencia, al final de la legislatura, una ley de vital importancia para España cual es la del sector ferroviario, y aquí se debatieron en menos de un mes miles de enmiendas, lo mismo que en otras leyes. Por tanto, le tengo que decir —y no quiero reabrir el debate— que el único que aquí ha faltado a la verdad ha sido usted en el fondo del tema e insultando a la señora ministra como lo ha hecho.

Nada más. Muchas gracias. **(Aplausos.—El señor Ayala pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** Habiéndose concluido el debate...

Dígame, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Por alusiones, señor presidente. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Las alusiones personales han sido ya corregidas y es mejor terminar de esta manera. Yo creo que es innecesario ser recurrentes sobre los argumentos. **(La señora ministra de Fomento pide la palabra.)**

Señora ministra, le recuerdo que su intervención, al ser turno de Gobierno, por poco que fuera, abre de nuevo turno de debate. **(Varios señores diputados: ¡No, no!)**

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Sí, señor presidente, pero no juzgue usted mi petición de palabra previo a que yo le diga lo que le iba a preguntar: si estaba previsto que yo cerrara el debate o no. Solamente era una pregunta. No voy a abrir ningún debate.

El señor **PRESIDENTE**: Si usted interviene reabre el debate. **(Varios señores diputados: ¡No, no!— Rumores y protestas.)**

La Mesa y el presidente han preguntado a los servicios y en estos momentos, incluso aunque hay un cierto grado de emoción en el hemiciclo, hay que correr el riesgo de interpretar lo que hay que hacer. Sinceramente pienso que los argumentos de fondo de una y otra parte han sido perfectamente establecidos esta mañana. Los argumentos de fondo para que todos los grupos parlamentarios puedan ejercer lo principal que tiene un parlamentario, que es votar, están suficientemente claros. Me parece oportuno y prudente que pasemos inmediatamente a la votación. **(Rumores.)**

Así pues, vamos a votar la convalidación o derogación del Real Decreto-ley 1/2004, de 7 de mayo, por el que se aplaza la entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 321; a favor, 184; en contra 137.**

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, queda convalidado el real decreto-ley.

¿Desea algún grupo parlamentario que se tramite el real decreto-ley convalidado como proyecto de ley por el procedimiento de urgencia? **(Denegaciones.)** No.

#### **PROPUESTAS DE CREACIÓN DE COMISIONES.**

— **SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO DE CREACIÓN DE UNA COMISIÓN MIXTA CONGRESO-SENADO PARA EL ESTUDIO DEL PROBLEMA DE LA DROGA.** (Número de expediente 155/000001.)

— **SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO DE CREACIÓN DE UNA COMISIÓN MIXTA CONGRESO-SENADO PARA EL ESTUDIO**

**DEL PROBLEMA DE LAS DROGAS.** (Número de expediente 155/000003.)

— **SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) DE CREACIÓN DE UNA COMISIÓN MIXTA CONGRESO-SENADO PARA EL ESTUDIO DEL PROBLEMA DE LAS DROGAS.** (Número de expediente 155/000005.)

— **SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO DE CREACIÓN DE UNA COMISIÓN MIXTA CONGRESO-SENADO DE LOS DERECHOS DE LA MUJER.** (Número de expediente 155/000002.)

— **SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO DE CREACIÓN DE UNA COMISIÓN MIXTA CONGRESO-SENADO DE LOS DERECHOS DE LA MUJER.** (Número de expediente 155/000004.)

— **SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) DE CREACIÓN DE UNA COMISIÓN MIXTA CONGRESO-SENADO PARA LA IGUALDAD ENTRE MUJERES Y HOMBRES.** (Número de expediente 155/000006.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego que permanezcan entre nosotros, sin salir, porque estamos en condiciones de abordar el último punto del orden del día por la vía rápida en el sentido siguiente. Tenemos que aprobar la creación de una serie de comisiones mixtas Congreso-Senado, una relativa al estudio del problema de la droga, en que hay un acuerdo general, y otra sobre una cuestión también importante relativa a los derechos de la mujer o igualdad entre mujeres y hombres. En ésta se había generado un problema que era la definición última del título que va a tener esta Comisión Mixta, pero me comunican que la sabiduría de los distintos portavoces les ha llevado a adoptar un título de consenso que hago saber a la Cámara. Si hubiera un acuerdo general obviaríamos el debate y solicitaría el asentimiento del Pleno, y de esta manera podríamos concluir inmediatamente.

La señora secretaria puede dar lectura al acuerdo de los portavoces de los distintos grupos parlamentarios.

La señora **SECRETARIA** (Sainz García): Propuesta al Pleno de la Cámara de creación, al amparo del artículo 50 del Reglamento, de la Comisión Mixta de los Derechos de la Mujer y de la Igualdad de Oportunidades. El Pleno de la Cámara, a propuesta de la Mesa formulada como consecuencia de las iniciativas presentadas por los grupos parlamentarios Popular en

el Congreso, Socialista del Congreso y Catalán (Convergència i Unió) y previa audiencia de la Junta de Portavoces, al amparo de lo dispuesto en el artículo 50 del Reglamento resuelve lo siguiente: 1. Se crea con carácter permanente durante la legislatura la Comisión Mixta de los Derechos de la Mujer y de la Igualdad de Oportunidades, que tendrá como tarea el estudio de la realidad social de la mujer desde la perspectiva de la igualdad de oportunidades, el seguimiento de la aplicación de la legislación interna e internacional, así como la acción del Gobierno en este ámbito. 2. Las Mesas del Congreso de los Diputados y del Senado, reunidas en sesión conjunta, establecerán la composición y las reglas de funcionamiento de esta Comisión Mixta.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario objeta la propuesta? (**Denegaciones.**)

Señorías, les pido el asentimiento respecto a la creación de una Comisión Mixta Congreso-Senado para el estudio del problema de las drogas. (**Asentimiento.**) Muchas gracias.

En segundo lugar, pido su asentimiento para la creación de una Comisión Mixta de los derechos de la mujer y de la igualdad de oportunidades. (**Asentimiento.**) En consecuencia, se considera aprobada la creación de estas dos comisiones.

Sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

**Eran las once y diez minutos de la mañana.**

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**

