



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 673

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. SALVADOR DE LA ENCINA ORTEGA

Sesión núm. 41

celebrada el miércoles 1 de diciembre de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor secretario general de Transportes (Cachafeiro Vila), para informar sobre:

- Las previsiones del Ministerio de Fomento relativas a la red ferroviaria básica de mercancías en la Comunidad Autónoma de Galicia. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000938.) 2
- El Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/001159.) 2

Se abre la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Fomento del día de hoy. Damos la bienvenida y las gracias a don José Luis Cachafeiro, secretario general de Transportes del Ministerio de Fomento, para abordar de manera conjunta los dos puntos del orden del día, el referido a las previsiones del Ministerio de Fomento sobre la red ferroviaria básica de mercancías en la Comunidad Autónoma de Galicia y el relativo al Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España, teniendo en cuenta, tal como hemos hablado con los portavoces, que vamos a unificar los dos puntos en uno solo, de manera que las intervenciones se realizarán de menor a mayor por un tiempo de diez minutos, y en aquellos grupos que tengan dos portavoces, como me consta que puede ser el caso del Grupo Popular y el Grupo Socialista, lo haría primero el portavoz en el ámbito estatal y en segundo lugar el portavoz para los temas de Galicia. Es así como lo hemos acordado. ¿Ratificamos dicho acuerdo? **(Pausa.)** Queda ratificado. Sin ser muy estricto, como habitualmente es esta Presidencia con las intervenciones, calculen como he dicho antes en torno a diez minutos por intervención.

Tiene la palabra el secretario general de Transportes, don José Luis Cachafeiro Vila.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Cachafeiro Vila): Señorías, comparezco en esta Comisión a petición del Grupo Parlamentario Socialista para informarles sobre el Plan para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España y a petición del Grupo Parlamentario Popular para informarles también sobre las previsiones del Ministerio de Fomento con relación a la red ferroviaria básica de mercancías en la Comunidad Autónoma de Galicia. En primer lugar me referiré al Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías y a continuación detallaré las previsiones del plan en lo referente a Galicia incidiendo especialmente en todo lo relativo a la red básica. Quiero agradecer a los dos grupos que han presentado la petición de comparecencia la oportunidad que me brindan para exponer el contenido del plan, que es una pieza muy importante en la política de transportes del Ministerio de Fomento. A lo largo de esta comparecencia espero poder aclarar las dudas que tengan sus señorías sobre el contenido del plan.

Como todos ustedes conocen el Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España fue presentado por el ministro de Fomento a las comunidades autónomas en el marco de la conferencia sectorial celebrada el pasado día 14 de septiembre. El plan completa y desarrolla las medidas anunciadas en el plan de choque presentado por el ministerio en marzo de 2009. De esta forma se da continuidad a la decidida política del Gobierno para potenciar el transporte de

mercancías por ferrocarril con el objetivo último de conseguir un sistema de transporte más equilibrado, eficiente y sostenible, donde el ferrocarril sea una alternativa real en aquellos segmentos de mercado donde pueda ser competitivo.

Su elaboración se ha llevado a cabo en un marco de diálogo y de consenso con las comunidades autónomas dando participación a los distintos agentes económicos y sociales implicados en el sector del transporte. La colaboración con las comunidades autónomas era en este caso imprescindible para el desarrollo de determinadas actuaciones, muy especialmente en el caso de la definición de los nodos intermodales. Además de las comunidades autónomas, sesenta y siete organismos y empresas del sector del transporte y de la logística han aportado su visión de la situación actual, así como sus propuestas de actuación. Con todo ello hemos pretendido que el plan cuente con el mayor grado posible de consenso y aceptación para que sus propuestas sean un guión duradero que oriente el trabajo y las inversiones necesarias en los próximos años para potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril.

Para poder explicar mejor los objetivos y propuestas de este plan es necesario hablar en primer lugar de la situación de partida, es decir, de cuál es la situación actual del transporte terrestre de mercancías en general y cuál ha sido su evolución en los últimos años. Existe un amplio consenso sobre la necesidad de cambio en nuestro sistema y nuestro modelo económico. La logística en estos momentos representa alrededor del 7 por ciento del PIB y se define claramente como un sector estratégico a futuro. Durante mucho tiempo hemos hablado de las posibilidades de nuestro país como plataforma logística de ámbito internacional por la ventaja que representa nuestra posición geoestratégica. Es vital concretar esa posibilidad. Para ello contamos con excelentes infraestructuras viarias, portuarias y aeroportuarias, pero no es así en dos aspectos fundamentales, las ligadas al transporte de mercancías por ferrocarril y los nexos de unión de los distintos modos de transporte. En ambos casos tenemos un déficit en infraestructura importante, lo que ha condicionado el escaso desarrollo de la intermodalidad en nuestro país. Sin embargo, contar con infraestructuras eficientes no es la panacea, es condición necesaria pero no suficiente para alcanzar ese objetivo.

En ocasiones el déficit en infraestructuras oculta otros tipos de déficits tan importantes o más que estos. Estoy hablando de aspectos como la gestión, la regulación, etcétera. Si queremos desarrollar nuestro potencial logístico, necesitamos un sistema de transporte eficiente más equilibrado desde el punto de vista modal y un mayor desarrollo de la intermodalidad. España es hoy en día el país donde el transporte ferroviario de mercancías tiene una menor cuota modal entre los países más significativos de la Unión Europea y somos el segundo país continental con menos cuota después de Grecia. Mientras que en Alemania, Francia o Gran Bretaña esta cuota representa el 22, el 16 y el 12 por ciento respectivamente

del conjunto del transporte terrestre, en nuestro caso está en torno al 4 por ciento. Si este dato es importante, también lo es la evolución experimentada en los últimos años, en los que la cuota del ferrocarril ha registrado un importante descenso pasando del 10,3 por ciento en el año 1997 al 4,1 en 2008, es decir, se ha producido aproximadamente un descenso del 60 por ciento. Por contra, los tráficlos por carretera se multiplicaron en ese periodo por 2,5 consolidándose el dominio abrumador de este modo en el transporte terrestre de mercancías.

Esa tendencia no se ha invertido con el proceso de liberalización. Como saben sus señorías el tráfico de mercancías por el ferrocarril está liberalizado desde el año 2005 y actualmente hay trece empresas con licencia, aunque solo cinco de ellas han iniciado su actividad comercial. Su participación en estos momentos representa el uno por ciento del mercado medido en términos de toneladas/kilómetro y el 7 por ciento en términos de toneladas, pero sí están aportando un cambio cualitativo en aspectos de gestión, y algunas de ellas han llevado a cabo proyectos logísticos innovadores que están desarrollándose con éxito en estos momentos. En otros países de nuestro entorno la evolución del transporte ferroviario de mercancías en los últimos años ha sido diferente y hay algunos, como es el caso de Alemania y Reino Unido, en los que se ha incrementado de un modo apreciable la cuota del ferrocarril en el transporte terrestre de mercancías. Todos estos datos ponen en evidencia que tenemos un problema que lastra nuestras posibilidades a futuro, un problema que tiene solución y que para resolverlo es necesario adoptar un paquete de medidas que permitan a corto y medio plazo el reequilibrio de nuestro sistema de transportes potenciando el transporte de mercancías por ferrocarril con medidas que permitan que su oferta sea competitiva y se adapte a lo que pide el mercado. Para poder definir con el necesario rigor este paquete de medidas hemos realizado un análisis de las causas que han conducido a la situación actual.

Señorías, de forma resumida podemos decir que el deterioro de la cuota de participación del ferrocarril en el transporte terrestre no se debe en exclusiva a la carencia de infraestructuras eficientes, sino que básicamente deriva de su incapacidad de atender las necesidades de la demanda, cada vez más exigente por parte de los cargadores y de los operadores logísticos. Con las mismas insuficientes infraestructuras de las que disponemos actualmente se transportaba en el pasado un mayor volumen de mercancías, con lo cual algún problema, demás del infraestructural, debemos de tener. En cuanto a las infraestructuras, partimos con carácter general de una cultura, empezando por el propio Ministerio de Fomento, orientada preferentemente y en primer lugar a lo que podemos denominar las infraestructuras de línea y dentro de ellas las dedicadas al tráfico de viajeros, no otorgándose la prioridad que debiera a los distintos nodos logísticos. Las infraestructuras lineales para mercancías y sus nodos intermodales no han sido históricamente una prioridad. Además, en muchas oca-

siones en las actuaciones realizadas prevalecía el punto de vista de la ingeniería sin considerar como prioritario la economía del transporte, generándose costes ineficientes que colocaban al ferrocarril en serias dificultades para competir con otros modos. Esta orientación ha cambiado y las actuaciones sobre la infraestructura ferroviaria para mercancías obedecerán a criterios de reducción de coste de la unidad física transportada y de mejora de la fiabilidad y de la calidad del servicio. Solo se justifican actuaciones sobre la infraestructura, que siempre son costosas, si se ajustan en todo caso a estos criterios.

En cuanto a la incapacidad de nuestro sistema ferroviario para atender las necesidades de la demanda, se puede decir que se debe a aspectos como la escasa adecuación a las tendencias de la demanda logística, la falta de competitividad en materia económica del ferrocarril, las dificultades de interoperabilidad con las infraestructuras ferroviarias para mercancías del resto de países europeos —estamos hablando de barreras físicas que son evidentes por el problema del distinto ancho de vía, pero también de otro tipo de barreras no físicas que influyen en esta situación—, la baja calidad y fiabilidad del servicio o el escaso desarrollo de la intermodalidad. Un aspecto que han señalado los distintos actores del sistema de transporte de mercancías es la necesidad de coordinación entre la Administración General del Estado y las comunidades autónomas, especialmente, como ya he comentado, en la planificación de los nodos logísticos.

La falta de integración del ferrocarril en la cadena logística supone una importante pérdida de competitividad para nuestro tejido productivo, todo ello en el actual contexto de integración europea y de globalización de la actividad económica. Los costes logísticos pesan decisivamente en la cuenta de resultados de muchas empresas y por ello inciden de un modo importante en la localización o deslocalización de actividades, aspecto especialmente relevante en este momento por su incidencia en el empleo. Por tanto es preciso hacer más eficiente y equilibrado nuestro sistema de transporte de mercancías potenciando la utilización del ferrocarril, consiguiendo que sea más competitivo y que esté plenamente integrado en la cadena logística.

El transporte de mercancías por ferrocarril es altamente sostenible y tenemos que aprovechar su potencial en este sentido. Si consideramos los costes externos unitarios medios, la relación respecto a otros modos es de 1,3 respecto al transporte marítimo, de 4,9 respecto a la carretera y de 15,2 respecto a transporte aéreo. En nuestro país tenemos en estos momentos un sistema de transporte terrestre cuasi unimodal en el cual la cuota media de transporte por carretera supera el 95 por ciento. Esta situación no es casual y en ella inciden diversos factores. El transporte por carretera de mercancías ha demostrado ser eficaz y ha demostrado su flexibilidad para atender la demanda de transporte. La necesidad de mejora del transporte de mercancías por ferrocarril debe ser vista como una oportunidad y no como una amenaza

por este sector. Se le presenta la oportunidad de integrarse en un proyecto y si no lo hace, otros actores ocuparán su lugar. En este contexto el Plan estratégico para el impulso del transporte de mercancías por ferrocarril nace con una visión bien definida, impulsar dicho transporte a través de la adaptación a las necesidades del mercado, aportando valor a la cadena logística global con objetivos de mejora de la gestión del sistema, de la calidad del servicio, de la eficiencia y de la sostenibilidad e incorporando iniciativas de I+D+i. Para alcanzar este objetivo el plan contempla tres grandes líneas estratégicas de actuación: establecer mejoras en la gestión global del sistema ferroviario; poner en marcha medidas orientadas a incrementar la calidad y la fiabilidad del servicio, así como a conseguir una mayor eficiencia del transporte de mercancías por ferrocarril, y por último, mejorar las infraestructuras ferroviarias para mercancías definiendo la futura red básica para mercancías incluyendo las infraestructuras de línea y los nodos intermodales así como sus condiciones de operación. Esta red está distribuida por todo el territorio nacional. Estas tres líneas estratégicas se desarrollan en diez programas de actuación que se desglosan a su vez en más de cien medidas concretas. No voy a entrar en una descripción pormenorizada de las medidas del plan, que hoy voy a entregar a los distintos portavoces, pero sí voy a dedicar unos minutos a comentar aquellas que en el Ministerio de Fomento consideramos más importantes.

Como decía antes, en primer lugar vamos a actuar para mejorar la gestión del sistema ferroviario. Para ello vamos a poner en marcha importantes medidas como son transformar Renfe-Operadora, que sigue siendo la empresa ampliamente dominante en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril, en varias empresas mercantiles especializadas en los diferentes mercados, dando entrada en todos ellos a la iniciativa privada desde el primer momento. El nuevo esquema de gestión debe de estar operativo a mediados del próximo año 2011. Impulsar la entrada en el transporte ferroviario de agentes de transporte, cargadores y operadores logísticos a través de la fórmula prevista en la propia Ley del Sector Ferroviario. Me estoy refiriendo a la conocida como segunda licencia, que digamos que permite un aterrizaje suave en el sistema ferroviario a empresas ajenas al mismo. La actual ley permite perfectamente que un operador logístico pueda tener su propia capacidad, pueda comprar o alquilar vagones y pueda tener surcos asignados. Lo único que no puede es tener la tracción ferroviaria, pero sí puede contratar a una empresa ferroviaria. En otros países este mecanismo ha dado resultados.

Proponemos gestionar de forma única los complejos ferroportuarios y fronterizos. Desarrollaremos planes específicos de actuación para sectores económicos concretos comenzando por el del automóvil y por el de la industria química y coordinaremos las políticas de transporte de mercancías de la Administración General del Estado y de las comunidades autónomas en el ejercicio de sus respectivas competencias. Por otro lado, encajada

en la segunda línea estratégica que señalaba, vamos a poner en marcha un conjunto de medidas orientadas a incrementar la calidad y la fiabilidad de los servicios. En este grupo están integradas medidas de diversa índole. Se contemplan así medidas relativas a la organización de la operación ferroviaria, tanto en las infraestructuras lineales como en las nodales, medidas normativas, medidas para aumentar la productividad y reducir los costes de operación y medidas de ayuda al desarrollo de transporte combinado, de las cuales ya disponen muchos países de nuestro entorno. Por último el tercer paquete de medidas está orientado a mejorar las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías, incluyendo tanto las infraestructuras de línea como los nodos logísticos.

La principal medida de esta línea estratégica es la definición de la red básica de mercancías, como ya comenté, así como sus condiciones de operación comprendiendo tanto las infraestructuras de línea como las terminales logísticas intermodales, que deberán canalizar el tráfico de mercancías y disponer de los estándares necesarios para ello en aspectos como son la longitud de trenes, pendientes, electrificación y sistemas de seguridad, dándole incluso rango normativo cuando sea necesario. Esta red distribuirá las mercancías por todo el territorio nacional y nos conectará con Portugal y el resto de Europa a través de la futura red básica europea que se definirá el próximo año.

La red básica de mercancías incorpora en cada comunidad autónoma las terminales logísticas intermodales, aspecto clave para integrar plenamente el ferrocarril en la cadena logística facilitando el cambio eficiente de modo y el desarrollo de la intermodalidad. Las terminales son instalaciones clave en las cuales se organiza el transporte. Sin terminales eficientes no podremos tener un sistema ferroviario de transporte de mercancías eficiente. Estas nuevas terminales intermodales, que se han definido coordinadamente con las comunidades autónomas, se conciben como auténticos centros logísticos con capacidad de generar valor añadido al transporte. Vamos a prestar especial atención a sus accesos viarios y ferroviarios, así como a su diseño interior para reducir sus costes operativos y ofrecer mayor calidad del servicio. Su desarrollo se va a llevar a cabo a través convenios suscritos con las comunidades autónomas. Su fin será validar su viabilidad logística y económica y además proponer fórmulas de gestión abiertas a la participación de la iniciativa privada.

En la definición de la red básica de mercancías se ha prestado especial atención al esquema de redes definido a nivel europeo y en particular a la lista de rutas principales de corredores de mercancías que se contempla en el recientemente aprobado reglamento comunitario sobre la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo. También han sido objeto de atención preferente las conexiones con los puertos, ya que en ellos se genera un volumen muy importante de mercancías que pueden ser canalizadas por el ferrocarril. No olvi-

demos que el 76 por ciento de nuestras importaciones y el 49 por ciento de nuestras exportaciones se realiza a través de vía marítima en nuestro país. La definición de la red básica y sus condiciones de operación dará certidumbre y confianza al mercado y permitirá impulsar la atracción de tráficos de mercancías por parte del ferrocarril y el desarrollo de su logística asociada.

Las actuaciones previstas en materia de infraestructura se van a llevar a cabo por líneas completas incluyendo tanto la infraestructura de línea como los nodos. Vamos a comenzar por aquellas actuaciones que supongan un mayor impacto en la reducción del coste de la unidad física transportada y aquellas relacionadas con la eliminación de cuellos de botella relevantes, así como los accesos a puertos y al rediseño de su red ferroviaria interior. Vamos a aprovechar también la oportunidad que nos brinda la puesta en marcha de las nuevas líneas de alta velocidad, que nos permitirá adecuar en poco tiempo las líneas convencionales coincidentes para el tráfico preferente de mercancías. Todo ello va a suponer que los recursos puedan concentrarse en aquello que ofrece un mayor beneficio para el conjunto de los españoles.

Señorías, voy ahora a hacer un inciso para informarles sobre las previsiones del plan en el caso de la Comunidad Autónoma de Galicia atendiendo así la petición formulada por el Grupo Parlamentario Popular. La definición de la red básica en Galicia se ha llevado a cabo teniendo en cuenta el conjunto de relaciones presentes en esta comunidad autónoma, es decir la conexión con la meseta y el resto de España, el enlace con Portugal y las conexiones interiores. De esta forma la conexión de Galicia con el resto de España se contempla a través de dos líneas ferroviarias, la de León-Ponferrada-Monforte y la de Medina del Campo-Zamora-Ourense. A partir de estas dos líneas se accede al resto del territorio gallego a través de las líneas Ourense-Monforte-Lugo-A Coruña y Ourense-Vigo. El eje atlántico gallego Tui-Vigo-Santiago-A Coruña-Ferrol completa la red básica en Galicia vertebrando toda la fachada atlántica, donde se concentra la mayor parte de la población y de la actividad económica, conectando sus puertos, conectando con Portugal y con las líneas antes indicadas que enlazan con el interior de Galicia y la meseta. La definición de las terminales logísticas intermodales se ha llevado a cabo de forma conjunta con la Xunta de Galicia y se han incluido tres en el plan, la de A Coruña, Monforte de Lemos y Vigo. Con ello se da servicio a toda Galicia. La Xunta de Galicia, en uso de sus competencias, podrá desarrollar otras terminales logísticas que complementen las incluidas en el plan cubriendo el resto del territorio. En definitiva, hemos incluido en el plan todos los elementos necesarios para que el ferrocarril sea más competitivo y pueda ser una alternativa real para el transporte de mercancías en la comunidad gallega.

Retomo el hilo de la presentación general y paso ahora a informarles sobre las inversiones previstas para su desarrollo, así como a detallarles las actuaciones que vamos a realizar a corto y medio plazo. El plan con-

templa actuaciones hasta el horizonte de 2020, coincidiendo su horizonte temporal con el del PEIT. La inversión total prevista en el plan estratégico asciende a 7.512 millones de euros, de los cuales la mayor parte se invertirá en la mejora de las infraestructuras ferroviarias, 7.112 millones; 300 millones irán destinados a la línea estratégica que desarrolla el nuevo modelo de gestión y 100 millones en la de mejora de la fiabilidad y la calidad de servicio, básicamente a la financiación de proyectos de I+D+i. De los 7.112 millones previstos para la mejora de las infraestructuras, 2.480 corresponden a las infraestructuras de línea, 2.520 a las terminales —está prácticamente al 50 por ciento—, 1.800 millones a la mejora de los accesos portuarios y 312 millones para el acondicionamiento y mejora de la red de FEVE. A la financiación de las inversiones contribuirán, además del Ministerio de Fomento, otras entidades y administraciones, así como las comunidades autónomas y sobre todo el sector privado, básicamente en la parte destinada a las infraestructuras nodales. En este caso concreto se contempla que el 40 por ciento de la inversión sea privada. Como les decía al inicio, el Plan estratégico para el impulso del transporte de mercancías por ferrocarril da la necesaria continuidad a la decidida política del Gobierno a favor de este modo de transporte. De esta forma, en el marco de las actuaciones que estamos desarrollando para la modernización de nuestra red ferroviaria, ya estamos invirtiendo casi 1.800 millones de euros para el impulso de las mercancías, de los cuales más de 400 ya pertenecen al plan.

Aunque es un tema que depende de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, para completar la información voy a darles datos más concretos sobre la inversión en marcha o de próxima ejecución. Estos datos fueron avanzados por el ministro de Fomento en su intervención en el Senado el pasado día 21 de octubre. Ya hemos publicado en el BOE la licitación del nuevo centro logístico de Aranjuez, una actuación que se engloba dentro del Plan extraordinario de infraestructuras y que además será la primera que pongamos en marcha a través de la forma de colaboración público-privada. A esta actuación se sumarán también en el marco del Plan extraordinario de infraestructuras el acceso ferroviario al puerto de Algeciras, la electrificación de la línea Zaragoza-Teruel, los accesos al puerto de Barcelona y la terminal intermodal de Fuente de San Luis. Antes de que finalice este año licitaremos los primeros proyectos constructivos necesarios para adaptar la circulación de trenes de 750 metros de longitud en los principales corredores logísticos y el próximo año 2011 iniciaremos la redacción de proyectos por valor de más de 11,5 millones de euros, a los que se sumarán en el periodo 2012-2014 otros 36 millones de euros. Esta inversión permitirá realizar el cien por cien de los proyectos necesarios para adecuar la red básica lineal, así como actuaciones en diversos nodos logísticos. En definitiva, señorías, podemos afirmar que el Ministerio de

Fomento ya está trabajando en la implementación del plan.

Voy a terminar esta primera intervención informando sobre los objetivos que pretendemos alcanzar a la finalización del plan. Desde el punto de vista cuantitativo, el objetivo del plan es pasar de la actual cuota del 4 por ciento a una cuota del 10 por ciento en el entorno de 2020. En términos absolutos, en 2020 pasaremos a transportar 100 millones de toneladas multiplicando así por más de cuatro la cantidad actualmente transportada. Este incremento de tráfico ferroviario permitirá absorber un tráfico equivalente de hasta 27.000 vehículos pesados/año. El ferrocarril debe complementar al transporte por carretera, que tiene y seguirá teniendo un papel preponderante con su más que demostrada eficiencia y flexibilidad y porque es imbatible en determinados segmentos de mercado. Nuestro objetivo es fomentar la intermodalidad promoviendo la utilización de cada modo allí donde es más eficiente, evitando duplicidades y sobrecostes innecesarios difícilmente justificables, máxime en la situación actual.

Tenemos que pasar también de una política de confrontación modal a una política de colaboración entre los distintos modos. En un sistema intermodal de transporte, el ferrocarril debe ser una alternativa real para el transporte de mercancías en determinadas tipologías de tráfico. El Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías se ha elaborado precisamente con este objetivo para de esta forma aumentar la cuota del ferrocarril y equilibrar el mercado de transporte. Un sistema de transporte más eficiente nos permitirá impulsar la competitividad de nuestro tejido industrial y nuestro rol como plataforma logística.

Concluyo ya. Desde el Ministerio de Fomento hemos asumido el reto de potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril adoptando las medidas necesarias para invertir la tendencia negativa que viene arrastrándose y hemos procurado alcanzar el consenso necesario para que estas medidas tengan continuidad en el tiempo. Igual que se ha logrado en viajeros, ahora es el momento de conseguir lo mismo en mercancías, que es la gran asignatura pendiente. El Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España aspira a ser un guion duradero que permita llevar a cabo las reformas e inversiones necesarias para alcanzar este objetivo.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, como hemos dicho antes, de menor a mayor, va a intervenir en primer lugar por el Bloque Nacionalista Galego, del Grupo Mixto, el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Agradezco al secretario general de Transportes señor Cachafeiro su comparecencia y sus explicaciones. Aunque no ha sido el BNG la fuerza política y el Grupo Mixto el que ha solicitado su comparecencia para que explique los planes del ministerio respecto a la red básica del trans-

porte de mercancías por ferrocarril en Galicia, por razones obvias voy a centrar mi intervención en esta cuestión. Empiezo por comentar que la información dada por el secretario general de Transportes ha sido extraordinariamente breve y escueta, por lo que creemos que es necesario que la amplíe y que clarifique algunos aspectos.

En primer lugar, el señor secretario general ha confirmado que en la red básica habrá dos líneas encargadas de la conexión de Galicia con la meseta para el transporte de mercancías por ferrocarril, la línea León-Ponferrada-Monforte y la línea Medina-Zamora-Ourense. Eso es algo de lo que nos congratulamos, dado que en su momento fuentes del Ministerio de Fomento habían afirmado que se potenciaría como línea básica para el transporte de mercancías por ferrocarril, para entendernos, la salida sur a Galicia. Nosotros entendemos que es indispensable potenciar ambas líneas, no una a costa de otra, dado que el eje Monforte-Ponferrada es fundamental para proporcionar una salida rápida a las mercancías por ferrocarril al norte de Galicia y también es la mejor solución para el transporte de mercancías con destino al eje del Ebro y con destino a Europa, aparte, si me permite completar el argumento, de que es indispensable la potenciación de esta línea para proyectos tan importantes como el puerto seco de Monforte, del cual, teniendo en cuenta su condición de monfortino, creo que es buen conocedor y por lo tanto no tengo que insistir en este punto.

Nos preocupa también la importancia que se va a dar a estos ejes ferroviarios que afectan a Galicia en la definición de las redes básicas europeas. Usted ha hecho alusión a eso. Si no he entendido mal, ha afirmado que estarán definidas con carácter definitivo el próximo año, pero por la información que ha trascendido hasta el momento, parece que se consideran, en lo que afecta al territorio español, como ejes básicos a incluir entre la red transeuropea básica de transporte de mercancías por ferrocarril el eje Mediterráneo, la conexión Lisboa-Madrid-Europa y el corredor ferroviario cantábrico-mediterráneo pensado sobre todo para favorecer la interconexión entre los puertos de Levante, es decir Valencia, Sagunto y Castellón, y los puertos del Cantábrico, Bilbao-Pasaia y Santander, pero en este diseño estarían excluidas las líneas que permitirían la conexión con Galicia. Por lo tanto me gustaría que nos aclarase este aspecto, porque sería enormemente perjudicial para Galicia que no estuviesen incluidas estas líneas en las redes básicas transeuropeas.

Hechas estas consideraciones voy a centrar mi intervención en dos aspectos a los que concedemos una importancia singular, en primer lugar las conexiones ferroviarias con los puertos. Usted ha manifestado que en el diseño del Plan estratégico para el impulso del transporte de mercancías por ferrocarril conceden una importancia fundamental a asegurar las conexiones ferroviarias con los puertos. Nosotros coincidimos en esta importancia fundamental porque es imprescindible

para asegurar la intermodalidad y para asegurar las conexiones ferroviarias en el caso de que a nosotros más nos preocupa, los puertos gallegos, para estar en condiciones de competir con otros puertos de la fachada atlántica ibérica, estoy pensando en el puerto de Leixoes o incluso en el puerto de Lisboa y otros puertos de la cornisa cantábrica. Es fundamental estar en condiciones también de competir a la hora de captar nuevos tráficos. Pensemos por ejemplo que la ampliación del canal de Panamá permitirá la navegación de mercantes más grandes que optarán por los puertos mejor conectados, pero pese a esa declaración de intenciones, no observamos en las actuaciones del Ministerio de Fomento pasos de carácter práctico, tangible y verificable que permitan resolver los problemas de conexión con los principales puertos gallegos integrados en la red de puertos de interés general del Estado. En ese sentido voy a hacer alusión a la situación de algunos puertos.

Por lo que respecta al puerto de Ferrol, el acceso ferroviario al puerto de exterior, pese a haberse conseguido partidas presupuestarias durante cinco ejercicios consecutivos en los Presupuestos Generales del Estado, sigue sin avanzar. Está completado el estudio informativo, pasó a información pública, pero no hay nuevos avances, y de hecho en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2011 tan solo hay una dotación de 100.000 euros. Quiero llamar también la atención del secretario general de Transportes sobre otro aspecto que afecta a este puerto. De poco serviría que se resolviese la conexión ferroviaria con el puerto exterior, siendo necesario y abogando el BNG por supuesto por ello, si al mismo tiempo no se adecua la red convencional para estar en condiciones de absorber tráfico de mercancías por ferrocarril, y en ese sentido nos preocupa mucho la situación de total y absoluta parálisis de la modernización del eje atlántico ferroviario entre Ferrol y Coruña para corregir su trazado, para dotarlo de doble vía, para electrificarlo, que permita por lo tanto su uso no solo para tráfico de pasajeros sino para tráfico de mercancías. Si no hay una inversión real en su modernización, en la corrección del trazado, en la corrección de pendientes, en duplicación de vía y electrificación, la actual línea no es en absoluto competitiva para poder absorber tráfico de ferrocarril por mercancías en magnitudes significativas.

Por lo que afecta al puerto de A Coruña —en cuanto a la conexión ferroviaria con el puerto exterior en avanzado estado de construcción— cabría decir prácticamente lo mismo que lo que he dicho con respecto al acceso ferroviario al puerto exterior de Ferrol, sigue en fase de estudios, sigue a efectos prácticos empantanada, no se observan avances. Me gustaría también, y por lo que respecta al puerto de A Coruña, que usted nos aclarase cómo se pretende resolver por parte de su departamento la conexión del puerto, y ya no me estoy refiriendo en este caso solo al futuro puerto exterior, sino también al actual puerto interior de A Coruña con Meirama, digo Meirama porque como usted sabe allí está una central

térmica alimentada por carbón de importación, que esperemos que siga funcionando pese a los efectos del decreto del carbón, y nos gustaría saber qué planes tiene el ministerio para recuperar la vía convencional de cara a asegurar el abastecimiento de carbón a esta central térmica a través del ferrocarril.

Con respecto al puerto de Vigo nos gustaría saber si tienen previsto ustedes resolver la conexión con la zona de Bouzas, donde existe una importante área logística de exportación de vehículos vía marítima, pero no tiene resuelta la conexión ferroviaria, cuáles son los planes a este respecto, y por lo que respecta al puerto de Vilagarcía de Arousa qué estudios y qué valoración tienen con respecto a la posibilidad de conectar ferroviariamente con el área de Ferrazo, que es el área de más actividad económica de este puerto.

Aparte de estos interrogantes reservo para el final también una cuestión que a nosotros nos preocupa muy mucho. Usted en su exposición también ha enfatizado el papel que va a jugar el eje atlántico en cuanto a asegurar que la conexión —también en lo que respecta al transporte de mercancías por ferrocarril— entre las distintas ciudades de la fachada atlántica y gallega y con las otras líneas, e igualmente su conexión con Portugal, pero usted sabe que el eje atlántico para nuestra desgracia fue mal diseñado, se planteó pensando única y exclusivamente en el tráfico de pasajeros, no el tráfico de mercancías, se abogó por una solución que nosotros consideramos más que cuestionable y más que criticable, incluso en su momento fue objeto de interpelaciones y de una moción consecuencia de interpelación a iniciativa del BNG que fue objeto de debate, insisto, en esta Cámara, se optó de manera total y absolutamente desafortunada no por mantener la antigua línea, que podría ser aprovechada para el transporte de proximidad y para el transporte de mercancías, sino por solapar el nuevo trazado en muchos tramos con el antiguo trazado, y dismantelar la infraestructura ferroviaria en la línea antigua que quedase en desuso. Ahora en la prensa gallega ha trascendido que el ministerio está considerando ante este problema optar por una solución provisional, que afectaría también a la calidad del servicio del AVE a Galicia cuando llegue, si es que algún día llega, que es que de manera provisional el eje atlántico tenga ancho ibérico y que el tramo de AVE entre Santiago y Ourense tenga ancho ibérico para impedir, para evitar los problemas de conectividad con el transporte de ferrocarril por mercancías. Esto daría lugar a la situación en todo caso insólita de que el AVE gallego, por lo menos en su trazado interior, sería el único que tendría ancho ibérico, no ancho internacional, que obligaría a tener que utilizar trenes de pasajeros adaptados para un ancho variable, lo cual haría que la velocidad máxima fuese de 250 kilómetros por hora, no 330 kilómetros por hora mientras no se resolviese esta situación —estamos hablando de una solución que el ministerio nos presenta como una solución provisional—; ya sé que esto no afecta a su responsabilidad como secretario general de Transportes, pero lo que sí

me gustaría que nos aclarase es si no valoran ustedes otras posibles soluciones. Una posible solución es recuperar la línea convencional entre Ferrol y Tui, recuperar la línea convencional corrigiendo los actuales solapamientos y reponiendo la vía allí donde esta fue levantada.

Nosotros creemos que una actuación de este tipo tiene un coste económico asumible, por mucho que seamos muy conscientes de la necesidad de un uso muy riguroso de los recursos públicos en un contexto de crisis como el que estamos, y garantizaría poder disponer de esta línea para la implantación futura de servicios de proximidad en Galicia, dado que el nuevo trazado del eje atlántico ha hecho que quedasen en desuso muchas estaciones, que haya muchos núcleos que hayan quedado desatendidos de la posibilidad de tener un servicio ferroviario, pero al mismo tiempo permitiría su plena operatividad para el tráfico de mercancías. Creemos que es una solución a considerar, y nos gustaría también que nos aclarasen por lo tanto las valoraciones de su departamento, los planes del ministerio al respecto. Espero que en la réplica responda de la manera más concreta y clara posible a las cuestiones que le he planteado.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación en nombre del Grupo Nacionalista Vasco el señor Beloki tiene la palabra.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señor secretario general, le aseguro que he venido con una curiosidad descriptible a esta comparecencia. He venido tras haberme leído los 58 folios o los 58 *power points* que el ministerio tiene sobre el tema, por si usted nos adelantaba algo más preciso, eso por un lado, pero con muy relativa curiosidad, y es la razón por la que yo no había pedido la comparecencia. En la primera de las hojas de este documento, en el diagnóstico se dice que España es el país con la menor cuota modal de transporte ferroviario de mercancías entre los países más significativos de la UE, que ya es título. Pero además —que todavía es peor— siendo además el que mayores descensos ha experimentado respecto al conjunto de dichos países en la última década. ¡Vaya dos títulos! ¿Quién los ha ganado? Los sucesivos ministerios de Fomento. Este es el mérito, porque venimos a este desastre no sin planificación, sino con un exceso planificador. Venimos de planes y más planes y más planes que seguramente han sido expuestos como usted los expone hoy en otras comisiones de Fomento de otras épocas, de este Gobierno y del anterior, en los dos, evidentemente. Yo no sé si cabe esperar nada de una nueva planificación, se lo digo con toda claridad, porque a la vista de la experiencia habría que decir que no, que volvemos a tener una comparecencia en el mejor de los casos llena de buenas intenciones, de proyecciones bonitas, eso sí, de un diagnóstico que yo le agradezco, un diagnóstico serio, que es este, el resumen que acaba de leer; es decir, estamos hechos un desastre, y además hemos ido en un progresivo

desastre en los últimos diez años, a pesar de todas nuestras planificaciones. Esto es lo que yo creo que hay que decir con toda claridad antes de empezar a preguntar, y ahora qué hacemos, porque seguramente habrá que tener la planificación indicativa de por dónde ir, pero, ¿está ahí el problema? No, porque ha habido todas las planificaciones indicativas que usted quiera, están seguramente los ministerios llenos de planificadores y de planificaciones para acabar donde hemos acabado. Estamos ante un desastre planificado, no ante un desastre no planificado, sino planificado. Yo creo que hay que cambiar radicalmente las reglas del juego, salvo que alguien crea que llegado un determinado momento y una determinada comparecencia, y con la misma buena intención de siempre, las cosas van a cambiar porque sí, porque encima de que estamos en la planificación es que ahora estamos sin dinero, señor secretario general; es que estamos en un momento en que como usted sabe se pueden llenar los armarios de planes, pero a la hora de la verdad cada una de las promesas empieza a ser aplazada, y el último ejemplo lo tengo de esta mañana.

Yo le preguntaba al ministro esta mañana qué iba a pasar con las promesas que hizo todavía en fecha reciente su antecesora en el aeropuerto de Bilbao, y me ha dicho una cosa, mire usted, se lo voy a reconocer, sensata: que no vamos a cumplir los plazos que prometí, que no los vamos a cumplir, que tenemos la intención de hacer las obras que entonces dijimos que vamos a hacer, pero que los plazos no los vamos a cumplir porque no puedo. Esto es lo que hay que decir, pero hay que decirlo con toda claridad, en el aeropuerto de Bilbao y en bastantes más sitios. Y después quizá alguien pueda hacer un papel para decir qué buenas intenciones tengo yo, tras este realismo de poder hacer cosas.

Yo creo que estamos ante un problema, a mi juicio, que no tiene que ver con las nuevas planificaciones. Cuando se dice que la financiación de esto va a venir de la Administración Central, de las comunidades autónomas y un 40 por ciento —creo entenderle, en determinados aspectos ha dicho usted— de la iniciativa privada, ¿lo tiene usted atado o es un canto al sol, un brindis a lo que a usted le gustaría y me parece muy bien que le guste, y quizá hasta pueda tener usted razón? ¿Tiene usted medianamente atado esto de la financiación de las cosas? Porque haría la siguiente reflexión. En el cambio radical que a mi juicio hay que hacer respecto a la planificación, y sobre todo a la actuación en el campo de las infraestructuras, también de estas, de las mercancías, del transporte de mercancías por ferrocarril, hay que buscar un nuevo sistema de financiación radicalmente distinto al de ahora. Yo voy, Comisión a Comisión y comparecencia a comparecencia, diciendo que se dijo, que lo dijo el ministro que un día efectivamente iba a echar a andar al parecer una subcomisión de financiación de las infraestructuras. No sé dónde duerme, si alguien cree que porque anunciemos más cosas y tengamos cada vez menos dinero vamos a hacer las cosas, algunos no

compartiremos esa ilusión óptica o no sé cómo calificarla.

Todos tenemos infinidad de ejemplos sobre los que podemos preguntarle, a mí me da bastante pereza, y podría preguntar, como esta mañana le he preguntado sobre el aeropuerto y me ha contestado, y qué vamos a hacer con el túnel del Serantes que acabará un año de estos y acabará dónde, en ningún sitio, un túnel que no acabará en ningún sitio porque no tendrá continuidad ya que la variante sur ferroviaria vaya usted a saber cuándo están pensando ustedes hacerla. Y así uno y otro y otro, cada uno seguramente puede exponer todos los ejemplos del mundo. Yo creo que este es el grado de realismo sobre el que yo seguiré llamando la atención, porque me parece que sin él todo lo demás puede ser nuevamente una determinada planificación que nos lleve a decir en el próximo diagnóstico, que en los últimos quince años y después de una nueva planificación fuimos para abajo en vez de ir para arriba, que es lo que nos ha pasado.

En todo caso y ya para terminar, porque yo de verdad de la lectura de esto casi no tengo ninguna objeción, y están aquí las líneas que usted ha expuesto y buena parte de las medidas están aquí, cómo uno puede discrepar de estas cosas, es imposible discrepar; de lo que puede discrepar es de la actuación que a continuación haga el Ejecutivo en el desarrollo concreto de esas cosas. Por eso no tengo yo gran ánimo de entrar a debatir determinados aspectos muy concretos, pero sí quiero preguntarle sobre un tema porque sí creo que significa una determinada concepción que me gustaría ver contrastada, si existe en ustedes o no, y preguntarles sobre si ahora que vamos a hacer, vamos a imaginar, un plan estratégico y vamos a desarrollar el transporte ferroviario de mercancías, en qué estamos pensado, ¿estamos pensando nuevamente en que las mercancías son para salir para Europa o para dar entre nosotros? ¿Estamos de una vez situándonos como un país europeo, y si lo estamos, que sé seguro que me va a decir que lo estamos, pero lo estamos por cuál de los lados del Pirineo, o por uno solo, por los dos? ¿Tiene usted alguna idea de si efectivamente saldrá adelante el corredor mediterráneo de mercancías, del que les he oído hablar a ustedes que es una cosa que hay que impulsar mucho, si el corredor atlántico va a desaparecer, si de vez en cuando hablan ustedes de que pueden agujerear los Pirineos por medio? Aclárenos este extremo porque de paso quizá hasta nos aclararemos nosotros y seguramente también podremos aclarar a los europeos de si efectivamente queremos atravesar los Pirineos para ir para allá las personas por un lado y las mercancías también por el otro, o juntos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación en nombre del Grupo Catalán de Convergència i Unió el señor Macias tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: Quiero saludar en nombre de mi grupo al secretario general de Transportes, señor Cachafeiro, darle la bienvenida a esta Comisión,

y esperar y desear que se convierta en un asiduo a la misma, lo que significará que sus cometidos suscitan el interés de los grupos. Para mi grupo es evidente que el motivo que suscita su comparecencia tiene un gran interés; el señor secretario general de Transportes ha venido a informar sobre el Plan estratégico para el impulso de transporte de mercancías por ferrocarril en España. Yo tengo que hacerle un ruego a él, y tengo que hacer un ruego también al presidente de la Comisión, siempre que alguien viene a informar sobre un plan, lo normal sería que este plan estuviera aquí disponible, no solamente el mínimo documento a efectos propagandísticos que se cuelga de la web del ministerio. Yo creo que es un ejercicio de transparencia absolutamente imprescindible que se disponga con la suficiente antelación del documento completo para que los grupos podamos hablar con el suficiente rigor, pero también me parece que es una demostración de que aquí se viene a hacer algo más que lo que se hace en una rueda de prensa, es decir, que se viene aquí a debatir con los grupos sobre propuestas y a compartir decisiones y responsabilidades. Me consta que la elaboración de este plan ha sido un trabajo importante, ha sido un trabajo donde han participado, aparte de los propios técnicos del ministerio, el sector a través de distintas jornadas y me consta también que se ha dado cuenta del mismo a las comunidades autónomas y a los distintos actores del sector, por tanto tengo motivos de suficiente confianza en el trabajo que se ha hecho para suponer que se trata de un plan estratégico de una notable magnitud, y que espero además que suponga un giro radical en la política del Gobierno en relación al transporte de mercancías por ferrocarril.

Yo tengo la suerte, o tenía porque veo que se ha ido, de que estaba aquí el señor... **(Se hace entrega a los señores portavoces del Plan estratégico.)** Muy bien; rapidez, rapidez. Pedid y se os dará; vamos a ser bíblicos: pedid y se os dará. Yo tenía la suerte hasta hace poco de que estaba aquí el diputado señor Guillén, que ahora se ha ido, y que antes había compartido conmigo un escaño en el Senado, y había compartido sobre todo un trabajo importante que se realizó en la Comisión de Fomento del Senado con la elaboración de un detallado dictamen sobre el transporte de mercancías por ferrocarril en España. Yo creo que aquel dictamen, que está publicado y es conocido, fue un documento de referencia, de diagnóstico, puesto que no podíamos hacer más desde la Cámara Alta. Yo creo que los elementos de aquel diagnóstico y algunas soluciones apuntadas son retomadas por este Plan estratégico, pero los años no pasan en balde; han pasado tres años desde aquel trabajo, y la situación no sólo no ha mejorado, sino que ha empeorado de forma notable; hablábamos del 6 por ciento del transporte, estamos hablando de un 4,10 por ciento, hablábamos de que la liberalización no avanzaba, sigue sin avanzar; hablábamos de la necesidad por ejemplo de un ente regulador independiente, y seguimos sin tenerlo; ahora tenemos un ente regulador con una persona al frente que a nosotros nos merece personalmente toda la

credibilidad, y nos parece un extraordinario servidor público el señor Sánchez como director o como presidente de este comité, pero no deja de ser un ilustre comité de disciplinados funcionarios al servicio del ministro de Fomento, y un comité regulador no es esto, sino que es un comité regulador en mayúscula, y nosotros por cierto vamos intentar en el trámite de la ley de economía sostenible conseguir un ente regulador con mayúsculas, repito, más allá de la disciplina de los funcionarios, por excelentes que puedan ser estas personas, cosa que no dudamos, repito, en el caso del señor Sánchez. Por tanto a nosotros es un tema que nos interesa extraordinariamente, que creemos de forma importante, y que además nos consta, repito, el trabajo que se ha hecho desde la Secretaría de Transportes, y especialmente el señor Cachafeiro.

Hay algunas cuestiones que a nosotros nos interesa especialmente remarcar. Primero —pregunta ya concreta—, nos gustaría saber si se va a optar por potenciar realmente el comité de evaluación ferroviaria como organismo regulador de verdad o no, y me parece que este es un elemento importantísimo.

En segundo lugar, en alguno de los documentos del plan hemos visto que se habla de la gestión única de complejos ferropuertos y fronterizos, y nos gustaría que profundizara más en ese aspecto porque este no es un tema a minimizar; de alguna lectura del plan parece desprenderse que se pretende crear una AENA de la gestión de transporte ferroviario, y a nadie se le oculta que a nosotros AENA no nos pone (**Risas.**), no nos gusta nada, y por tanto si estamos dispuestos y parece que hoy se ha dado un paso para que esto evolucione, si estamos creando otras AENAS vamos bien.

Otro tema concreto: se define una red básica de mercancías, evidentemente me parece una propuesta que puede ser matizada, que las propias comunidades autónomas en su diálogo con el ministerio deben acabar de definir, pero parece que algunos de los elementos de la actual red ferroviaria no forman parte de la red básica; estoy por ejemplo hablando de Cataluña, pero esto podía ser en todo el Estado, por ejemplo las líneas Manresa-Reus-Móra la Nova, Caspia en Aragón, y Barcelona-Vic-Puigcerdà no forman parte de esta red básica, y si no forman parte de la red básica y conforme a la filosofía constitucional, yo le pido el traspaso de estas líneas en concreto, si es posible.

Más elementos. Voy a referirme a algunos de los corredores más importantes que a nuestro juicio contempla el documento, y aunque en algunos aspectos son competencia de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, desde el punto de vista de política de transportes son importantes, y de ellos hay dos que inciden en Cataluña, yo lógicamente no voy a hablar de Galicia, tema en el cual me remito a la sapiencia del señor Jorquera, pero en relación a Cataluña hay dos ejes que nos interesan especialmente, que además coinciden con algunos de los ejes de mayor tráfico o de mayor potencial, que son el corredor mediterráneo y por otra parte el corredor

del Ebro, que el corredor del Ebro tiene una función importantísima, yo creo que refuerza la capitalidad logística de Zaragoza por ejemplo, o hace posible que no haya una ruptura entre Zaragoza y el alto valle del Ebro de forma que los trenes de mercancías de Cataluña al norte de España no tengan que bajar hasta Madrid. Por tanto a mí me gustaría también conocer qué previsiones hay al corredor completo del Ebro, no corredor simplemente del Ebro en el sentido Zaragoza-Barcelona, sino corredor completo, es decir, prácticamente desde el norte de Castilla y León, desde Cantabria, desde Euskadi, desde Navarra hasta Aragón, y por tanto Cataluña, que me parece que es un corredor realmente importante, y que por otra parte facilita también el tráfico entre los dos extremos del norte de la Península, entre Galicia y Cataluña, me parece que esto también es importante, y lo mismo en relación al corredor mediterráneo.

Hay elementos importantísimos que nosotros compartimos y que nos felicitamos porque se hayan asumido, como es la apuesta decidida por los accesos ferroviarios a los puertos, a todos ellos, y en este sentido yo tengo que plantearle —también lo comprenderá el señor Cachafeiro— que nos gustaría conocer cuál va a ser el plazo previsto para iniciar la licitación de la conexión viaria y ferroviaria con el puerto de Barcelona, previsto parece en este plan de inversión extraordinaria pero sin fecha aún.

Hay otras cuestiones sustanciales y alguna particular; a mí me gustaría también que nos pudiera hablar un poco más de cómo se prevé la gestión de los distintos centros logísticos, a uno de ellos ya ha hecho referencia, el de Aranjuez, donde hay esta fórmula concesionaria que a nosotros nos parece especialmente positiva, y creo que puede contribuir mucho a la competitividad de todo el sector, y a mí me gustaría pedirle un poco más de información relativa a algunos de estos centros en Cataluña, concretamente de un centro que yo creo que puede tener un gran futuro, que es el de el Far-Vilamalla, en la demarcación de Girona; también conocer un poco cuál cree que es el futuro que puede haber para una instalación logística de apoyo a los puertos de Barcelona y Tarragona, situado en Arbós, en la comarca del Penedés, donde el Gobierno de la Generalitat de Cataluña ha hecho una apuesta importante, a ver si se cuenta también con este centro, y finalmente también pedirle si en el desarrollo de este Plan estratégico va a contarse con la participación de algo que me parece realmente muy, muy importante, y es el ser capaces de hacer una política coherente, una política tarifaria coherente de asignación correcta de costes, y por tanto que los distintos modos de transporte tengan una imputación, una internalización de los costes que producen; evidentemente estoy hablando de la tarificación por uso de infraestructuras aplicado a todas las infraestructuras, no solamente al ferrocarril; creo que para el éxito de este plan es importante también este aspecto.

Y poca cosa más; deseamos que este Plan estratégico tenga efecto, yo creo que es muy, muy importante para

nuestro país; hay una gran batalla que hay que jugar, que es que, en este futuro complejo que nos espera, una de las grandes oportunidades de España, de la Península Ibérica por su situación, es actuar de gran puerto de Europa, pero para actuar de gran puerto de Europa hay que conectarse con Europa, y desde este punto de vista el transporte por ferrocarril es básico también, el *source shepping* evidentemente, también la red de carreteras, todo ello es muy importante, pero lo es también que los trenes desde Valencia pueden salir sin ningún impedimento hasta el centro de Europa, esto es lo que va a garantizar la competitividad futura de por ejemplo el puerto de Valencia, pero esto es lo que va a garantizar la continuidad de la Tord de Almusafes, y no hay que engañarse: si no conectamos no a diez años vista, sino a dos años vista en ancho internacional el puerto de Valencia, por poner un ejemplo, porque el de Barcelona ya está, con Europa estamos haciendo que Almusafes no tenga futuro, y por tanto yo creo que este es un plan realmente estratégico, no desde el punto de vista sectorial, sino desde el punto de vista de la economía del futuro de España en una de las cartas que más debemos jugar y por la que más debemos apostar. Desde este punto de vista nuestro grupo va más allá de las consideraciones concretas del propio plan, va a dar un apoyo, digamos, estratégico al mismo, nos parece que este es un gran tema de Estado, nos parece muy bien que usted venga aquí, pero es un tema que, con todo respeto al señor Cachafeiro, que sabe que se lo tengo, casi debería ser el presidente del Gobierno quien lo viniera a contar aquí o que se lo fuera a contar a los europeos. Este es un proyecto de Estado, este es uno de aquellos aspectos en los que España si quiere de alguna manera recuperar el progreso, la capacidad de generar puestos de trabajo, tiene un auténtico yacimiento, y deberíamos de estar ya, señor Cachafeiro, usted y yo, cargando un raíl y empezando a poner el tercer raíl de Valencia-Castellón, por poner un ejemplo, y esto no puede esperar, y que yo sepa ni siquiera se ha encargado el proyecto de poner un tercer carril a la línea ya existen entre Valencia-Castellón, que vale tres euros; por tanto yo creo que esta auténtica urgencia histórica y esta auténtica oportunidad si no la aprovechamos no nos lo perdonarán. Sé que por usted no va a quedar, pero yo me dirijo no a usted, me dirijo también a usted lógicamente, con todo el respeto, pero me dirijo a través de sus compañeros del Partido Socialista, incluso también a través de las señoras y señores del Partido Popular que a lo mejor un día gobiernan, a sus respectivos decisores para que les convenzan de que esta sí que es una oportunidad para crear empleo y que hay cosas con las cuáles no se puede jugar, y que son inversiones de una rentabilidad extraordinaria por las que hay que apostar, y que con hacer un plan estratégico que el bueno del señor Cachafeiro lo ha hecho muy bien no basta; que hay que creérselo, que hay que apostar, y que hay que salir a venderlo con ganas. En esta tarea a nosotros nos va a encontrar, repito, más allá de intentar perfeccionar al máximo este plan.

Le damos muchos ánimos, señor Cachafeiro, para que usted, que me consta que esto se lo cree, logre también entusiasmar a su nuevo secretario de estado de Transportes, que espero que también lo comparta; me consta que está motivado por estos temas, pero me gustaría que incluso más allá del ministro esto llegara a la propia dirección económica del Gobierno para que se dé cuenta de que estas son de las cosas por las cuales vale la pena apostar.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación en nombre del Grupo Parlamentario Popular su portavoz señor Ayala tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Agradezco al señor Cachafeiro su comparecencia y sus explicaciones. Tengo que coincidir también con alguno de los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra en que parece que no es de recibo que hayamos tenido que preparar esta comparecencia con el documento que está colgado en la web, y que después de haber sido solicitado por uno de los portavoces, se nos haya acabado de entregar un documento que, si bien es verdad que en la portada aparece noviembre de 2010 y por lo tanto parece que es una ampliación del documento que conocíamos, nada más abrir la primera hoja vemos que aparece septiembre de 2010; es decir, o improvisación o desidia, pero nuevamente se nos trae aquí un documento que estaba al mismo tiempo que este otro que se entregó en la sectorial de comunidades autónomas, y que nos podría haber permitido a lo mejor evitar alguna de las manifestaciones que vamos a tener que hacer, y en cualquier caso tener un conocimiento mejor de este Plan estratégico, y que sobre todo, señor Cachafeiro, yo no me quiero dirigir a usted personalmente aunque no tengo más remedio porque es usted el que está enfrente, demuestra una vez más la falta de respeto por el Congreso que se tiene en el Ministerio de Fomento, y lo lamento profundamente aunque en realidad también tendríamos que lamentar que esta comparecencia no se haya producido antes. Sé que usted, personal y exclusivamente, quería haber comparecido antes, pero lo cierto y verdad es que debería de haberse producido por lo menos con inmediatez a la producción del documento, con inmediatez a la reunión con las comunidades autónomas en la conferencia sectorial, y por supuesto, señor Cachafeiro, con inmediatez a lo que en el propio documento aparece como el final de un proceso que se tenía que haber puesto en marcha en el mes de septiembre, y que ahora aparece aquí ya en el mes de diciembre como el inicio de este plan, por lo menos en lo que se refiere al conocimiento por parte del Congreso. Es posible que este retraso en traerlo al Congreso se deba a que este documento —y de sus palabras también se deduce— demuestra el fracaso del Plan estratégico de infraestructuras de transporte, que ha informado e iluminado todas las legislaturas del Partido Socialista y todos los ministros de Fomento desde el año 2004, porque es evidente que aquí se demuestra no

solamente que se ha incumplido el propio PEIT, sino que se han incumplido sucesivos acuerdos del Consejo de Ministros, como ahora referiré.

En cualquier caso, señor Cachafeiro, a expensas de una lectura del documento que se nos acaba de entregar, este documento que conocemos es generalista, absolutamente generalista y voluntarista, no es un documento que tenga una base científica consistente, porque para empezar ni se justifican las previsiones de crecimiento de tráfico a 2020; en las páginas 32 y 33 hay un escenario donde dicen: escenario de mínimos 77 millones de toneladas; escenario de máximos 100 millones de toneladas. No sabemos cuáles son las condiciones para el escenario de mínimos ni sabemos las condiciones para el escenario de máximos, más bien parece que es el escenario optimista y pesimista, y que por lo tanto carece de base científica y solo posee ese talante optimista o pesimista con el que se analice, porque le insisto en que esto no se justifica ni en un umbral ni en el otro, y tampoco se analizan aquí los elementos desfavorables que permiten o que justifican la bajada tan importante del transporte de mercancías por ferrocarril cuando en estos años, y como ustedes mismos establecen, ha subido el total del transporte de mercancías en España en detrimento precisamente solo y exclusivamente del transporte de ferrocarril.

Luego, señor Cachafeiro, adolece de una estrategia profunda donde en primer lugar, y fíjese si lo que le voy a decir ahora mismo es serio, se analizara la incidencia de la revisión estratégica del libro blanco de Europa, revisión estratégica en la cual se pone de manifiesto que las mercancías por ferrocarril van a seguir bajando hasta 2020. Entonces, señor Cachafeiro, si estamos en Europa, si estamos en la política europea, si estamos siguiendo sus tendencias y Europa dice que va a bajar el transporte de mercancías por ferrocarril en el umbral de 2020, cómo justificamos, si no es por ese voluntarismo que he dicho al principio, que en España vayan a subir ¿Por qué, porque somos más guapos o porque tenemos que defender más la política ferroviaria de mercancías? Porque da la sensación, señor Cachafeiro, de que solo mantenemos la apuesta del ferrocarril porque es lo políticamente correcto. Solo discurso, señor Cachafeiro; esto es solo discurso político para que la gente lo oiga y parezca que somos muy modernos, muy avanzados y que estamos en el reequilibrio modal en cuanto al transporte de mercancías.

Hay una cuestión, señor Cachafeiro, en la que hay que darle la razón también al señor ministro; el señor ministro el 14 de septiembre cuando presentó este plan en la conferencia sectorial dijo, tenemos una asignatura pendiente; naturalmente, y la vienen suspendiendo año tras año; naturalmente que la tienen pendiente (**El señor Simancas Simancas: Vosotros también.**) No, no, señor Simancas, ahora le daré a usted datos que ustedes, después de siete años de gobierno, fíjese sin son tristes que todavía tienen que echarle la culpa a gobiernos anteriores. Les falta iniciativa, objetividad, ganas de trabajar

y sobre todo conocimientos para saber dónde hay que llevar a España; por lo tanto, señor Simancas, tranquilícese, sosiéguese, que esta tarde va a ser larga todavía. (**Risas.—Rumores.**) Por lo tanto, señor Cachafeiro, quería señalarle y significarle que también en este documento encontramos que se suprimen —y atiéndame por favor— cuestiones fundamentales del primer documento que tuvimos en diciembre de 2009. Tuvimos otro documento en diciembre de 2009 del que se han suprimido cosas importantes, sobre todo en propuestas de corredores, ya que han suscitado determinadas discrepancias con las comunidades autónomas, y han preferido eliminarlas antes que abordar el problema. Señor Cachafeiro, como le he dicho antes, estamos ante un fracaso de la política de transportes del Partido Socialista, y fundamentalmente ante el incumplimiento del PEIT. En el PEIT 2005-2008 ustedes iban a hacer todo este Plan estratégico de mercancías; iban a formular un plan intermodal en 2005, y lo iban a desarrollar hasta 2008; nada han hecho; en diciembre de 2008, Consejo de Ministros del 26 de diciembre de 2008, se anunció un inminente y nuevo plan para potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril, con una inversión cercana a los 5.000 millones —estoy leyendo la reseña del Consejo de Ministros— y se proponían tres tipos de actuaciones: actuaciones en infraestructuras ferroviarias, medidas de gestión en la operación ferroviaria, y medidas normativas. De diciembre de 2008 a diciembre de 2010 van otros dos años perdidos; nada se ha hecho, señor Simancas; nada se ha hecho. En el estudio acelerado que ha tenido que usted hacer de las cuestiones de Fomento esto no se lo ha estudiado; por lo tanto, nada se ha hecho. Y además, señor Cachafeiro, con independencia de mayores o menores esquemas, ya que no se contiene ninguna previsión presupuestaria. Luego hablaremos de la cuantificación de las inversiones, según el tipo de inversión, pero no tenemos planificación temporal ni siquiera un mínimo de las inversiones y una referencia excesivamente amplia.

Señor Cachafeiro, usted ha obviado la política de Renfe contraria a los nuevos operadores. Ha dicho usted, en el documento se contiene, que hay 13 autorizados, de los cuáles solo 5 operan; entre otras cosas todos tienen que ser participados por Renfe menos uno, y además hay una política clara en la cuál se impide a los operadores que desarrollen su actividad de libre competencia. Desde luego si eso fuera un elemento determinante para que Renfe hubiera crecido en sus planteamientos y en su cuota de mercado a lo mejor tenía justificación, aunque para nuestro modo de ver en ningún caso lo tienen. Fíjese si estamos hablando de un fracaso en la política de los últimos seis años de la política de transporte de mercancías por ferrocarril que desde 2003 a 2008 ha caído el 38,3 por ciento en toneladas y el 41,2 de toneladas por kilómetro, que es una barbaridad. Esa participación del ferrocarril, que usted lo ha establecido en el 41 por ciento según los datos de Eurostat, es del 2 o del 2,5 por ciento si lo consideramos en todos los modos de transporte y

además España se sitúa en la cola, como el propio documento reconoce, en la cola frente a cualquier otro país en cuánto a transporte de mercancías.

Antes ha hecho una referencia a cuál es la política de Renfe contraria a los nuevos operadores. Aquí tenemos datos de 2008 pero también los hay ya del 2009. Nada más hay que ir al resumen ejecutivo de Renfe, a la memoria del informe anual de Renfe, para ver las caídas de los tráficos y las de la rentabilidad de Renfe en materia de mercancías; en un solo año cae el 28,2 por ciento, según la memoria de la entidad, repito, no datos utilizados por este portavoz. Por tanto, fíjese que la realidad indica que hay elementos desfavorables al ferrocarril que impiden que su cuota de participación mejore, y teniendo en cuenta como le he dicho antes que el transporte terrestre ha ido creciendo de forma significativa en los últimos años.

Usted ha dicho en su exposición que algo más que la infraestructura es la causante de las pérdidas de la cuota. Naturalmente, señor Cachafeiro; parece que se está usted poniendo la venda antes de que le den el golpe. Naturalmente, señor Cachafeiro. ¿Qué es lo que falla? La gestión. Si hay algo más que la infraestructura, que también tiene sus cuestiones, y usted lo reconoce, es la gestión. ¿Por qué? Porque tienen ustedes obsesión con cuestiones que son contrarias a la posibilidad de que el transporte de mercancías por ferrocarril crezca, por ejemplo las vías separadas para los pasajeros y las mercancías; y han hecho ustedes ya prácticamente imposible que se pueda rectificar esa política. No se confíe porque, no obstante, la rectificaremos el Partido Popular cuando lleguemos al poder. Evidentemente las mercancías no podrán mejorar en su porcentaje en España en tanto en cuanto ustedes no renuncien a planteamientos ideológicos que nada tienen que ver con la eficacia en los modos de transporte, como esa vía compartida entre pasajeros y mercancías en la cuál ustedes insisten, o hasta que no se den cuenta de que hay corredores para las mercancías que tienen que tener el ancho UIC. Se lo ha repetido antes el señor Macías y desde luego el Partido Popular también se lo dice: o somos sensibles a la necesidad de adecuar nuestros anchos de vía para el transporte de mercancía o no llegaremos a ningún sitio.

Estamos ante una situación en la que se nos desmorona todo su plan de infraestructuras porque ese tráfico internacional de mercancías, en el que usted también ha dicho que hay que mejorar la interoperabilidad de las conexiones transfronterizas... Naturalmente, señor Cachafeiro; pero fíjese que estamos pagando sanciones anuales por no haber alcanzado la conexión Figueras-Perpignan en 2009, como nos habíamos comprometido y que impide precisamente que ese corredor esté en disposición de ofrecer los servicios que España demandaba y que la interoperabilidad funcione perfectamente en las conexiones con Francia. Exigimos a Francia que haga cosas pero nosotros somos incapaces de ponerlas en funcionamiento. Por tanto, señor Cachafeiro, se requiere un análisis mucho más profundo de las causas

estructurales que impiden que esta cuota del ferrocarril crezca de alguna manera. Por supuesto también hay que hacer un análisis más profundo de cuáles son las posibilidades reales con su política de que eso se produzca.

Señor Cachafeiro —desde mi grupo tenemos que señalarlo— profundizar en temas básicos como la falta de adecuación de Renfe a la realidad de transporte, esta falta de interoperatividad, las causas estructurales del fracaso, la escasa fiabilidad de la potencial transferencia modal de la carretera al ferrocarril, es una realidad a la cuál ustedes tienen que hacer frente antes de tratar de poner este plan en marcha, porque en el mejor de sus escenarios seguimos estando a la cola de la Unión Europea, y eso en el mejor de sus escenarios. Por lo tanto algo tendremos que saber de cuáles son las pretensiones reales del ministerio, para que a pesar de tanto esfuerzo como aquí parece que se hace luego no tengamos un reflejo evidente en la mejora de nuestra competitividad, porque al final de lo que se trata es de que nosotros siendo un país periférico, cada vez más periférico por la ampliación a veinticinco, no seamos competitivos en un nuevo transporte que evidentemente nosotros consideramos que es fundamental.

Luego hay una cuestión, señor Cachafeiro, que yo quiero destacar especialmente. Se traslada a las comunidades autónomas el coste de adaptaciones y obras que son de responsabilidad y competencia del Estado. Usted ha dicho aquí que este documento se ha hecho de consenso, de acuerdo, pactado con las comunidades autónomas. No es verdad, señor Cachafeiro; no es verdad. Este documento tal y como está aquí se llevó a las comunidades autónomas el 14 de septiembre para ser conocido y supuestamente debería recoger las sugerencias que las comunidades autónomas habían hecho. Yo no tengo las sugerencias que han hecho las comunidades autónomas no gobernadas por el Partido Popular, pero sí las que han hecho las gobernadas por el Partido Popular. Evidentemente le puedo garantizar, cosa que usted ya sabe por supuesto, que no se puede considerar que este documento sea el resultado de un pacto, de una coordinación o de un consenso con las comunidades autónomas, al menos de las que en este momento están gobernadas por el Partido Popular.

Volviendo al principio de mi intervención en cuánto a lo inconsistente que es este documento y a la falta de base, ustedes hablan de una inversión de 7.512 millones de euros. No han puesto ni entre 7.000 y 8.000, ni siquiera 7.500; señalan 7.512. ¿Dónde están, señor Cachafeiro? Si usted es capaz de decirme que son 7.512 es porque usted ha tenido que hacer la suma de unos rublos muy desmenuzados para señalar que son 7.512, porque si no me diría usted que son entre 7.000 y 7.500 o entre 7.500 y 8.000, pero no 7.512. En cualquier caso, o nos ocultan cuáles son los verdaderos proyectos que dan soporte a estos 7.512, o hemos puesto la cifra de otra manera —iba a utilizar una expresión que me parece inoportuna para el Congreso y para la Comisión, pero ustedes entienden qué es lo que yo quería decir—.

Garantizar, asegurar que el 31,4 por ciento de esas cantidades, es decir 2.358 millones de euros, van a ser participación privada, de los cuáles 1.350 son vía BBB, y 1.008 son vía de participación de sociedades mixtas, tiene la misma crítica. Denos la relación de los proyectos que soportan unas cifras tan nítidas, tan claras, porque si no, señor Cachafeiro, la sensación que da es que se han puesto aquí estas cifras para que cualquier ajeno a la materia que lo lea diga: el Gobierno cómo afina, el Gobierno cómo sabe hasta dónde tiene que intervenir y qué bien tiene estudiados sus planes.

Voy acabando, señor Cachafeiro, pero no puedo terminar sin significarle algunas cuestiones trascendentes que quedan, junto con esta que le señalo, fundamental, de la financiación. La red básica no es realista, con independencia de que no tiene acuerdo con las comunidades autónomas; no es realista. No voy a insistir; incluso estoy de acuerdo con alguna de las cuestiones que ha señalado anteriormente el señor Macias, y por una vez voy a hacerlas más. El Ministerio de Fomento se tiene que pronunciar antes de ponerlo en marcha sobre la red transeuropea de transporte y los proyectos prioritarios. ¿Qué pasa con Ferrmed, señor Cachafeiro? Ferrmed es una iniciativa de transporte de mercancías por ferrocarril que debe de unir Algeciras con Hamburgo. Esa iniciativa Ferrmed se ha debatido en el Congreso; el ministro de Fomento ha dicho que apoyaba esa iniciativa Ferrmed, que tiene en España una definición bien clara, que es el corredor Mediterráneo con vía exclusiva de mercancías a Algeciras —tierra de nuestro amado presidente de la Comisión— y Girona. Por lo tanto en este documento es imprescindible pronunciarse sobre el corredor Mediterráneo y sobre la iniciativa Ferrmed. Es incomprensible que no se diga nada de él; es incomprensible que el ministro haya hablado del apoyo a ese corredor Mediterráneo; es incomprensible que las palabras en Zaragoza en junio de este año, hablando del apoyo no se hayan traducido en la petición oficial de incorporación en la red transeuropea de transporte; y es incomprensible, señor Cachafeiro, que las palabras de su anterior jefa, que señalaba que este corredor se paraba en Almería, no sean claramente desmentidas para confirmar las palabras del ministro y que la conexión Almería-Algeciras no se ponga en duda. Fundamentalmente, eso es lo que esperamos de su actual jefe y sucesor, al cuál todavía no hemos tenido el gusto de conocer. Señor Cachafeiro, es imprescindible si queremos tener un poquito de credibilidad en el plan estratégico que ustedes no presentan, porque los principios generales suenan bien, pero nada más. Falta cuantificación, falta previsión presupuestaria y falta que usted —que dice hoy que el PEIT va a tener una incidencia importante, dichoso PEIT, cuya primera obra ha salido ya a licitación en Aranjuez por unos 20 millones de euros, y usted ha dicho aquí hoy que en este mes de diciembre van a salir ya licitación todos los corredores en los que se va a implantar las plataformas de 750 metros, señor Cachafeiro, cuando le quedan a usted 30 días para sacarlo a licitación— nos diga aquí

hoy —qué menos— cuáles son. Bien está que en septiembre no supiéramos dónde están los 7.100 y pico millones de euros, pero hoy cuando usted dice que antes de que acabe el año va a sacarlo a licitación, debería decirnos cuáles son, señor Cachafeiro, porque, si no, estamos como siempre: patada adelante, ocultando la realidad, y sin saber qué es lo que estamos haciendo.

Por último, y con esto termino, agradeciendo la generosidad del señor presidente, en cuanto a pasar de confrontación modal a colaboración modal, yo creo que quién primero tenía que ponerse la medicina es Renfe-Operadora.

El señor **PRESIDENTE**: En lo que respecta a la red ferroviaria básica de mercancía de Galicia, compartiendo el tiempo, 10 minutos por tanto, don Celso Delgado tiene la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor Cachafeiro, se trata de debatir en esta Comisión los problemas que tiene el transporte ferroviario de mercancías en la Comunidad Autónoma de Galicia y ver en qué medida lo resuelve este plan que usted nos ha presentado en el día de hoy. Estoy seguro de que en su sensibilidad los problemas de Galicia estarán muy presentes, no en vano es usted un ilustre monfortino que además ha vivido en Ourense, que tiene su familia en Ourense, y yo como diputado ourensano me siento cercano a su idiosincrasia y a su entorno, por eso le pido que no solo vea las palabras de este diputado una réplica a las suyas, sino más bien que esté atento a los planteamientos que se le trasladan. (**La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.**) Antes los ha mencionado el señor Jorquera, y yo los suscribo todos, pero voy a reforzar algunos y a añadir otros, porque usted, aunque hoy esté aquí en calidad de secretario general de Transporte, es un alto cargo del Ministerio de Fomento y le pido que traslade estas inquietudes a sus compañeros responsables de otras áreas dentro del tema ferroviario. Con carácter general mi impresión es que es positivo desarrollar un plan de transporte ferroviario de mercancías. Es evidentemente necesario, nuestra cuota de un 4,1 por ciento de transporte ferroviario frente al 22 por ciento de Alemania o el 15,9 de Francia, o el 24 por ciento de Polonia, un país de nuestro tamaño, evidencia que estamos muy lejos de conseguir lo que realmente necesitamos.

Usted ha expuesto las tres grandes líneas. Yo no me voy a referir ni al modelo de gestión ni a la calidad de servicio; voy a circunscribirme a las infraestructuras lineales y nodales y a su repercusión para Galicia. Con carácter prioritario nos parece bien la decisión adoptada de tener dos salidas para las mercancías de Galicia. La tradicional, a través de Monforte y León, es una línea que nosotros queremos que se mantenga y que tenga su sentido para recoger los tráficos que por allí van a circular, tanto por sus destinos como por sus orígenes, ya que indiscutiblemente Monforte tiene una vinculación al transporte ferroviario de mercancías innegable. Pero

es muy positivo que se haya recuperado, que se pretenda recuperar y rehabilitar la línea convencional con Zamora, porque es un hecho cierto que reduce de manera importante los recorridos, dado que se acortan desde el puerto de Ferrol 60 kilómetros, desde Coruña 94 kilómetros, desde Vilagarcía 171 y desde Marín (Vigo) nada menos que 160 kilómetros. Esto tiene una clara repercusión en costes ya que, como de todas sus señorías es conocida, el precio en el transporte de mercancías es tonelada por kilómetro; si va a haber una reducción de costes, tendrá que haber también una reducción de tiempos, que aunque no es vital en el tema del transporte de mercancías tiene también su importancia. Supongo que en esta decisión además de todas estas razones han pesado las que usted expuso en alguna ocasión, y que yo he leído, de que las pendientes son evidentemente menores en esta vía, que es de 17 milésimas, frente a las rampas del Manzanal de 23 milésimas. Así que, esa decisión nosotros la compartimos y deberán ustedes aprestarse a recuperar el mantenimiento de esta línea en la que habrá que gastarse unos cuantos miles o millones de euros, a reforzarla para que pueda ser utilizada por los trenes mercantes.

El segundo tema del que quiero hablar son los puertos gallegos y el acceso ferroviario. Según el informe de 2009 del eje Puertos del Estado, el puerto de A Coruña en ese año 2009 solo movió por ferrocarril el 18,44 por ciento, el de Ferrol un 0,27, el de Marín un 15,10 y el de Vilagarcía un 2,89. Creemos que son porcentajes mejorables, aunque si los ponemos en relación con los de los puertos nacionales hay dos que los superan, porque la media está en tan solo un 5,2 por ciento. Por lo tanto, apostar por que los servicios ferroviarios lleguen a los puertos es clave desde nuestro punto de vista. No solo lo pensamos en relación con los puertos hoy existentes, hoy operativos, sino con los nuevos puertos que se están construyendo, el puerto exterior de Ferrol en Caneliñas, el puerto exterior de A Coruña en Langosteira, el puerto de Bouzas en Vigo y la ampliación del puerto de Vilagarcía hasta O Ferrado. Realmente nosotros hemos visto, como decía mi compañero el señor Jorquera, consignaciones presupuestarias muy pequeñas en estos últimos años, pero no vemos prácticamente avances, y desde luego el movimiento, también el ferroviario, se demuestra andando; así que el impulso se tiene que demostrar con hechos y presupuestos e impulsos a las tramitaciones administrativas. Yo le insto, señor Cachafeiro, a que ya que estamos hablando de autopistas del mar y de potenciar los puertos, hagamos algo para que allí lleguen los trenes y puedan sacar desde ahí las mercancías.

En relación con el eje Atlántico, la conexión ferroviaria o eje Atlántico, la conexión ferroviaria entre Ferrol y la frontera portuguesa, es fundamental; y es preciso recuperar los kilómetros de vía que están quedando fuera de servicio como consecuencia de la puesta en funcionamiento de las nuevas líneas de alta velocidad. Estas instalaciones van a ser vitales para dar servicio y unir entre sí todas las instalaciones portuarias, así como los polígonos y las áreas logísticas intermedias. Me refiero

a los polígonos de Pocomaco, Uxes, Ledoño, Meirama, Cerceda, Ordes, Sigüeiro, Tambre, Osebe, Padrón, Pontecesuras, Valga, Catoira, Bamio, Vilagarcía, Caldas, Portela, Pontevedra, Salcedo, Vilaboa, Redondela, Rande y Guixar. Estos son unos lugares de Galicia fundamentales que no se pueden dejar de conectar vía ferrocarril. Además esta vía, señor Cachafeiro, va a ser imprescindible cuando en el año 2015, aunque todo indica que va a ser después, lleguen los verdaderos AVE desde Madrid, que solo van a poder circular por vías de ancho internacional, por lo tanto habrá que modificar el ancho de vías entre A Coruña y Vigo para que los puertos queden unidos.

Entonces la pregunta es muy concreta, ¿se va a quedar el eje Atlántico sin servicio de mercancías en el futuro y sin posibilidad de implantar servicios de mercancías? ¿Qué van a hacer ustedes en relación con este tema? Le insto a que no dejen perder las actuales vías, que no las dejen abandonadas y mucho menos que autoricen proyectos como los de vías verdes. He visto anunciado uno el otro día entre Santiago de Compostela y Ordes que supondría el desmantelamiento de la vía. Desde luego me parece un absurdo en nuestra comunidad autónoma hacer este tipo de planteamientos.

Por lo que se refiere a los accesos y las infraestructuras nodales, señor Cachafeiro, ustedes han definido la plataforma logística de Salvaterra-As Neves, la zona de Vigo, la plataforma logística de A Coruña y la de Monforte de Lemos. Estamos de acuerdo con estas definiciones que efectivamente se han consultado con la comunidad autónoma, pero nos gustaría que estos convenios de los que usted ha hablado y que se tienen que suscribir no se demoraran en el tiempo y que las otras plataformas que ustedes llaman de interés comunitario tuviesen una participación del Ministerio de Fomento, porque es absurdo que polígonos industriales muy cercanos a las vías férreas no tengan conexión directa; es el caso por ejemplo del polígono del Tambre o los de la zona de Narón y Fene en la comarca de Ferrolterra o el propio polígono de San Ciprán das Viñas.

En relación con su Monforte natal, quería preguntarle una cuestión. El 9 de octubre el ministro de Fomento asistió allí a presentar la solución ferroviaria para la integración de la alta velocidad en esta localidad. Allí prometió una variante exterior para las circulaciones directas sin parada en Monforte e incluso dejó abierta la posibilidad de una nueva estación de mercancías en las afueras. Desde aquella presentación qué avances se han producido en relación con estas cuestiones. También nos gustaría saber qué hay de nuevo sobre el baipás de Betanzos-Infesta para evitar el cambio de sentido a los tráficos de Ferrol hacia Coruña y al sur de Galicia.

Una cuestión que preocupa también en nuestra comunidad, señor Cachafeiro, es sacar las instalaciones actuales de mercancías de las estaciones que se van a destinar, a dedicar fundamentalmente a la alta velocidad; es el caso de la estación de Ourense, de Pontevedra, de Santiago, de Vilagarcía y también de la de Monforte.

Creo que hay que buscar soluciones más idóneas para su finalidad, donde se produzca de una manera efectiva la intermodalidad y se liberen esos espacios para los usos propios no solo de las estaciones nuevas de alta velocidad, sino para que los convenios urbanísticos que quieren posibilitar su financiación tengan viabilidad económica. En este caso concreto le voy a preguntar por el de la ciudad de Ourense, puerta de entrada a la alta velocidad, a Galicia, de donde hay que sacar las instalaciones que actualmente ocupan las mercancías en esa estación, y llevarlas, como todo parece todo indicarlo al polígono industrial de San Ciprán das Viñas. Pregunto: ¿va a hacer el Ministerio de Fomento alguna aportación, tiene alguna planificación de este traslado? Esta es una cuestión que preocupa mucho en nuestra ciudad.

Después me voy a referir al ancho de vía. Señor Cachafeiro, nosotros hemos visto con sorpresa cómo el director general de infraestructuras ferroviarias, don Carlos María Juárez, en unas jornadas sobre el futuro del ferrocarril organizadas por el colegio de ingenieros de caminos en Galicia la pasada semana, dijo que toda la red interna de alta velocidad que se pondrá en servicio a finales de 2011 entre Ourense, Santiago y A Coruña será en ancho ibérico. No nos produce sorpresa por el contenido de lo que dice, que podíamos decir que también, sino por la forma de hacerlo. No parece razonable que sea un foro privado en el que un altísimo cargo del ministerio dé a conocer una solución que deben antes conocer, por supuesto, la comunidad autónoma, así como los diputados y los senadores que estamos representando a Galicia en las Cortes Generales. No nos parece que esto forme parte del marco de lealtad institucional que debe presidir la relación entre la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento.

Si analizamos el contenido en sí, el contenido de la decisión, nosotros podemos entender que en este momento por razones de economía, por razones de oportunidad, sea juiciosa la explotación de la línea Ourense-Santiago en ancho ibérico, colocando las traviesas polivalentes que permitan modificar el ancho de la vía UIC dentro de 5 ó 7 años cuando llegue la alta velocidad desde Olmedo hasta Ourense. Ciertamente se produciría un ahorro económico de los cambiadores de ancho que estaban planificados en Santiago y en Ourense. Dicho esto y aplicado el sentido común y la razonabilidad, lo cierto es que cuando llegue ese 2015 o el 2017, si es que en esas fechas llegó la alta velocidad a Galicia, y la alta velocidad llega a Galicia, como es lógico y normal, en ancho internacional, habrá que adaptar nuevamente el tramo Ourense-Santiago al ancho internacional y el eje Atlántico habrá que ponerlo también en ese ancho de vía. Entonces la pregunta clave es: ¿Por dónde van a circular las mercancías por el eje Atlántico? Ya sabemos cómo van a circular, desde Ourense a Santiago, la vía antigua se mantiene; ya sabemos que vamos a tener dos salidas de mercancías, por León y por Zamora, pero qué vamos a hacer con el eje Atlántico, en la conexión entre Ferrol y la frontera portuguesa. Esta es

la pregunta que yo le tengo que hacer a usted. Cómo piensa mantener el servicio a los puertos, cómo piensan mantener los trenes, la circulación de los trenes de la basura, los trenes que llevan toda la basura que va a la incineradora de Sogama que se mueven por allí, cómo se va a dar servicio al carbón de la general técnica de Meirama a partir de esa fecha. Esa es la respuesta que nos tiene que dar el Ministerio de Fomento. Es una pregunta muy importante la que le hago. Le adelanto que si dejamos destruir —según este mapa del eje Atlántico, vemos lo que se va destruyendo y lo que se va solapando—, si dejamos que esto se nos vaya de las manos, cuando luego queramos solucionar el problema no va a ser posible. Por eso yo le traslado esta inquietud y le pido, por favor, respuestas.

Concluyo, señora presidenta, con una reflexión que le hacía mi compañero el señor Ayala. Ustedes han afinado mucho en la presupuestación, 7.512 millones de euros de los que 7.112 se destinan a mejora de infraestructuras ferroviarias, es decir a infraestructuras lineales y nodales. La pregunta mía es concreta: A cuánto va a ascender la inversión que se va a hacer en Galicia con cargo a este plan, en acceso a puertos, en infraestructuras lineales, en terminales y en FEVE. Tendrán alguna previsión de distribución por corredores o por comunidades. ¿Cómo se hará este reparto? ¿Cómo participarán las autoridades portuarias y las comunidades autónomas? En el documento económico, aunque sencillo, algo avanzan, pero yo quiero saber en el caso de Galicia cuál va a ser y también —la pregunta del millón—, cuál es el plazo de desarrollo de este plan, cuáles son sus previsiones para el próximo año, para el siguiente y para los futuros.

Esperando que nos pueda dar respuesta a estas preguntas le agradezco su información.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario Socialista, primero por un tiempo de 10 minutos, el señor Pezzi tiene la palabra.

El señor **PEZZI CERETO**: En primer lugar permítanme que agradezca la presencia del secretario general de Transporte, señor Cachafeiro, y su exposición sobre el plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España. Quiero recordarle a la Comisión que ha sido el Grupo Parlamentario Socialista el que ha solicitado su comparecencia tras la reunión de la conferencia sectorial en septiembre de este mismo año en la que el ministro presentó el plan y distribuyó la documentación, y nosotros al paso del tiempo hemos creído que era bueno hacer un debate sobre un tema de tanta trascendencia para nuestro país. Por tanto, bienvenido, señor Cachafeiro. A petición del grupo socialista usted ha venido a ponerse a disposición de la Comisión, nos ha traído la documentación repartida en la conferencia sectorial, va a contestarnos a nuestras intervenciones en estos momentos. Yo nada más debo agradecer su disposición. Como portavoz del grupo que lo ha traído

a la Cámara no puedo realizar ninguna queja. Yo creo que algunos portavoces les gusta sobreactuar. Hablan de falta de respeto a la Comisión. Nosotros estamos encantados de que usted esté aquí, que haya traído la documentación entregada en la conferencia sectorial, y a esta Comisión el ministro ha venido tantas veces que se me olvida ya, 6-7 veces a lo largo de este año. Se reúne cuando los portavoces quieren, no hay ningún problema para que en la Comisión de Fomento tengamos que sobreactuar dando a entender que el Gobierno nos maltrata, cuando en absoluto esa es la percepción que podemos tener los restantes grupos. Es verdad que nosotros no tenemos que sobreactuar contra el Gobierno. Como dicen los italianos en una frase que ha hecho época, «piove, porco governo». Usted ha venido, llueve y el Gobierno tiene la culpa, y Zapatero también. Por tanto, como lo tengo que decir siempre que venga alguien del Gobierno, hoy no tocaba pero lo he dicho. ¿Por qué? Porque el documento no estaba en aquella estantería sino en la estantería de atrás, donde está su jefe de gabinete y su personal de apoyo de la secretaría general. Tomémoslo como es; en este tipo de cosas, en las comedias o en las tragicomedias siempre sobreactúan para que el público preste más atención.

Viene usted también con un plan estratégico de impulso. En el fondo en lo que estamos trabajando es también en la revisión del PEIT que presentó el Gobierno Socialista y aprobó en el 2005 y que ahora está en fase de diagnóstico. Habrá un semestre, del 1 de enero a junio, para que las comunidades autónomas hagan propuestas, para valorarlas económica, social, demográficamente. Cuando se termina el semestre de presentación de esas iniciativas por parte de las comunidades autónomas, el Gobierno tendrá otro periodo para evaluarlas. La revisión definitiva, poniéndolas a información pública, a información ambiental, se aprobará a finales del próximo año 2011. Por tanto estamos en el momento en el que estamos, perfecto, magnífico, como se hace la planificación; esto no son planes quinquenales. Estamos en una economía de mercado, economía social de mercado; qué más quisiéramos que todos los planes que hace el Gobierno se pudieran cumplir al cien por cien. Eso significaría que cuando por la mañana dice el Gobierno que este es el plan, al día siguiente todos los empresarios en orden ponen, ponen la cuantía, apoyan. No, no, mire usted, esto es complejo, porque en nuestra economía, repito, no es sólo Zapatero el único culpable de todo ni el único responsable, sino que aquí hay empresarios que tienen que ver si tienen dinero, si pueden invertir, si no pueden invertir, hay sindicatos, hay otros países, hay planes contrapuestos que hay que coordinar.

Yo creo que en conjunto me parece que es una actuación razonable la que se nos trae aquí y que usted ha expuesto. Qué duda cabe que aquí no se oculta nada. El ministro Blanco estuvo en el Senado recientemente, expuso las líneas de este plan de actuación, y se dice en el plan que se nos presenta que tenemos un grave problema en España, que es el transporte de mercancías por

ferrocarril, y que hay que actuar sin demora. Nada se oculta, el debate es público y notorio. Los datos que aparecen en el documento están a disposición de todo el mundo. No podemos permitirnos seguir con una cuota del 4,1 por ciento del transporte de mercancías por ferrocarril, cuando Alemania está en un 22 por ciento, Francia en un 16 por ciento, o Gran Bretaña en un 12 por ciento, haciendo la comparación con países similares a nosotros. No podemos permitirnoslo porque solo con el ferrocarril podemos mantener un modelo de transporte sostenible, solo con el ferrocarril ayudaremos fuertemente a la lucha contra el cambio climático reduciendo la emisión de gases de efecto invernadero, solo con el ferrocarril seremos más competitivos e innovadores, en un mundo cada vez más competitivo. Por ejemplo, en la Unión Europea se están priorizando las redes transeuropeas de infraestructura de transportes, de energía y telecomunicaciones porque saben que el mundo que viene es un mundo competitivo y nos tenemos que ajustar todos. Pero, ojo, dejemos claro desde el principio nuestra situación global. Determinar que tenemos un problema con el transporte de mercancías en ferrocarril no debe ocultar que ahora mismo en España tenemos una de las mejores redes de comunicación de toda Europa, sobre todo en autovías y alta velocidad, donde somos un país líder en cuánto a número de kilómetros y calidad del servicio. Por tanto, la visión tiene que ser global. Es posible que algunos digan que se nos ha ido la mano con la alta velocidad, se nos ha ido la mano con la autovía, quizás deberíamos haber equilibrado el transporte por mercancías, pero sin duda somos un país en el que el transporte en los medios en que hemos desarrollado fuertemente, tiene una presencia y una solvencia increíble.

Está claro, todos lo hemos dicho, que el 4,1 por ciento de cuota de transporte de mercancía es preocupante; estamos descendiendo según los datos del Eurostat; en el 97 estábamos en un 10 por ciento y hemos reducido tanto en el transporte intermodal como en el tráfico con vagón convencional. Esto lo tenemos que resolver. El señor Cachafeiro ha marcado qué nos pasa; lo sabemos todos. Este documento lo subraya con datos, con cifras, con un análisis riguroso. Los costes en ferrocarril para transporte de mercancías no son inferiores a los de la carretera; son costes ineficientes; no hay suficientes inversiones en las líneas, en los andenes, en la maquinaria y además hay un bajo aprovechamiento de los recursos disponibles, lo cual hace que ese transporte sea ineficiente. Pero, ojo, desde el 1 de enero de 2007 los servicios de transporte nacional e internacional de mercancías por ferrocarril están abiertos a la competencia, y eso significa que debe haber empresas privadas que se metan en ese mercado y compitan con Renfe-Operadora, con FEVE o con otros sectores, cogiendo cada vez más peso específico y más cuota de mercado.

Como ustedes recordarán, el PEI se hizo en 2005, y desde entonces no hemos bajado la guardia. Antes Álvarez-Cascos presentó el famoso Plan de Infraestructuras y Transporte, del que cuando vamos a algunos

sitios, los técnicos nos enseñan alguna traviesa picada y enterrada en el suelo, que es la señal de que por allí pasó Álvarez-Cascos, pero no hay nada más, sencillamente está la traviesa, como ganas de hacer algo. Nosotros planificamos y los cientos de kilómetros de carretera demuestran solvencia. Ahora las pilonas las quiere colocar en Asturias, pero sobre la cabeza de los compañeros. **(Risas.)** Ahí es más peligroso, porque cuando se hincan difícilmente se pueden quitar del que se le han puesto.

Nos pide el Parlamento Europeo que actuemos, señor Cachafeiro. El pasado 22 de septiembre de 2010, el Parlamento Europeo y el Consejo aprueban el reglamento sobre una red ferroviaria para un transporte de mercancías competitivo en el que se impulsa la adjudicación de franjas ferroviarias internacionales para los trenes de mercancías y se apoya la creación de corredores de mercancías entre los países europeos, 22 de septiembre de 2010. ¿Es que va retrasado el Gobierno de España? Este es un acuerdo del Parlamento Europeo y del Consejo de hace dos meses, y estamos absolutamente en línea con lo que se nos está pidiendo en el marco de la Unión Europea. En este plan estratégico el Gobierno socialista se marca como misión impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril a través de la adaptación a las necesidades del mercado, aportando valor a la cadena logística global, con objetivos de mejora de la gestión del sistema, de la calidad del servicio, de la eficiencia y de la sostenibilidad incorporando iniciativas de I+D+i. Esta misión nos debe llevar a que las mercancías transportadas por ferrocarril pasen en 2020 del 4,1 al 8 o 10 por ciento, pero, aunque algunos piensan largo me lo fiáis, esta planificación de un nuevo modo de transporte de mercancías competitivo con el que se hace por carretera, requiere un largo proceso de nuevas infraestructuras, tanto lineales como de acceso a puertos, de nodos logísticos, nuevos andenes para trenes de longitud de 750 metros, electrificación. Se necesita tiempo, se necesitan empresas privadas que quieran apostar por ese proyecto y se necesita un impulso desde el Gobierno, que es el que este Gobierno y este Ministerio de Fomento están haciendo.

Este plan que aquí se presenta, desde mi punto de vista, tiene dos elementos que voy a pasar rápido por ellos, pero que me parecen especialmente interesantes. Quiero recordarle a los miembros de la Comisión que mi profesión es profesor de geografía en la Universidad de Granada y he dado clase de planificación durante años y sé lo complejo que es abarcar un territorio desde una visión que se articule adecuadamente, homogéneamente.

La red básica de mercancías que aquí se nos presenta está bien articulada, está bien pensada, sobre la base de lo que tenemos, de la red convencional que tenemos, del tráfico mixto de alta velocidad que tenemos, pero añadiendo nuevos elementos que demuestran la fortaleza de un gobierno a la hora de planificar el futuro. Por ejemplo, se incluye el estudio del corredor paralelo a la frontera

portuguesa, que desde Andalucía por Zafra, Mérida y Cáceres, seguiría hacia Plasencia, Salamanca y Astorga, y de ahí a Galicia, León, Oviedo, toda la cornisa cantábrica, me parece que es necesario completar ese corredor como pasó con la ruta de la Plata en autovía, que haría que el territorio español fuera más competitivo en una parte que necesita de más recursos e infraestructuras, y que además no dependa de que todo el sistema pase por Madrid, en un sistema centralizado que me parece que no es suficientemente competitivo.

También me parece que es una magnífica idea plantear completar el corredor mediterráneo en su recorrido andaluz desde Almería a Algeciras. Una asociación privada como Ferrmed lo está impulsando y el ministro de Fomento ha repetido en todos los foros que va a ser uno de los objetivos; fue uno de los objetivos del semestre de la Presidencia española de la Unión Europea y es uno de los objetivos del ministerio, y aquí queda reflejado, el ministro ayer mismo en el Senado anunciaba que el estudio está prácticamente terminado y que se pondría en funcionamiento. A mí me parece que el corredor mediterráneo es también muy relevante, como es relevante el estudio que se ha hecho de los nodos logísticos. Quisiera recordar a la Comisión que es importantísimo no dejar grandes espacios vacíos en el territorio español, porque el nodo logístico puede permitir una oferta complementaria que desarrolla el territorio. No podemos funcionar en infraestructuras solo a la demanda. Estamos acostumbrados a ver que cuando hay una buena oferta también los flujos lo acompañan.

En Andalucía tenemos una demostración. Cuando hicimos la alta velocidad Sevilla-Madrid, los que no sabían de esto dijeron inmediatamente, cuando se termine la Exposición de 1992, hundidos, vamos a tener que cerrar. Se equivocaron esplendorosamente. El que se equivocó después fue el presidente del gobierno ocho años, pero, bueno, tampoco es anómalo porque su norma era equivocarse habitualmente. Aquí nos pasa igual, no nos equivoquemos con los nodos logísticos, colaboremos con las comunidades autónomas y con los sectores, pero no por agregación.

Permítame, señor Cachafeiro, que le recuerde una cosa, cuando se aprobó. **(El señor Ayala Sánchez: Cachafeiro, que no sabe usted ni el apellido.)** Gracias, señor Ayala. Si no fuera por usted, yo qué haría en este Congreso de los Diputados. **(Risas.—El señor Ayala Sánchez: Exacto. En eso estamos de acuerdo.)** Usted es el alma que respeta a todo el mundo...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Le pido a sus señorías que no entren en debates.

El señor **PEZZI CERETO**: Pues bien, le quería recordar que, cuando Magdalena Álvarez impulsó el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, se acordó con la Comunidad Autónoma de Andalucía hacer un eje ferroviario transversal en Andalucía, desde Cádiz a Huelva, Sevilla, Bobadilla, Antequera, Loja, Granada,

Almería, pero no se hizo diciéndole que el Gobierno de España haga un eje ferroviario transversal para Andalucía, sino diciendo, la Junta de Andalucía hará el tramo entre Sevilla y Bobadilla y los otros tramos los hará el Gobierno, es decir, la Junta de Andalucía es la única comunidad de España que paga un eje ferroviario de alta velocidad con dinero propio de la comunidad autónoma. Yo quisiera ver a los demás arrimando el hombro también, y cuando aquí se viene y se dice: mi comunidad autónoma no está de acuerdo con lo que aquí se propone, me gustaría oír inmediatamente: y mi comunidad autónoma aportará para resolver todos estos problemas estos tramos, porque así se va a nuclear mejor mi comunidad y el conjunto del territorio español.

Yo creo que tenemos una buena base para seguir trabajando, tenemos un documento que señala la red básica, los nodos logísticos y nos han dado los plazos para discutirlo, plazos que son el primer semestre para las comunidades autónomas y hasta final de año para la aprobación definitiva ya puesta a información pública. Arrimemos el hombro, señor secretario de Estado. (A ver si pronuncio mal el gallego y aquí el pobre andaluz *granaino* queda mal ante un cartagenero.)

Señor secretario general de Transporte, siéntase cómodo aquí, comprendemos el trabajo que está haciendo su ministerio, lo impulsamos, creemos que es un buen trabajo y a las pruebas me remito.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Tabuyo.

El señor **TABUYO ROMERO**: Señorías, en primer lugar, quiero agradecerle al señor Cachafeiro, secretario general de Transportes, su presencia y sus explicaciones sobre el Plan estratégico para el impulso del transporte de mercancías por ferrocarril en España y, especialmente, en lo que a mí me convoca a esta tribuna, que es lo referido a despejar las dudas que al igual que las nieblas otoñales difuminan estos días las tierras, los paisajes de Galicia, acaban por desdibujar ligeramente la convicción y el ánimo del diputado popular por Ourense, al que tengo la mayor estima personal y política, don Celso Delgado. Por cierto, ha tenido una intervención equilibrada, nada que ver con ese injustificado descreimiento manifestado por el señor Ayala, que, a diferencia de él, el señor Delgado ha reconocido acuerdos, avances y apoyos en el diseño de esta red básica de la que acabamos de hablar.

Empecemos apoyándonos en una afirmación general que el ministro José Blanco ha puesto de manifiesto en la presentación de este plan, que no es otra que la de que, a pesar de ser líderes en autovías y en alta velocidad con unos puertos y aeropuertos que están a la altura de los mejores, España es el tercer país europeo con menor cuota de transporte de mercancías por ferrocarril, con cuotas del 4 por ciento frente al 22 de Alemania o al 16 de Francia, como ya se ha dicho en repetidas ocasiones

esta tarde. El objetivo es pasar del 4 por ciento, e ir recuperando el espacio para esta infraestructura y este servicio de transporte de mercancías por ferrocarril. Por lo tanto, y el secretario general así lo ha manifestado, queremos una red más eficiente, fomentando la intermodalidad y con mejoras de las infraestructuras ferroviarias con un menor coste del transporte, con un marco estable y donde los puertos jueguen un papel determinante con un gran abanico de posibilidades económicas y empresariales. Y todo ello enlazado e interconectado con el trazado de la red básica europea. Y aquí le formulo la primera pregunta, señor Cachafeiro, ya que usted ha escuchado cómo en algunas intervenciones, de alguna manera se ha cuestionado, erróneamente, desde nuestro punto de vista, esta conexión de la red básica que se ha trazado, incluso de la red básica de Galicia con esta futura red europea. ¿Qué nos puede decir usted acerca de esto? Y, evidentemente, cuáles son los puntos en los que se equivocan.

Galicia no es ajena al objetivo general de generar mayor actividad y hacerlo con una mayor eficiencia ni lo es tampoco el dibujo de las infraestructuras que ayudarán a completar la red básica para favorecer la competitividad y acelerar así la recuperación económica. Hay que recordar además que en el caso de Galicia, la utilización de este tipo de infraestructura para transporte de mercancías es inferior a la media nacional. En nuestro caso, conocemos desde hace demasiado tiempo que nuestros sectores más dinámicos, como pueden ser la pizarra, la automoción, el granito y otros de calidad ampliamente contrastada, pierden competitividad a la hora de colocarse en los mercados internacionales y creemos que la apuesta del ministerio permitirá ayudar a resolver estas carencias. Además, se ha puesto de relieve la importancia del consenso entre administraciones que se traduce en un mapa de terminales logísticas intermodales pactado y priorizado con las comunidades autónomas. Esto es justo lo que ha ocurrido entre el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia donde hay una concordancia de planes y objetivos y se ha consensuado un mapa operativo que ha dejado a las dos partes satisfechas.

En este dibujo de consenso, Galicia contará con tres nodos logísticos, Vigo, en lo referido a la Plisan, A Coruña y Monforte, que son las terminales priorizadas. Por lo tanto, Galicia estará interconectada con el resto de España a través de tres salidas. La de Ourense-Puebla de Sanabria-Zamora, es una nueva salida que congregará muchos de los tráficos hacia Madrid-Valencia-Andalucía, ya que, como ya se ha dicho, son 160 kilómetros menos, representa un 30 por ciento menos del coste, y unas cinco horas menos de viaje. La de Monforte-Ponferrada-León supone una mejora de la actual vía y facilitará el vínculo con Europa y en la red básica de FEVE que se incluye la salida hacia el área cantábrica. Y, por último, la conexión con los puertos de interés general de la comunidad, que no puede ser valorada de otra forma distinta más que como un gran acierto, permitirá a través del eje

atlántico conectar entre sí los puertos de Marín, Vigo, Vilagarcía, A Coruña y Ferrol gracias a la creación de corredores eficientes para mercancías en un proyecto a años vista, donde deben crearse terminales que lleguen al corazón de los muelles para que sean realmente competitivos; en este caso, el que lleva la delantera en esta utilización es el puerto de Marín.

En este punto le formularía la segunda pregunta en este tema. Nosotros entendemos que los Presupuestos Generales del Estado recogen para 2011 las partidas presupuestarias para hacer frente a la tramitación de la situación real de cada uno de los puertos. ¿Le parece a usted que esto quiere indicar, en el inicio del proceso que nos ha referido hoy, que los puertos de interés general de Galicia van a tener algún tipo de déficit o van a sufrir algún tipo de retraso o algún elemento negativo que lastre su desarrollo de futuro? ¿Qué ha dicho con respecto a todo esto el consejero de Medio Ambiente e Infraestructuras de la Xunta de Galicia? Recogido en prensa, el consejero Agustín Hernández ha aplaudido que en la red básica del ADIF aparezca la conexión de Galicia hacia Madrid, la surcantábrica a través de Monforte. En relación con la creación de los tres nodos logísticos manifestó que esta decisión era una buena noticia para Galicia. Por lo tanto, y a modo de bosquejo general, podemos decir que hay más luces que sombras en el cuadro que compone el diseño de la red para Galicia, según lo manifestado por el responsable de la consejería, el consejero Agustín Hernández.

En la intervención del señor Delgado, como ya he referido antes, le reconozco aspectos muy positivos en su exposición. Le traslado que el ministerio y el señor Cachafeiro están en el desarrollo y en la planificación de las cosas que también a nosotros nos ocupan y nos preocupan. Dentro del estribillo de su intervención, y dado su carácter de diputado por Ourense, está el hecho de la referencia a que Ourense es la entrada de la alta velocidad en Galicia y que de alguna manera considera usted que debiera desempeñar un papel más protagonista en el planteamiento que le otorga hasta el momento este planeamiento. Pues bien, el propio ministro Blanco, en su comparecencia en el Senado del pasado 21 de octubre del año en curso, manifestaba que —cito literalmente— no tenemos inconveniente, si el Gobierno autonómico así lo entiende, en considerar un centro logístico en San Criprián de Viñas, pero, en todo caso, la iniciativa le corresponde al Gobierno de la Xunta. Hemos acordado un plan básico y nacional y, a partir de ahí, hay otros desarrollos sobre los que estamos dispuestos a seguir trabajando con las comunidades autónomas. En todo caso, también manifestó que Ourense puede ser apoyo técnico para la optimización de trenes de mercancías, fusiones de trenes, maniobras y mantenimiento. El plan de terminales —dice— lo hemos acordado con el Gobierno de Galicia.

La Xunta de Galicia, a pesar del esfuerzo del ministerio, no ya en cumplimiento de plazos para la llegada del AVE a Galicia, sino del adelantamiento de los mismos

que el ministro de Fomento pretende llevar a cabo, da una de cal y una de arena, un día sí y otro también, como si le pareciera mal que el ministro cumpla con su palabra y con su compromiso con Galicia y con el desarrollo de sus infraestructuras. Ahora —y así se recogía en prensa este fin de semana— están dándole vueltas a los anchos de vía. El consejero del ramo en la Xunta sentaba dudas acerca de si las decisiones referidas a los usos de diferentes anchos de vía afectarían al cumplimiento de los plazos acordados para la llegada de la alta velocidad a Galicia. Incluso decía que estarían vigilantes, y terminologías de combate similares, cuando la realidad es que lo único que se va a ver afectado es el tiempo de duración del viaje, que se verá muy recortado y, por lo tanto, será beneficioso para todos.

Señor Cachafeiro, le pregunto si considera usted que la utilización de tramos en servicio con otros de diferente ancho de manera provisional, afecta al cumplimiento de plazos o a la calidad y mejora del servicio tal como de alguna manera la Xunta de Galicia sugiere.

Señorías, todo tiene su tiempo y, a pesar de la urgencia de la oposición, sabemos de la importancia de respetar los plazos, de no forzar los tiempos y de ir paso a paso para lograr lo previsto en el plan. Tenemos horizonte temporal, se recogen presupuestos con desglose por actuaciones, se contempla la participación del capital privado, se está trabajando cada día para mejorar un sistema que había sido olvidado, que era el transporte de mercancías por ferrocarril, y hay un dibujo acordado con la Xunta de Galicia. No podemos decir más que circulamos en la dirección conveniente y con las velocidades adecuadas.

Por último, quiero agradecer nuevamente a don José Luís Cachafeiro su comparecencia y sus aclaraciones y reiterar que el Grupo Socialista comparte con usted los objetivos y la metodología del Plan especial para el impulso del transporte de mercancías por ferrocarril para España y también para Galicia.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para contestar a los distintos grupos parlamentarios, tiene la palabra el señor Cachafeiro.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Cachafeiro Vila): En primer lugar, quiero agradecer las palabras de los portavoces de los distintos grupos e intentaré responder a todas las cuestiones que se han planteado.

Empezando por el señor Jorquera, respecto a la información escueta del documento que se presentó en la conferencia sectorial, era un documento de síntesis, ahí se amplían los planes y las medidas concretas asociadas a ellos, e incluso los estudios asociados que han sido realizados por consultores independientes los ponemos a disposición de cada uno de ustedes sin problema.

Respecto a la cuestión que planteaba de las dos salidas, en el Ministerio de Fomento se han barajado una serie de documentos de trabajo con las comunidades autó-

nomas, y lo que tengo que decir es que lamento que alguien filtrara a la prensa de un modo manipulado ese documento de trabajo interno, en el que aparecía una única conexión, cuando realmente era un borrador de trabajo interno que alguien filtró a la prensa —el que lo haya hecho sabrá sus motivos—, pero que no obedecía ni al planteamiento oficial del ministerio, ni siquiera a un documento cerrado de trabajo, como se ha demostrado posteriormente con la publicación del plan.

Respecto al tema de las redes básicas europeas, como ustedes saben, tanto la red global como lo que se denomina ahora la red básica, van a ser definidas previsiblemente en el segundo semestre de 2011. Mañana creo que hay una reunión, y hoy también la hay en Bruselas, sobre estos temas. La Comisión todavía no tiene cerrados los criterios sobre los cuales se va a definir esa red. La principal novedad es que no se va a afrontar con unos criterios de corredores como hasta ahora, sino que previamente se van a definir los nodos y sobre los nodos se va a definir la red. Personalmente, me parece un buen mecanismo de trabajo. Y en cuanto a los criterios probablemente queden perfectamente definidos por la Comisión a lo largo del presente mes.

En cuanto al tema de las conexiones con los puertos, el potencial que podía representar para algunos puertos gallegos la ampliación del canal de Panamá, etcétera, no cabe duda de que por sus características físicas, por ejemplo el puerto de Ferrol por su calado puede jugar un papel relevante en el nuevo escenario que se dibuja. Pero, en cualquier caso, vuelvo a insistir en lo que dije en mi presentación, las infraestructuras son condición necesaria, pero no es condición suficiente para que esos tráficos vayan al puerto de Ferrol o a otro, y en el tráfico de contenedores, como sabe su señoría, está a nivel mundial en muy pocas manos y realmente lo que hay que hacer ahora a través de la autoridad portuaria de Ferrol es realmente gestión, gestión y gestión. Habrá que tratar de atraer a uno de los grandes operadores globales a ese puerto. Lógicamente, si los tráficos vienen a Ferrol, será porque es un puerto competitivo respecto a los competidores de su entorno y, si no, no vendrán, por muchas infraestructuras que tengamos, y por lo tanto la actuación en infraestructura y la actuación en cuanto a la gestión de la propia autoridad portuaria deben ir paralelas en todo este proceso. En este momento, como saben sus señorías, el estudio informativo está en información pública, hay un número relativamente importante de alegaciones, en torno a treinta, y nos gustaría poder concursar el proyecto constructivo ya en el próximo año 2011 y, si todo va como debiera ir, sin tropezar con obstáculos en el camino, podríamos estar en condiciones de licitar en 2012. Es un poco el calendario que tenemos. Como sabe su señoría, es una actuación importante, su importe rondará los 100 millones de euros y esto se inicia en el muelle de Fernández Ladreda, como sabe, la longitud es de casi 7 kilómetros e implica un viaducto sobre la ría de 285 metros y luego un túnel de 5 kilómetros y medio prácticamente.

Respecto a La Coruña, estamos también con un proyecto desde el punto de vista económico importante, con cierta complejidad técnica, del orden de 100 millones de euros también, el estudio informativo, el contrato se ha licitado en abril de 2010 y ha sido adjudicado recientemente en octubre, con lo cual, si todo va sin excesivos obstáculos en temas como la declaración de impacto ambiental, etcétera, podíamos estar en condiciones de licitar los proyectos constructivos en 2012 también.

En cuanto a la conexión de Bouzas, está contemplada en el estudio informativo Vigo-Porriño, es una actuación, como usted sabe, muy costosa, con un nuevo túnel que requiere una inversión muy importante y en este momento, como he dicho, está en fase de estudio.

Por lo que se refiere a la conexión de Vilagarcía, el eje atlántico, es cierto y es conocido por todos que la infraestructura de alta velocidad ha machacado muchos tramos de la anterior infraestructura ferroviaria de ancho ibérico. En cualquier caso, el ministro se ha comprometido a presentar la opción definitiva a corto plazo del eje atlántico, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias tiene muy avanzado el estudio de las actuaciones necesarias y le puedo anticipar que aun en la foto final —quiero decir en 2012— va a haber conectividad para todos los puertos gallegos del eje atlántico en ancho ibérico.

Respecto a la polémica que se ha suscitado en Galicia con el tema de si se arranca o no en el año 2011 el eje de alta velocidad Ourense-Santiago-A Coruña en ancho ibérico, parece razonable una decisión de este tipo porque, si se hubiera arrancado en ancho UIC, por un lado, tendríamos una isla, porque no estaría todavía conectada la red de ancho UIC de Galicia con acceso a la meseta y, por otro lado, ocasionaríamos perjuicios en la calidad del servicio, ya que en Santiago se podría originar que bien los viajeros del eje atlántico, Vigo-Santiago-A Coruña o bien los de Ourense, según la alternativa que se eligiera, tendrían que hacer transbordo por ese tema. Por tanto, parece razonable mantener el calendario exactamente igual que está: 2011, conexión alta velocidad en ancho ibérico, Ourense-Santiago-A Coruña, 2012, eje atlántico y, posteriormente, en el horizonte de 2015, como usted sabe, hacer ya la conversión a ancho UIC y, en cualquier caso, como le he comentado, garantizando que en el eje atlántico se va a poder circular en ancho ibérico uniendo todos los puertos del corredor. Creo que están todas sus cuestiones, no sé si se me ha escapado alguna.

Paso a responder al señor Belouqui, a quien quiero agradecer también su intervención. Primero, lamento su escepticismo, aunque lo entiendo, respecto a los posibles planes que puedan hacer incidencia sobre las mercancías. ¿Qué le puedo decir al respecto? Le puedo decir qué es lo que diferencia este plan de otros. Por un lado, se ha hablado con todos los sectores, se ha hablado con cargadores, con puertos, con organizaciones sindicales, gran parte de las medidas concretas están recogidas en ese documento, no son del Ministerio de

Fomento, son de la gente profesional que ha colaborado con nosotros en la definición del plan. Y, por otro lado, hemos intentado lograr el mayor acuerdo posible, porque, puesto que hay acuerdo sobre lo que hay que hacer, pretendemos que a lo largo del tiempo el plan se mantenga y que, independientemente de quien gobierne, pueda salir adelante y se realicen las actuaciones que están contempladas en él.

Respecto a la cuestión que ha planteado del túnel del Serantes, yo creo que lo primero que hay que hacer es sacar mayor rendimiento de la infraestructura que ya tenemos. La infraestructura que ya tenemos tiene capacidad para realizar bastante más tráfico del que están realizando actualmente las empresas ferroviarias. Por lo tanto, las actuaciones que se plantean en el plan deben seguir un orden lógico en el sentido, como creo que he comentado, de actuar primero sobre aquellas cuestiones que suponen un impacto a corto plazo en la disminución de costes del sistema ferroviario, que esas actuaciones reviertan a corto plazo en una financiación del sistema en el sentido de que puedan entrar en servicio corredores completos, entendiendo como tales los nodos logísticos y las actuaciones en la infraestructura de línea, y que esas actuaciones se prioricen precisamente con el criterio que he comentado. De los estudios que hemos realizado —un tema ya viejo, añejo en este país, de muchos años, que es la adaptación de nuestra red para dejar de hacer minitrenes, para entendernos—, supone que, según la tipología de tráfico, la disminución de coste por unidad física transportada puede llegar hasta el 40 por ciento. Otro tipo de actuaciones, como pueda ser la electrificación de determinados corredores, puede suponer un ahorro de costos en torno al 13 por ciento. Estoy hablando de cantidades muy relevantes, por lo que deberemos empezar las actuaciones por las que tienen mayor impacto en ese sentido.

Preguntaba usted en qué estamos pensando, si en salir a Europa. Pues claro que estamos pensando en salir a Europa. Yo creo que el objetivo final debe ser que tengamos una red plenamente interoperable en todos los sentidos con la red europea. De los datos que tenemos de tráfico de mercancías por carretera, hay un porcentaje muy importante de aquellas que se mueven a más de 1.000 kilómetros e incluso a más de 2.000, que en tráfico representa casi el 50 por ciento. A nivel conceptual, una parte muy importante de ese tráfico es accesible al ferrocarril si tiene las condiciones de poder competir con ese segmento de mercado. También quería comentarle que la barrera histórica que ha representado el cambio de ancho en las fronteras a nosotros como país nos ha venido muy mal y a algún vecino nuestro del norte le ha venido muy bien, en el sentido de que ha concentrado su actividad logística cerca de nuestra frontera y a través de esos grupos logísticos y empresas de carretera se metían sobre todo el país, incluso sobre Portugal. En ese sentido, vía tercer carril, meter tierra adentro esas instalaciones va a ser una prioridad también. Como comentaba el señor Macias, instalaciones como la de El

Far D'Ampurdà o por el lado de Irún la futura terminal de Jundiz deben jugar el rol que vaya a dar continuidad a esos tráfico ya aguas abajo en dirección norte-sur. El túnel de Serantes, como usted sabe, que está en estudio informativo, tenemos serios problemas con algunos ayuntamientos respecto al plan, y es una instalación estratégica que permitirá el paso por poblaciones como Santurce, Portugalete o Sestao, pero en cualquier caso tenemos a disposición en este momento una infraestructura del ancho ibérico que está infrautilizada, y vuelvo a lo que le comentaba antes, aprovechemos lo que tengamos ya, desde luego sin renunciar a la mejora de las infraestructuras que tengamos que hacer. Creo que no quedaba ninguna cuestión de las que usted había planteado.

Al señor Macias quiero agradecerle, como siempre, sus planteamientos y el modo de exponerlos, le agradezco su apoyo al plan y al proceso que ha llevado a la concreción del mismo. Respecto al dictamen realizado por el Senado, podrá usted comprobar que una parte muy importante de las cuestiones que se planteaban están recogidas en el plan. De hecho, hemos contado con muchas entidades que trabajaron en ese documento, también para la evaluación del plan. Estaba pensando, por ejemplo, en la Asociación de operadores de transporte combinado, en las asociaciones de carretera, etcétera. Respecto a la pregunta sobre la potenciación del Comité de Relación Ferroviaria, además de poner al frente del mismo a una persona que creo que nos merece una amplia confianza, como es la persona que acabamos de nombrar, el Gobierno es consciente de la necesidad de potenciar el rol del comité y de hecho el contenido del borrador de la ley de economía sostenible plantea ya actuaciones muy concretas en ese sentido, con lo cual todo lo que contribuya en el desarrollo de esa ley a potenciar el rol del Comité de Regulación Ferroviaria será bienvenido sin lugar a dudas. Creo que es un elemento fundamental para el desarrollo del sistema de transporte de mercancías por ferrocarril.

Preguntaba también respecto a la gestión de los complejos fronterizos y de los complejos ferropuertoarios. Tanto la Comunidad Autónoma de Cataluña con la terminal de Portbou y la correspondiente francesa de Cerbere, como por el País Vasco, con Irún y Hendaya —no sé si ustedes conocen esas instalaciones realmente—, son un único complejo pero funcionan como estaciones independientes. La gestión es compleja, por la dificultad del cambio de ancho, por la aplicación distintas reglamentaciones de los dos lados, por temas de formación, etcétera, y por lo tanto crear empresas conjuntas entre el administrador de infraestructuras español y el administrador de infraestructuras francés para gestionar las instalaciones como un complejo único creo que primero, daría más capacidad al sistema, a la infraestructura actual y, segundo, mejoraría considerablemente la calidad del servicio. Respecto a los complejos ferropuertoarios, normalmente los puestos de interés general cuentan casi todos con una terminal ferroviaria de apoyo de la cual

llegan y salen los trenes, y desde ahí en unos casos los trenes completos, la mayor parte de las veces, como hay que fraccionarnos por las características de la infraestructura portuaria, son realmente el pulmón de los puertos. Tienen que actuar perfectamente coordinadas las instalaciones que están gestionadas por ADIF con la gestión de la infraestructura ferroviaria, interior del puerto, que está gestionada por la Autoridad Portuaria, y lo que pretendemos con esto es poner en común otra vez la gestión de esas dos instalaciones como único complejo, por los mismos motivos que le comentaba en el caso de las instalaciones fronterizas. Como usted conoce muy bien, se trataría, en el caso de Barcelona, de las instalaciones ferroviarias de Can Tunis y Morrot, o el caso de Tarragona, con unas instalaciones ferroviarias del puerto de Tarragona y Tarragona clasificación. Pero obedecen al mismo criterio. Respecto a lo que no forma parte de la red básica, el posible traspaso de esas líneas, la ley recoge la red ferroviaria de interés general y los mecanismos por los cuales una línea puede dejar de formar parte de la red ferroviaria de interés general o incluso se puede proponer el cierre. Eso está recogido perfectamente en la ley que tenemos en vigor y en su reglamento, lo cual no quiere decir que si ahora una de esas líneas no realiza determinada tipología de tráfico, mañana la vaya a realizar.

Comentaba usted el caso del corredor Mediterráneo y el corredor del Ebro. Estamos de acuerdo en que son dos corredores estratégicos. Es voluntad, y así lo expresó el ministro en reiteradas ocasiones, que el corredor Mediterráneo esté contemplado en la futura red básica y además hay un compromiso concreto del ministro de presentar la solución técnica del corredor desde Algeciras a la frontera en este mismo año. Respecto a la licitación de los accesos viarios y ferroviarios al puerto de Barcelona, sabe usted que esta actuación estaba recogida en el PEI. No puedo facilitarle en este momento exactamente la licitación, pero si no entra este año en el primer semestre de 2011 se producirá esa situación. En cuanto a las fórmulas de gestión de las plataformas, aludía usted al caso de El Far. Cada plataforma tiene su casuística, lo que quiere decir que podemos ir a fórmulas en las que una única sociedad asuma la promoción y la gestión de la instalación, o bien a fórmulas en las que la sociedad promotora saca a concurso público la explotación. Es decir, hay distintas fórmulas, como usted sabe, y probablemente cada plataforma tendrá que ajustarse a una fórmula de gestión específica. En el caso concreto de El Far, como usted sabe, se ha constituido una sociedad entre Cimalsa y la Autoridad Portuaria de Barcelona, lleva avanzados los estudios, va por delante, con lo cual cuando se firme el convenio con la Generalitat básicamente tendremos que llegar a acuerdos para verificar su viabilidad logística y económica y también establecer los mecanismos de gestión de esa instalación. Lo mismo para con la plataforma de Penedés, también está contemplada en el plan, fue una propuesta que realizó Generalitat y que hemos recogido en el mismo.

El tema de hacer la asignación correcta de los costes de tarificación es vital. Al final estamos hablando de la famosa euroviñeta u otra fórmula alternativa. En cualquier caso, la postura del Ministerio español es clara; se adoptará una decisión por parte de la Comisión el año próximo, y existe el compromiso de que en la actual legislatura no se va a implantar la euroviñeta. Esto requiere un debate importante. Según nuestra posición como país periférico, es cierto que el hecho de tener que atravesar distintos Estados para acceder a nuestros principales mercados encarecería nuestros productos, pero es cierto también que debemos alcanzar entre todos un acuerdo que permita que la finalización de las infraestructuras sea viable. Por último, quiero agradecer su comentario, en el que coincidimos y que me parece absolutamente pertinente, respecto a que pretendemos que esto sea un proyecto de Estado, porque creemos que lo es. Creemos que en actuaciones de este tipo nos estamos jugando mucho con vistas al futuro. Nos estamos jugando la competencia como país logístico futuro y creemos que no podemos dejar pasar de nuevo el autobús sin acometer un plan de modo serio, independientemente de quién gobierne. No sé si se me escapa alguna de las cosas que usted planteaba. (El señor presidente ocupa la Presidencia.)

Señor Ayala, quiero agradecerle su intervención. Creo que no hay nada más lejos de la voluntad del Ministerio de Fomento que faltar al respeto al Congreso, como se puede imaginar, y creo que ningún ministro ha comparecido tantas veces y con tanta extensión como el nuestro en la Comisión de Fomento.

Comentaba usted que los objetivos eran demasiado generalistas y voluntaristas. Esa parte fue contratada a una consultora externa, yo le puedo dar a usted el trabajo completo. Es un trabajo muy minucioso, muy extenso y lo pongo a su disposición; por lo tanto, no es generalista ni voluntarista, sino que obedece a datos. Respecto a la estrategia decía usted: Europa va a la baja hasta 2020 y ustedes pretenden crecer. No se puede generalizar. Europa no va a la baja hasta 2020, hay países que están creciendo, y nosotros pretendemos equipararnos a los países que lo están haciendo bien y están creciendo. Tenemos el caso alemán, el caso inglés, el caso austríaco, o sea, no se puede generalizar, hay países que están bajando y hay países que están creciendo. Le voy a decir más, hay países vecinos que tienen el mismo problema —estoy hablando de Francia— y están sacando adelante un plan de unas características muy parecidas al nuestro, con lo cual no somos los únicos ni vamos a la cola en ese sentido.

Decía usted también que sólo es un discurso político. No pretendemos hacer discurso político. Creo que he dicho antes que pretendíamos definir un plan que tuviera continuidad en el tiempo y que fuéramos capaces de llegar a acuerdos sobre lo que hay que hacer y que, independientemente de quién gobierne, se realice el plan porque el país lo necesita. Además no es un discurso político porque sabe que han colaborado organizaciones,

cada una defendiendo sus intereses, lógicamente, con personas de las más variadas ideologías, y en ningún momento se ha pretendido que el discurso de este plan tenga un carácter únicamente político. Tanto por la cantidad de personas y organizaciones que han intervenido como por la voluntad política de que no sea así le garantizo que en absoluto este plan tiene esa connotación. En cuanto a las actuaciones de 2008 y cosas que no se han hecho, he dicho en la comparecencia que este plan concretaba y desarrollaba muchas de las medidas que se contemplaban en esas actuaciones. Creo que lo podrá comprobar. Estamos hablando de un trabajo realizado por mucha gente, gente del Ministerio y gente externa al Ministerio, que ha analizado pormenorizadamente cada corredor, cada situación y que cada propuesta tiene soporte, no está nada soportado en el aire. Respecto a la planificación presupuestaria, es un plan con horizonte 2020. Todos somos conscientes de que tenemos dificultades económicas en este momento, habrá que ajustarse a la situación, pero creo que lo importante es saber primero lo que tenemos que hacer, priorizar lo que tenemos que hacer y en la medida de los recursos ir ejecutando lo que es prioritario, y eso es lo que estamos haciendo. He dicho antes que íbamos a priorizar los corredores que eran coincidentes con las líneas de AVE, que íbamos a priorizar aquellas actuaciones que supusieran mayor impacto en la reducción de costes por unidad física transportada y la eficacia del servicio y he dicho que vamos a tratar corredores completos. Son criterios que vamos a seguir porque nos parecen coherentes y nos permitirán el mejor uso de los recursos que tenemos.

Respecto a la crítica a Renfe, en cuanto a entorpecer la competencia, en cuanto a la bajada de su nivel de actividad, etcétera, no voy a defender aquí la gestión de Renfe. Creo que es manifiestamente mejorable la gestión de mercancías de Renfe que se ha hecho en los últimos años, y por eso la vamos a cambiar, como le he dicho, y vamos a establecer las empresas filiales; las queremos tener operativas, como le he dicho, antes del 30 de junio, y por eso vamos a dar entrada al capital privado. Cuando hay empresas en competencia suele haber problemas. A veces es Renfe la que se queja de alguna empresa privada y nos llegan las quejas porque tocan a algún cliente en unas condiciones que ellos entienden que no son las adecuadas y viceversa. Creo que ahí precisamente se justifica potenciar el rol del Comité de Regulación Ferroviaria en ese sentido. Por otro lado, esta es una situación que no es consentible en el sentido de que hay un 95 por ciento de mercado por conquistar. Creo que pelearse por el 5, por el exiguo 4 que tenemos, cuando hay fuera un 95 y pico, no es asumible ni defendible, y desde luego no lo vamos a consentir desde Fomento.

Hablaba usted de vías separadas para viajeros y mercancías, y me imagino que se refería a las vías de uso mixto. Es un tema complejo, pero parece razonable aprovechar las infraestructuras que tenemos, por ejemplo, el corredor Mediterráneo, que, como le he dicho, no va

desde Almería a la frontera, va desde Algeciras a la frontera, pero digamos que en las infraestructuras de las que vamos a disponer a corto plazo —estoy hablando por ejemplo del tramo de Almería-Murcia a su tierra— parece razonable que no vaya a haber un gran volumen de tráfico de viajeros. Por lo tanto, si esa infraestructura cumple las características físicas que pueden hacer rentable el tráfico de mercancías, deberemos aprovecharla para una cosa y para la otra y a medida que nos movamos aguas arriba probablemente sea necesario ya especializar las infraestructuras. Por lo tanto, decir que no de modo genérico a las vías de uso mixto es algo que habrá que estudiar en profundidad y con el criterio de que tenemos que aprovechar las infraestructuras que tenemos y las que vamos a tener. No podemos tener infraestructuras infrutilizadas cuando pueden ser perfectamente útiles para el tráfico de viajeros y tráfico de mercancías, y probablemente en otros corredores no. Estoy hablando de temas como las pendientes. Hay que dar carácter normativo a decisiones, por ejemplo, como que no es asumible que pueda haber un corredor de uso mixto con pendientes de 25 milésimas. ¿Me explico? Eso hay que ponerlo negro sobre blanco y hay que dar carácter normativo a estas cuestiones, y estamos en ello. En cuanto al retraso de Figueras-Perpignan, como usted sabe, estaba previsto iniciar el tráfico de viajeros y de mercancías en una situación transitoria antes del 31 de diciembre de 2010, ahora, y la solución definitiva en 2012. Como sabe, ya se ha anunciado que el tráfico de viajeros empieza el 19 de diciembre y el tráfico de mercancías empieza el día 21 de diciembre. Decía usted que a pesar de las previsiones, en el mejor de los casos estamos a la cola de Europa. Yo creo que tenemos que ser realistas. Precisamente algunas comunidades del PP nos acusaban de conservadores —Valencia, por ejemplo— y otras nos acusaban de ser excesivamente optimistas. Como le he dicho antes que eso se basa en un trabajo realizado por una consultora externa, simplemente lo ponemos a su disposición y verá usted que no es ni optimista ni pesimista, creo que es posible si se hacen las cosas bien.

Respecto al consenso con las comunidades autónomas, esto para mí es un tema relevante. Creo que no tiene usted una buena información, y le voy a decir por qué. Usted ha dicho que la primera información que tuvieron las comunidades autónomas fue en la conferencia sectorial, y no es verdad. Yo he ido personalmente a todas y cada una de las comunidades autónomas, personalmente, y le puedo facilitar los correos y las cartas que nos hemos cruzado. Fue una labor de meses. El caso de Galicia está consensuado y hemos hablado con todos. Yo no sé por qué hay que avergonzarse de los consensos en este país, de verdad, creo que son buenos para el país y que hay que sentirse orgullosos de los consensos, no lo contrario. Hemos intentado llegar a un consenso con todos y en lo que nos hayamos equivocado estamos dispuestos a negociarlo de nuevo, pero hemos hablado con todas y cada una de las comunidades autónomas. Respecto a dónde están los 7.512 millones de euros y

por qué tal exactitud, le digo que se ha analizado cada tramo, se ha analizado el coste de la adecuación a los 750 metros, se ha analizado el coste de electrificación, el coste de las instalaciones, se ha hecho un trabajo minucioso en ese sentido. Se han considerado también cosas que parecen razonables. Es cierto que tenemos una red ferroviaria ineficiente, por lo tanto los cánones son muy bajos, casi simbólicos, pero también es cierto que a medida que la red sea eficiente esos cánones tienen que cambiar y tienen que generar recursos para el sistema. Hay otros aspectos; por ejemplo, Adif en estos momentos tiene activos en ciudades muy importantes, en posiciones muy centrales —ya sé que no es el mejor momento— que no tiene ningún sentido mantener en el futuro. Estoy hablando de instalaciones conocidas por todos, como pueda ser la instalación Madrid-Abroñigal, integrada en el casco urbano. En los recursos generados por ese tipo de activos las desinversiones deben ir asignadas al plan y así se contempla, por ejemplo. Y en cuanto a los modelos de gestión que acordamos con las comunidades autónomas, en algunas de ellas, en bastantes de ellas, prevemos que tenga interés la iniciativa privada y hemos hablado ya con operadores importantes privados, y en otras que tengamos que ir a iniciativas público-públicas probablemente, pero también se ha contemplado ese tema.

Decía usted que la red básica no es realista y preguntaba qué pasa con Ferrmed. Ferrmed es una organización, no defiende el eje Algeciras-Hamburgo, va más allá, defiende el eje de Algeciras con los países nórdicos, más arriba. La solución que se va a dar al corredor Mediterráneo no es la solución de Ferrmed porque hay cosas que no nos parecen razonables ya que la inversión sería inalcanzable para nuestro país, por ejemplo las pendientes máximas de 12 milésimas, creo recordar que plantean, etcétera, pero se parece bastante. Nos debe permitir mover trenes desde Algeciras a la frontera por ancho ICE, y esa alternativa se va a plantear y la planteará el ministro en fechas próximas. Por lo tanto, no tenga usted duda de que en el plan se contempla que el corredor Mediterráneo llegue a Algeciras, no a Almería.

Espero que no se me haya escapado alguna cosa de las que usted planteaba.

Al señor Delgado le agradezco de verdad, de corazón, el talante de su intervención. Creo que no tenemos ningún problema, nunca lo hemos tenido.

Respecto a los planteamientos del señor Jorquera, creo que le he contestado, no sé si le queda alguna cuestión pendiente respecto a esto. Agradezco que vea que es positivo que se haya concretado el plan. Creo que efectivamente es positivo mantener esas dos salidas para Galicia. Sería un despilfarro no utilizar la infraestructura de Ourense porque es una infraestructura relativamente moderna que está preparada incluso para vía doble, con unas pendientes y unas características geométricas que pueden ser muy aprovechables para mercancías y que además pueden beneficiar a Ourense concretamente, más

que a otras ciudades de Galicia. En cuanto a los puertos gallegos, el acceso ferroviario, creo que le he contestado al señor Jorquera la situación, concretamente lo que más preocupa que era el tema de Ferrol y de A Coruña. Aquí tengo que hacer un comentario. Espero que sea la última vez que pasan cosas como esta en este país. No tiene ningún sentido construir puertos de interés general sin tener solucionados los acceso viarios y ferroviarios. Cuando la inversión que se hace para un puerto de interés general es la que es, debe contemplar la infraestructura portuaria y los accesos viarios y ferroviarios. Eso es realmente lo que he puesto en la instalación, no lo contrario.

Creo que el calendario que le he anticipado, que puede ser tanto el acceso ferroviario al puerto de Ferrol como al de A Coruña, presupuestariamente podría encajar con lo que les he dicho. Podíamos estar en condiciones, en el caso de Ferrol, a lo mejor de adjudicar en torno a enero de 2012 si todo va bien. Estamos todos de acuerdo en que el eje Atlántico es fundamental. Preguntaba concretamente si se van a poder mover por el eje Atlántico trenes de mercancías, y creo que le he respondido que sí, pero también tenemos que ser cuidadosos con dónde realizamos las inversiones realmente. A nivel global le puedo decir que en el tráfico de contenedores los puertos gallegos mueven el 2 por ciento, y estamos diciendo que sobre 10 millones y pico de TEU los puertos de Galicia deben hacer ahora sobre 250.000 o una cosa así, y que el puerto ampliamente dominante, pero en torno a más del 70 por ciento, es Vigo. Es un mercado duro el del contenedor. Como he dicho antes, está en muy pocas manos y la gestión es fundamental. Si queremos llevar contenedores en los puertos de Galicia ya nos podemos ir espabilando en cuanto a la gestión. Por el hecho de tener las infraestructuras no van a venir los contenedores.

Decía usted que no se demoraran en el tiempo los accesos de infraestructuras nodales, y preguntaba por la participación de Fomento en las plataformas. En el caso concreto de Galicia se llegó además a un acuerdo rápido. En el caso de A Coruña, Vigo y Monforte lo alcanzamos rápidamente, y pienso que el resto de plataformas entra dentro del ámbito de la comunidad autónoma. Esto no quiere decir que no estemos dispuestos a hablar con la Comunidad Autónoma de Galicia de esos temas, pero tenemos establecido un pacto sobre lo que entra en el plan y lo que no entra, y nosotros lo vamos a mantener. Respecto a sacar las instalaciones de mercancías de las áreas actuales estamos totalmente de acuerdo. Tenemos un caso evidente que es Ourense, por ejemplo. Creo que no tiene sentido mantener instalaciones de mercancías sobre las que en muchos casos hay que garantizar que existan o no. Por ejemplo, el tráfico de mercancías peligrosas no puede, no debe estar integrado en los núcleos urbanos, y respecto a la salida lógica, en el caso de Ourense, tanto en la parte de mercancías como quizás en la de talleres también, en la zona de Taboadella, estamos de acuerdo, sin lugar a dudas. Sobre el ancho

de vía creo que le he contestado antes también. Si hubiéramos puesto el ancho ICE el año que viene en Ourense-Santiago tendríamos una isla, no flotaríamos con nada, no podríamos seguir hacia Madrid, no tenemos necesidad de hacerlo, y sin embargo nos crearía problemas de continuidad en los tráficos. Por eso parece razonable mantener el ancho ICE hasta que se produzca el cambio de ancho en el horizonte de 2015.

Hablaba también de lealtad institucional. Yo creo que la posición del Ministerio de Fomento es impecable y ha sido impecable en todo momento respecto a la Xunta de Galicia y a su presidente, y tengo que decir que no es al revés. Mi opinión personal es que no es lo mismo de la junta respecto al ministerio, y le voy a dar un ejemplo. El ministerio se ha enterado de que la Xunta de Galicia rompe los convenios de tráfico de viajeros, que se mantienen vigentes desde la época de Manuel Fraga, por los periódicos. Creo que eso no es de recibo. Dígame usted un solo caso que haya sido al revés. Y estoy hablando de esto desde hace quince días. Nos hemos enterado por la prensa de Galicia. Le voy a decir algo más, la junta de Galicia dejará tirados a esos viajeros y el Ministerio de Fomento no. Vamos a mantener estos tráficos, y como tenemos que adaptar el reglamento 1370, será ese el marco de llegar a acuerdos con las comunidades una vez más porque creo que es un mecanismo importante. No se va a suprimir ningún tren a pesar de que la Xunta de Galicia no ponga un solo euro en ellos y de que nos hayamos enterado por la prensa. Respecto a la inversión en Galicia y a cuánto ascendió del plan, tampoco salen números redondos, lo siento, 874 millones de euros es lo que sale.

Creo que no quedaba ninguna pregunta sin responder. **(El señor Delgado Arce hace signos negativos.)** ¿Queda alguna?

El señor **DELGADO ARCE**: Con el permiso del presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, por supuesto. Concrete las preguntas o dudas que le hayan quedado.

El señor **DELGADO ARCE**: Solamente una cuestión. Hemos dicho que hasta que llegue la alta velocidad tendremos un ancho ibérico en el conjunto de la red.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Cachafeiro Vila): Digamos que la red interior gallega de alta velocidad será explotada en ancho ibérico hasta ese momento.

El señor **DELGADO ARCE**: En el momento en que entren los AVE de verdad y adaptemos Ourense-Santiago a alta velocidad tendremos que adaptar también el eje Atlántico al ancho internacional, y le pregunto si los trenes de mercancías...

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Cachafeiro Vila): Podrán circular después de 2015.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Por las vías de ancho internacional?

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Cachafeiro Vila): Por ancho ibérico.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Y cuáles serán esas vías de ancho ibérico si se transforman?

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Cachafeiro Vila): Por eso le comentaba que presentará en breve plazo la alternativa a la Dirección General de Ferrocarriles el ministro, que tiene el compromiso de hacerlo.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Y contempla eso el mantenimiento de las vías actuales del antiguo eje Atlántico?

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Cachafeiro Vila): En una parte importante sí. No es mi área, pero creo que contempla eso y contempla la alternativa en algunos tramos del tercer carril.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Y en qué fecha se presentará ese estudio, por favor?

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Cachafeiro Vila): No sé si alguien de los de infraestructura lo puede decir, pero creo que será en breve porque está avanzado el estudio.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Cachafeiro Vila): Me queda la contestación al PSOE.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, no lo sabía porque he estado ausente. Tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Cachafeiro Vila): Primero quiero agradecer el apoyo al plan. Creo que estamos en línea con Europa, que hemos intentado, independientemente de nuestros intereses, ver por encima de todo el interés general, el interés de España en un tema como este. Ha señalado que estamos en línea con Europa, ahí está el reglamento, y ha hecho alusión al nuevo reglamento recién aprobado. También ha hecho alusión a la importancia de los nodos, que compartimos totalmente, al final el nodo es dónde se organiza el transporte, si el nodo no funciona el transporte no funciona.

El señor Tabuyo preguntaba por la conexión con la futura red europea, si Galicia iba a quedar fuera de esa conexión. Al final estamos hablando de redes troncales, o sea, no sólo es que Galicia no quede fuera, no quedará fuera ninguna región del país. Es aquello del río y los afluentes, lo que se garantiza es precisamente que las redes troncales estén dentro de la futura red europea. En cualquier caso la red básica futura está sin concretar, se concretará en el segundo semestre de 2011 y los criterios, lo que yo sé en este momento lo he comentado, se fijarán definiendo previamente los nodos, los nodos integrados en las redes, que parece un proceso lógico como le dije.

Respecto a la discriminación de los puertos de interés general en Galicia, creo que lo he comentado. La postura del ministro ha sido absolutamente clara de apoyo al acceso ferroviario a los puertos de Coruña y de Ferrol, y que si todo va bien el calendario será el que ya he anunciado.

Preguntaba también otra vez por el ancho ibérico y está contestado también.

El señor **PRESIDENTE**: No sé si algún grupo quiere alguna última y breve aclaración. Brevemente señor Ayala y señor Jorquera, y si alguien tiene alguna duda más.

Señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Sí, con suma brevedad.

Si me permite hacer una broma, señor Cachafeiro, no lo entienda mal y con el respeto que usted me merece, con respecto a esa filtración a la que aludía, tenga cuidado que Wikileaks últimamente está muy activa. **(Risas.)** Dicho eso, coincidido plenamente con su apreciación respecto a que no se pueden planificar puertos sin al mismo tiempo contemplar sus accesos viarios y ferroviarios. Me parece grave, si es así como usted indica, que la Xunta de Galicia haya anunciado la ruptura de esos convenios por la prensa, sin manifestarlo el Ministerio de Fomento, le agradezco la precisión en cuanto a las previsiones con respecto los accesos ferroviarios a los puestos exteriores de Ferrol y A Coruña, y aunque pensamos que el proceso va demasiado lento, en cualquier caso ha sido preciso en su respuesta.

Sí me gustaría hacer una matización por si no conseguí explicarme bien en mi primera intervención. Nosotros no criticamos que se mantenga provisionalmente el ancho ibérico en el eje atlántico ferroviario y que se mantenga también —se mantenga, no, se establezca provisionalmente— el ancho ibérico para ser exactos, entre Santiago y Ourense, en la nueva línea de alta velocidad. A nosotros lo que nos parece criticable es la improvisación, creemos que es objetiva esa improvisación, lo digo con todo respeto. Hace muy poco el ministerio anunció que se iba a acelerar, ante la eventualidad de la puesta en servicio de la línea de alta velocidad Santiago-Ourense, la conversión al ancho internacional,

electrificación del eje atlántico entre Coruña y Santiago para así conseguir una importante reducción de tiempos entre Coruña y Ourense y entre Coruña y Madrid. Ahora hay una corrección porque se concluye que efectivamente esto afectaría a la conectividad con respecto al tráfico de mercancías por ferrocarril. Por lo tanto creemos que esa improvisación es vidente.

Dicho eso, a nosotros sobre todo lo que nos interesaba era saber cuál es la solución definitiva que maneja el ministerio, dado que una vez que se adapte todo el ancho internacional este problema va a seguir existiendo, según acaba de responder al señor Delgado dando ya algunas pistas. Dijo que la solución definitiva se anunciará en breve, pero en cualquier caso nosotros abogamos porque se mantenga y recupere la línea convencional del eje atlántico superado, sustituida por el nuevo trazado porque entendemos que sería muy útil para el tráfico de mercancías y el tráfico de proximidad. En cualquier caso quería hacer esa apreciación de que nosotros no criticamos esa medida provisional, sí creemos que es necesario definir cuanto antes la solución definitiva, y sí es evidente que en todo esto hubo cierta improvisación en la actuación del ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, sin reabrir debate.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No lo pretendo ni muchísimo menos.

En primer lugar, sin ningún tipo de ambage quiero agradecerle al señor Cachafeiro su segunda intervención, extraordinariamente profesional. Entonces, nobleza obliga y se lo tengo que decir. Y también se lo tengo que decir porque hay cuestiones en las que claramente, y algunas no tan claramente pero sí intuitivamente, ha dado la razón a planteamientos que ha tenido este grupo parlamentario y, por lo tanto, sería y sinceramente el agradecimiento del Grupo Popular por su contestación.

Hay algunas cuestiones en las que podemos discrepar y me parece también que, en estas épocas en las que vivimos, hacer algunos experimentos a lo mejor es peligroso. La observación que usted hace sobre los nodos y la red —primero nodo, luego la red—, pues, mire, si no existen unas conexiones difícilmente vamos a poder constituirlo, pero creo que no deberíamos de llegar a esa digresión.

Usted me puede decir que los documentos de soporte son muy voluminosos, y que nos hacen ver este documento que conocíamos. Es evidentemente que nos vamos a estudiar el que usted nos ha dado hoy, y el hecho de que tengan más soporte no se lo puedo discutir. La verdad es que el resumen no merece a esos estudios tan profundos que usted dice, lo lamento, esto tiene esa sensación de generalista y voluntarista que yo le he dicho y que usted también me ha reconocido.

Luego me hace usted una reflexión sobre el libro blanco y que algunos países están creciendo. Sí, señor Cachafeiro, vamos a ver, la revisión estratégica del libro

blanco, que ocurre en 2006, precisamente lo que trata de corregir es lo que Europa estaba diciendo en el 2001, a pesar de los esfuerzos de los Estados miembros por superar el poco tráfico de mercancías por ferrocarril. Es verdad que hay algunos países que pueden estar creciendo, pero también es verdad que la tendencia de la Unión Europea es bajar y se revisa el libro blanco porque las decisiones tomadas en el año 2000 no han sido eficaces y por lo tanto esa apuesta tan extraordinaria que se hizo por el ferrocarril tanto de pasajeros como de mercancías no ha dado su resultado, hasta el extremo de que se cambia el concepto de intermodalidad por el comodabilidad, como usted sabe muy bien. Eso lo sabemos cuando España tiene el 4 por ciento del tráfico de mercancías, pero Alemania tiene el 22,2, Francia el 15,9, Reino Unido el 11,7, Italia el 11,5 y Holanda más pequeño y más central, el 5,4 por ciento. Si nosotros tenemos el 4,1, estará usted de acuerdo con mi observación de que, ya le digo, con la documentación que tenemos, parece muy voluntarista decir que nosotros vamos a crecer cuando la tendencia es esa y ha obligado a un replanteamiento total de la política europea en materia de transporte de mercancía por ferrocarril. Por tanto yo también le quería aclarar ese análisis y decirle que tiene su sustentación en lo que le acabo de expresar.

En cuanto a que usted me diga que este plan estratégico es un plan para continuar, un plan para que se pueda poner en marcha cualquiera que sea el Gobierno que en ese momento tenga que regir los destinos de España, a nosotros nos parece una buena idea esa en principio, lo que pasa es que no lo encontramos con base suficiente en el documento y evidentemente lo que no se le puede pedir al grupo parlamentario que naturalmente debe ser la alternativa del Gobierno al actual, es que haga una adhesión sin condiciones y sin convencimiento. Los contratos de adhesión son para comprar un billete ferroviario, pero no para dar apoyo a un plan tan ambicioso en el tiempo y en el espacio también. Eso se lo quería aclarar porque nosotros no podemos ser copartícipes de este plan tal y como está. Cuando al Partido Popular se le ha planteado en serio la colaboración y el sentido Estado, señor Cachafeiro, el Partido Popular ha demostrado que tenía sentido de Estado y que tenía afán de colaborar.

Le voy a hacer una última puntualización. Luego se viene diciendo que se aceptan los planteamientos del Partido Popular en determinadas cuestiones. Sin ir más lejos esta misma mañana el presidente del Gobierno ha anunciado algunas medidas concretas del Gobierno que venimos demandando desde el Partido Popular desde hace bastante tiempo. Es verdad, señor Cachafeiro, pero una cosa es una cadena y otra cosa son los eslabones sueltos. Nosotros tenemos una idea de política económica y en este caso de política de transportes que forman una serie de elementos importantes, y el hecho de que se coja un eslabón y se diga que se acepta sin tener en cuenta la política no es decir que hacemos lo que el

Partido Popular viene demandando y encima lo critican, porque lo que estamos haciendo es simplemente coger eslabones sueltos y no tener la cadena, que es lo que España necesita para salir de la crisis.

Voy a hacer dos referencias y con esto termino señor presidente. Una, le agradezco nuevamente que usted me venga reconociendo que con intensidad de tráfico es imposible mantener los pasajeros y las mercancías con eficiencia. Yo se lo agradezco porque ya hemos roto el que la red española tenía que ser una red mixta totalmente, salvo los corredores que estaban existentes. Esa era una idea del Gobierno socialista, posiblemente del anterior equipo y si usted lo rompe, pues ya tenemos otro eslabón de las cosas que el Partido Popular ha venido diciendo y, bueno, algo es un eslabón aunque no sea la cadena. Es un reconocimiento por su parte que yo tengo que valorar. Igual que tengo que insistirle en que el corredor mediterráneo no se quede en palabras. Usted ha dicho aquí con toda nitidez, con toda claridad, no puedo reprocharle ninguna de sus palabras, que el corredor mediterráneo llega de Algeciras hasta Gerona. No me gustaría que quedáramos en estudio desde Almería hasta Algeciras solamente, por decir que lo mantenemos.

Por último, y esto sí que es el final, la gestión es lo fundamental, naturalmente. Naturalmente. Si de eso es de lo que nos quejamos, de eso es de lo que nos quejamos. Si lo que usted ha dicho claramente o ha insinuado en cuanto a cambios en la gestión está en el sentido que hemos querido entender y que respondía aparte de nuestra crítica, bienvenido sea.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Tabuyo quiere añadir algo.

El señor **TABUYO ROMERO**: Señor Cachafeiro, simplemente queremos agradecerle desde el Grupo Socialista la seriedad, la concreción, la deferencia y la atención que ha manifestado a todos y cada uno de los grupos y las respuestas que ha dado a todas y cada una de las cuestiones que le han sido planteadas, y sin ningún tipo de indefinición, todo lo contrario, lo que demuestra bien a las claras, primero su gran nivel que contagia el convencimiento de que estamos haciendo lo adecuado; segundo, su conocimiento profundo del plan que nos ha presentado; tercero, la total transparencia y el detalle de cada una de las cosas que hoy nos ha trasladado.

Estamos convencidos de que con esta actitud y esta responsabilidad que se ha demostrado en esta su comparecencia pronto alcanzaremos los objetivos que el plan plantea y recoge.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar el debate ya definitivamente, señor Cachafeiro tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Cachafeiro Vila): Solo para contestar muy brevemente a algunas cosas que ha planteado usted. El

tema de la nueva red básica. El esquema en base a nodos lo ha definido la Unión Europea. A mí personalmente no me parece mal, no me parece mal. Es un tema que se está discutiendo pero como herramienta de partida a mí me parece que puede ser útil. Otra cosa será el acierto o desacierto en la elección de los nodos sobre los que se trabaja.

Respecto al libro blanco, insisto, creo que no se puede generalizar. Desgraciadamente en este caso, como en otros, la Unión Europea no tiene un modelo único de desarrollo del modelo ferroviario. Entonces, ante distintos procesos, los países adoptan distintas soluciones. Estoy hablando de temas como el del propio proceso liberalizador, de temas como el desarrollo de las ayudas a determinados tipos de transporte, etcétera. Globalmente, puede que baje la cuota. ¿Por qué? Entre otras cosas porque los países provenientes de la antigua órbita soviética, parten de la foto con unos porcentajes altísimos de cuota de red ferroviaria, y lo anormal es que en la medida en que mejoren sus infraestructuras viarias bajen, pero en general los países de nuestro entorno tienen esta misma preocupación y tienen además planes para que el transporte ferroviario de mercancías crezca. Globalmente puede que bajen por esas cosas, pero los países que realmente nos interesan a nosotros tienen la

misma preocupación que nosotros, están haciendo planes en ese sentido.

Respecto a las líneas de ancho mixto, lo que he dicho es que claro que influye la densidad de tráfico sobre esto. Entonces lo que hay que regular es la densidad de tráfico de cada corredor y ver dónde estaban los umbrales que garanticen o no garanticen la fiabilidad, la calidad de servicio y la capacidad de desarrollo de las mercancías, con lo cual he dicho que en los corredores de muy baja utilización o de baja utilización parece razonable aprovechar las inversiones que estamos haciendo y probablemente en otros de alta densidad de tráfico no sea precisamente la decisión a tomar sobre ese tema.

En Almería hay tramos del corredor que están más avanzados en unos sitios que en otros, algunos muy avanzados incluso en obra, otros habrá que hacer los estudios.

El señor **PRESIDENTE**: Con esto finalizamos, dándole de nuevo las gracias al señor Cachafeiro y también a todos y cada uno de los portavoces de los grupos parlamentarios que han estado presentes.

Levantamos la sesión.

Eran las siete y quince minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**