



CORTES GENERALES DIARIO DE SESIONES SENADO

X LEGISLATURA

Núm. 135

4 de marzo de 2013

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARÍA DOLORES PAN VÁZQUEZ

Sesión celebrada el lunes, 4 de marzo de 2013

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la Secretaria General de Transportes, Dña. Carmen Librero Pintado, ante la Comisión de Fomento, para informar sobre la racionalización de los servicios ferroviarios.

(Núm. exp. 713/000371)

Autor: GOBIERNO.

Se abre la sesión a las dieciséis horas.

La señora PRESIDENTA: Buenas tardes. Vamos a iniciar esta sesión de la Comisión de Fomento, la primera del mes de marzo del año 2013.

Tenemos con nosotros a la secretaria general de Transportes, doña Carmen Librero Pintado, a quien damos la bienvenida. Esta comparecencia, a solicitud del Gobierno, es para informar sobre la racionalización de los servicios ferroviarios.

Tiene usted la palabra. Sabe que, como representante del Gobierno, es por tiempo ilimitado, el que usted considere necesario para hacer su exposición.

La señora SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES (Librero Pintado): Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes a todos.

Comparezco hoy en esta comisión a petición del ministerio para informar sobre el proceso de racionalización de los servicios ferroviarios de media distancia en la red convencional que el Gobierno ha establecido en el Acuerdo de Consejo de Ministros del pasado 28 de diciembre de 2012, según lo dispuesto en el Real Decreto Ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios.

Voy a organizar mi intervención en distintos bloques: En primer lugar, presentaré la situación del transporte ferroviario de viajeros de media distancia existente para, a continuación, describir los objetivos que ha perseguido nuestra actuación, sus principios básicos y la metodología que hemos utilizado; seguidamente, detallaré los resultados del plan de racionalización de obligaciones de servicio público en los servicios ferroviarios de media distancia para centrarme, a continuación, en las próximas actuaciones que se van a acometer para garantizar la eficiencia de estas obligaciones de servicio público; y, finalmente, haré algunas conclusiones de detalle.

Antes de valorar la situación actual, creo oportuno establecer qué se entiende por servicios ferroviarios de transporte de viajeros de media distancia. Son aquellos servicios que unen capitales de provincia o poblaciones importantes realizando varias paradas intermedias en su recorrido, por lo que tienen un papel relevante en facilitar la movilidad de las personas y la cohesión territorial.

El plan de racionalización a implantar se ha dividido en tres fases: La primera de ellas corresponde a los servicios ferroviarios por la red convencional, que es el que se estableció por Acuerdo de Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012. La segunda fase se llevará a cabo antes del 30 de junio de 2013 y en ella se planteará la racionalización en los servicios regionales prestados en la red de alta velocidad, conocidos comercialmente como los servicios Avant, y los servicios prestados sobre la red del ancho métrico, que hasta el pasado mes de diciembre los prestaba FEVE. Los servicios de Cercanías, que están sometidos también a obligaciones de servicio público, no van a estar afectados en este plan de racionalización.

Quizás es bueno que dé unas cifras que muestren la relevancia de estos servicios. Así, Renfe presta al año más de 167 000 circulaciones en servicios de media distancia convencional, en un total de 118 relaciones, que realizan paradas en un total de 787 estaciones o apeaderos, y son utilizadas por más de 16 millones de viajeros, con un coste por viajero de unos 10,9 euros. Aunque, como he comentado, no son objeto de este proceso de racionalización, los servicios de Cercanías, competencia de la Administración General del Estado, se prestan en la actualidad en once núcleos y transportan al año casi más de 306 millones de viajeros, con un coste por viajero de 0,79 euros, casi trece veces menos que los servicios de media distancia. Estos servicios de media distancia, debido a su trascendencia socioeconómica, son, junto con los de Cercanías, los únicos servicios ferroviarios que están sometidos a obligaciones de servicio público.

Como, sin duda, sus señorías conocen, la normativa comunitaria — Reglamento (CE) N° 1370/2007— define las obligaciones de servicio público como aquellas exigencias establecidas por las autoridades competentes a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin retribución. Esta declaración de OSP permite garantizar la prestación de estos servicios y asegurar su financiación. Así, al año, la financiación de los servicios ferroviarios de media distancia convencional supone más de 243 millones de euros para la Administración General del Estado. Más allá del coste económico, hasta ahora se daban casos de servicios y paradas de servicios de media distancia que muestran importantes ineficiencias y falta de rentabilidad económica y

social. Así, por ejemplo, el 51,7% de los trenes, circulaciones, se destinan a cubrir servicios que solo utilizan el 16% de los viajeros y presentan un aprovechamiento inferior al 15% respecto a las plazas-kilómetro ofertadas. En estos servicios de baja ocupación, por cada euro que paga el viajero el Estado aporta más de 6,2 euros. De media, el billete de estos servicios cuesta 4,5 euros y el Estado por cada billete paga también de media cerca de 28 euros. Además, en muchos de estos servicios el ferrocarril no es competitivo frente al transporte por carretera. Ello es debido a que en muchos casos el transporte por carretera presenta una oferta más atractiva en tiempos y/o en coste para el usuario.

También se observan deficiencias importantes en ciertos trenes de media distancia que realizan paradas en estaciones y apeaderos con tráfico nulo o muy reducido, que suponen un coste económico además de un coste medioambiental, dado el frenado y arranque del tren; y aumentan los tiempos de viaje, entre tres y cinco minutos por parada, para el resto de los viajeros. Por ejemplo, hubo 172, el 21,8% de estaciones o apeaderos, con menos de un viajero diario que subiera o bajara en un tren de media distancia; y 163, un 20,7% de estaciones o apeaderos, con uno a cinco viajeros diarios.

Con esta situación de partida, el Real Decreto Ley 22/2012 estableció que antes del 31 de diciembre de 2012 el Ministerio de Fomento debía elevar al Consejo de Ministros una propuesta para la declaración de servicios ferroviarios de media distancia como obligaciones de servicio público.

Para dar cumplimiento a este mandato el objetivo fundamental e irrenunciable por parte del Ministerio de Fomento ha sido garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos, pero hacerlo dentro de una oferta multimodal que considere los servicios ferroviarios de media distancia y servicios regulares de transporte por carretera, apostando siempre por aquel modo en que sea más eficiente para cada caso y aquel que suponga un menor coste para el conjunto de la sociedad, asegurando, por otro lado, siempre, los mayores estándares de calidad y seguridad en la prestación del servicio. Además, se han analizado todas las medidas viables para la mejora de la eficiencia de los servicios ferroviarios, buscando introducir sinergias y medidas de optimización para ofrecer el mismo servicio al viajero, pero al menor coste posible. Esto se consigue, por ejemplo, con medidas de optimización del material rodante, o bien mejorando los horarios de la prestación del servicio, o también buscando sinergias entre trenes de largo recorrido y trenes de media distancia.

Para el diseño del plan de racionalización de los servicios ferroviarios de media distancia se ha seguido una metodología basada en datos rigurosos y objetivos. El análisis incluye tanto la eficiencia de los servicios como la de las paradas de los mismos. Dicha metodología se estableció en un estudio encargado por el Ministerio de Fomento a Ineco, en el que se establecía una comparación de la eficiencia de la relación ferroviaria frente a la hipotética utilización de otros modos alternativos de transporte terrestre. Es importante incidir en que la comparación no se limita a la eficiencia económica de cada modo de transporte, sino que se ha evaluado también la eficiencia social y medioambiental tanto del ferrocarril como del transporte alternativo por carretera, incluyendo así parámetros en los que el ferrocarril sale normalmente beneficiado, como es el coste de emisión de gases de efecto invernadero, de accidentes, ruido, impacto sobre la naturaleza, etcétera. Con este criterio se comparan los costes medioambientales, sociales y económicos de cada viajero-kilómetro transportado en los servicios ferroviarios de media distancia, frente a los mismos costes medioambientales, sociales y económicos del viajero-kilómetro transportado en los modos alternativos que utilizaría el viajero de no existir el ferrocarril. Me estoy refiriendo o al turismo propio o al autobús.

Para medir dicha eficiencia se han establecido tres criterios objetivos: Por un lado, la eficiencia medioambiental, que está basada en los ahorros de los costes medioambientales, debido principalmente a las emisiones de gases de efecto invernadero; la eficiencia social, basada en los ahorros de costes externos, principalmente accidentes, el ruido, el impacto sobre la naturaleza; y la eficiencia económica, que se establece, asimismo, en función de los ahorros del coste económico por viajero-kilómetro transportado.

Para el cálculo de los costes de cada modo se adoptaron los valores determinados por el estudio de la Universidad alemana de Karlsruhe, que se ha estado utilizando por la Unión Internacional de Ferrocarriles para diversos estudios dentro de la Unión Europea. Para realizar la comparación de dichos costes se aplica como metodología la sustitución modal, que implica que los viajeros del ferrocarril se repartirán entre el autobús y el vehículo privado si se suprimiera el servicio. Es decir, de no existir el ferrocarril sus usuarios se repartirían entre el autobús y el vehículo privado. A partir de unos datos obtenidos de una encuesta realizada a los usuarios de trenes de media distancia, con una muestra más que significativa de más de 4700 pasajeros, se estimó que un 60% de estos usuarios no disponen de

vehículo privado, por lo que todos estos usuarios se traspasarían al autobús. Del 40% que sí dispone de coche particular, se estima que una parte también utilizaría el transporte por autobús. En suma, la hipótesis utilizada es que del total de los viajeros del ferrocarril, un 70% utilizaría el autobús y solo el 30% utilizaría el vehículo privado, parámetros que favorecen, como verán posteriormente, al transporte ferroviario.

Con todo lo anterior se compara la eficiencia de la relación ferroviaria frente a la hipotética utilización de otros modos alternativos de transporte terrestre. De este análisis de eficiencia entre los distintos modos se obtiene que con índices de aprovechamiento superiores a un 20% el ferrocarril resulta claramente más eficiente que los otros modos alternativos, bien sea el vehículo privado o el autobús. Con índices de aprovechamiento entre el 15 y el 20% el ferrocarril puede resultar más eficiente si interviene algún otro factor como, por ejemplo, si se da una tasa de cobertura económica elevada, o si el servicio ferroviario presenta alta recurrencia, que indica que el servicio tiene un alto valor social por ser utilizado para desplazamientos diarios, bien de estudiantes o de trabajadores. Por último, con índices de aprovechamiento por debajo del 15%, el ferrocarril resulta claramente ineficiente si se compara con los otros modos de transporte.

Tras esta fase de análisis teórico, los resultados obtenidos fueron evaluados y actualizados por la propia Renfe, para acercar y modelizar esos resultados del estudio teórico a la realidad de cada una de las relaciones ferroviarias. De esta manera, a partir de las cifras de demanda, de oferta, de costes, de rentabilidad y del estudio de la oferta de transporte alternativa por carretera se ha podido evaluar el grado de eficiencia de cada uno de los servicios de la red ferroviaria de media distancia convencional en relación a los modos de transporte por carretera, a partir del cual se ha formado la propuesta del ministerio.

Una vez finalizado este proceso, el Ministerio de Fomento ha actuado con máxima transparencia y buscando el máximo nivel de consenso para establecer la relación definitiva de los servicios que iban a ser sometidos a obligación de servicio público, por lo que ha mantenido cauces de comunicación fluida a lo largo de todo el proceso tanto con comunidades autónomas como con los representantes sindicales del sector ferroviario. En concreto, se han mantenido hasta tres rondas de reuniones entre los representantes del ministerio, Renfe y las comunidades autónomas afectadas. En la primera ronda de reuniones, que se celebró en noviembre de 2012, el ministerio expuso a las comunidades autónomas la metodología utilizada para el análisis de la rentabilidad de la prestación de los servicios ferroviarios de media distancia. En estas reuniones las comunidades autónomas tuvieron la oportunidad de trasladar al ministerio sus observaciones al estudio realizado, lo que ha enriquecido el proceso, permitiendo considerar todas las casuísticas y adecuar mejor los resultados a la situación real de cada relación ferroviaria y sus consideraciones respecto a los posibles impactos. En la segunda ronda de reuniones mantenida ya en el mes de diciembre, se analizaron los resultados concretos para cada una de las relaciones ferroviarias en cada una de las comunidades autónomas y la oferta alternativa mediante transporte por carretera disponible. Se solicitó también a las comunidades autónomas la colaboración para que en aquellos casos en los que la oferta de transporte ferroviario de media distancia fuera a disminuir continuara garantizándose la conectividad tanto a través de las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera estatales como autonómicas, que frecuentemente tienen mayor capilaridad y, por tanto, mayor facilidad para dar cobertura a las poblaciones de menor tamaño.

Igualmente, el ministerio ha mantenido un canal de comunicación fluido con los representantes sindicales del sector, con quienes también se celebraron dos reuniones entre noviembre y diciembre de 2012, en las que el ministerio expuso los objetivos del proceso y la metodología utilizada. Los representantes sindicales tuvieron, de esta manera, conocimiento directo de todo el proceso y pudieron trasladar al ministerio sus inquietudes y observaciones al estudio realizado, lo que ha contribuido igualmente a enriquecer el plan diseñado.

Finalmente, tras la aprobación del Acuerdo de Consejo de Ministros de 28 de diciembre, se está manteniendo una tercera ronda de reuniones con las comunidades autónomas para definir, de forma conjunta, el plan de implantación de las medidas de racionalización adoptadas, de manera que la entrada en vigor de las mismas se realice de forma plenamente coordinada con las distintas administraciones.

A partir de los resultados obtenidos del análisis de eficiencia de cada relación, junto con la información complementaria aportada por las comunidades autónomas, el Ministerio de Fomento conformó un plan de racionalización de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros de media distancia convencional. Este plan sirvió de base para la adopción, el pasado 28 de diciembre, como ya he dicho, del Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se declaran los servicios de transporte ferroviario de viajeros de media distancia competencia de la Administración General del Estado, prestados sobre la red convencional, que quedarán sometidos a obligación de servicio público. En dicho acuerdo se establecía un listado de

relaciones de media distancia convencional que quedaban sometidas a estas obligaciones. Aunque si bien el estudio teórico estableció en el 20% el umbral de ocupación a partir del cual el ferrocarril resultaba más eficiente que los otros modos de transporte, al abordar el análisis en detalle de cada una de las relaciones ferroviarias también se han tenido en cuenta otros criterios como el índice de cobertura de la relación, las dificultades orográficas que en algunos casos imposibilitan la oferta de transporte por carretera, la recurrencia que presentan los servicios y la densidad de población y otros factores. Con estas consideraciones el criterio general adoptado es la declaración como obligación de servicio público de todas aquellas relaciones con un aprovechamiento superior al 15%. En las relaciones que presentan un aprovechamiento entre el 10% y el 15%, si la introducción de medidas de eficiencia, que ahora comentaré con más detalle, permite alcanzar al menos ese 15%, también se declaran obligaciones de servicio público. Aquellas relaciones que no cumplan los criterios anteriormente citados, no serán declaradas obligaciones de servicio público, por ser los modos alternativos de transporte por carretera más eficientes para prestar dicho servicio.

Con estas condiciones, en total se han declarado obligaciones de servicio público 88 relaciones de media distancia repartidas por todo el territorio. Se establece, además, que la declaración de obligación de servicio público deberá ser objeto de revisión cada dos años y, además, es importante aclarar que muchas de las relaciones que han dejado de considerarse obligación de servicio público quedan incluidas en otras relaciones, es decir, que en estos casos las conexiones ferroviarias se siguen manteniendo. Por ello son muy excepcionales los tramos en los que, como resultado del proceso de racionalización, se suprime totalmente el servicio ferroviario de media distancia. Como ya he indicado, en todos los casos en que se ha suprimido la relación ferroviaria de media distancia se da respuesta a las necesidades de movilidad de los ciudadanos de las poblaciones afectadas a través de la oferta alternativa de transporte por carretera, bien sea a través de concesiones de autobuses de competencia estatal, o bien sea a través de las concesiones autonómicas.

A lo largo de todo el proceso y antes de proponer la supresión parcial o total de un servicio ferroviario, se han estudiado las posibilidades de reorganización del servicio que mejoren sus parámetros de eficiencia. Para ello, se han utilizado algunas medidas de optimización: Se ha considerado la entrada en funcionamiento de nuevas infraestructuras como es el caso, por ejemplo, de la estación Goya en Zaragoza, o se ha sinergiado, se han utilizado trenes de larga distancia para la prestación de servicios de media distancia. De esta forma, estas sinergias aprovechan el exceso de capacidad de los trenes de larga distancia, lo que supone una reducción económica y un mejor ajuste oferta/demanda, que permite mantener las oportunidades de viaje en muchos trayectos. Otra de las medidas es la reducción del nivel de oferta, es decir, en aquellas relaciones en que están entre el 10 y el 15, si se determinan las frecuencias más ineficientes de esa relación y se eliminan, ese nivel de aprovechamiento se incrementa y, por lo tanto, se puede conseguir y mantener como obligación de servicio público. Además, hay otras medidas que también hemos utilizado como es la optimización del material rodante para ajustar la oferta a la demanda, la reorganización global de toda la oferta sobre un grupo de relaciones buscando sinergias y otras medidas como el cambio de horarios o los orígenes y destinos.

Además de estas actuaciones sobre los servicios, también se han introducido medidas de racionalización en las paradas de trenes de media distancia que tuvieron un tráfico casi nulo. Así, los trenes de media distancia dejarán de efectuar parada en aquellas estaciones o apeaderos que han tenido menos de un viajero al día de media subido o bajado de la estación en el día. Por lo tanto, hubo 172 casos de acuerdo con el estudio. Además, en aquellas estaciones entre 1 y 5 viajeros al día de media, los servicios de media distancia realizarán una única parada por sentido y día. De esta forma, se ahorra en los costes de operación del tren, ya que se ahorra combustible en el frenado y re arranque y, además, se mejoran los tiempos de viaje para la gran mayoría de los viajeros, haciendo que el transporte ferroviario gane en competitividad. En aquellas poblaciones afectadas por la racionalización de paradas de los trenes de media distancia, también se garantizará la movilidad de la población a través de las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera, o bien las propias Cercanías que tienen, o bien los de larga distancia, que también hay algunos.

Con las medidas tomadas, el impacto a los viajeros se ha reducido a un 5,7% de la demanda total, manteniéndose el 80% de las oportunidades de viaje para que estos viajeros garanticen su movilidad. Por ello, como expondré ahora, se establece un periodo transitorio para que esta garantía de movilidad sea plenamente efectiva. El propio texto del Acuerdo del Consejo de Ministros así lo prevé, prevé un periodo de seis meses para la implantación de las medidas que contempla el plan de racionalización.

Como he indicado anteriormente, para esta implantación ordenada de estas medidas se han celebrado de nuevo una ronda de reuniones entre el ministerio, RENFE-Operadora y las comunidades autónomas con el fin de coordinar todas las modificaciones adecuadamente, el ajuste de los horarios o la introducción de refuerzos en las concesiones de transporte por carretera autonómicas y estatales. Según el mismo acuerdo, el Ministerio de Fomento formalizará, antes del 30 de septiembre de 2013, el contrato de servicio público con RENFE-Operadora, en el que se reflejarán las condiciones de prestación de los servicios declarados obligación de servicio público, así como sus mecanismos para su compensación.

Dentro del marco de colaboración institucional en el que trabaja el ministerio, el acuerdo establece que en el caso de que alguna comunidad autónoma tuviera interés en la prestación de un servicio ferroviario de viajeros sobre alguna de las relaciones que no han sido declaradas de obligación de servicio público por la Administración General del Estado, dicha comunidad autónoma podrá formalizar el correspondiente contrato con RENFE-Operadora, asumiendo la financiación del déficit de explotación de dicho servicio. Asimismo, el acuerdo establece que en el primer semestre del año se producirá la declaración de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros prestados sobre red de ancho métrico —anteriormente operados por FEVE— y de los servicios de media distancia sobre red de altas prestaciones —servicios Avant—, que se someterán a obligaciones de servicio público.

Puedo anunciarles, señorías, que los trabajos para la definición de estas nuevas obligaciones de servicio público seguirán la misma metodología que se ha utilizado para los servicios de media distancia convencional y, de nuevo, se contará con la participación de las comunidades autónomas y de los representantes sindicales.

No quisiera concluir esta intervención sin volver a incidir en que el objeto irrenunciable en este proceso de racionalización ha sido el garantizar la movilidad de los ciudadanos y, desde este principio, se han de garantizar igualmente los servicios esenciales, eliminando ineficiencias. Las medidas adoptadas garantizan asimismo la necesaria movilidad de los ciudadanos, maximizando la eficiencia económica, social y medioambiental de la solución adoptada. Allí donde el ferrocarril es el transporte más competitivo y eficiente se mantiene, pero allí donde el servicio se presta de forma más competitiva por otros servicios de transporte, por ejemplo, el transporte regular por carretera, no tendría sentido mantener la duplicidad ya que implica costes para todos los ciudadanos; incluso en las relaciones en las que el ferrocarril se mantiene como obligación de servicio público, también se introducen medidas de mejora de la eficiencia que resulten necesarias como mejoras en horarios o en aprovechamiento de sinergias entre servicios. Es obligación del gestor público garantizar la prestación de los servicios esenciales, pero hacerlo desde el máximo rigor y eficiencia en tanto implica la gestión de fondos que pertenecen a todos los ciudadanos.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, doña Carmen Libro, por su exposición.

Ahora comenzamos un turno de intervención de portavoces de los diferentes grupos parlamentarios, empezando de menor a mayor.

Le correspondería el turno a don Narvay Quintero Castañeda, que ha excusado su asistencia por causas meteorológicas adversas en las islas Canarias.

Pasamos, por tanto, al Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, doña Miren Lore Leanizbarrutia, que tampoco se encuentra presente.

Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra don Carlos Martí Jufresa, por tiempo de 10 minutos.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias. Voy a ser muy breve.

Agradezco la intervención de la secretaria general. Simplemente quisiera preguntarle por una cuestión que igual no la he entendido bien, pero que me parece relevante y he creído ver que no estaba muy presente, me refiero a la duración de los trayectos. Es decir, cuando se hacía esta comparación entre los modos de transporte si también se evaluaba el tiempo, la duración de los trayectos como criterio para acabar tomando una decisión sobre un modo u otro.

Por lo demás, como usted sabe, todo el tema de competencias en Cataluña tiene un nivel de singularidad que hace que algunas de estas consideraciones tengan una especificidad propia.

En cualquier caso, le agradezco su intervención y le pediría una aclaración en torno a esta cuestión, que puede parecer menor pero que en nuestras sociedades es cada vez más relevante.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 135

4 de marzo de 2013

Pág. 7

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, don Carlos Martí.

Acaba de incorporarse la senadora Leanizbarrutia. Si los señores portavoces no tienen inconveniente, le damos la palabra ahora, en este momento. *(Pausa.)*

La señora LEANIZBARRUTIA DE BIZKARRALEGORRA: Gracias, señora presidenta. Ha sido un error mío. Creía que la comisión empezaba a las dieciséis horas y treinta minutos y era a las dieciséis horas en punto.

Perdone mi tardanza.

La señora PRESIDENTA: En todo caso, senadora, en el segundo turno de portavoces, si usted lo considera, podrá hacer uso de la palabra.

La señora LEANIZBARRUTIA DE BIZKARRALEGORRA: Sí. De nuevo, muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió, en sustitución de la senadora Candini, tiene la palabra don Jordi Miquel Sendra.

El señor SENDRA VELLVÈ: Gracias, señora presidenta.

En primer lugar, quiero dar las gracias a la secretaria general por comparecer para explicarnos el tema que hoy tratamos en comisión y, en tanto en cuanto afecta a líneas de Cataluña, no procede más que hacer una lista de preguntas en relación con este plan, porque es previsible que se lleguen a suprimir líneas en Cataluña. Por ejemplo, cuando usted hablaba de las líneas que discurren con un aprovechamiento inferior al 10%, ¿cuáles son los servicios de este tipo que discurren por Cataluña? De estos, ¿cuáles prevé el Ministerio de Fomento que sean declarados como de obligación de servicio público?, y ¿qué sucede con los servicios que se encuentran entre el 10 y el 15%?

También me gustaría saber cuáles son los servicios ferroviarios de media distancia que discurren por Cataluña que se van a prestar con trenes más pequeños para aumentar el aprovechamiento. Asimismo, me gustaría conocer cuáles son los servicios ferroviarios de media distancia que discurren por Cataluña que se van a prestar a través de trenes de larga distancia.

Tal como le decía, esto va a implicar al Gobierno de Cataluña, igual que a todos los Gobiernos de las comunidades autónomas, por lo que tengo curiosidad por saber si en los servicios ferroviarios de media distancia que no sean obligación de servicio público, y donde la movilidad se garantice mediante el servicio de transporte por carretera, ¿quién va a asumir este gasto? ¿Va a ser el Estado? ¿O lo va a centrifugar a las comunidades autónomas, como acostumbra a ocurrir en los últimos tiempos?

En los servicios ferroviarios de media distancia que no sean de obligación de servicio público y la comunidad autónoma decida prestarlos, se da por sentado que el coste va a ser a cargo de las comunidades autónomas. ¿Por qué la obligatoriedad de contratar a Renfe Operadora, tal como leía en la nota de prensa y tal y como usted se ha expresado?

Yo he llegado cuando la sesión había empezado, pero me ha parecido que hablaba de criterios sociales y medioambientales. Le pediría por favor, porque igual me lo he perdido, que me pudiera especificar un poco más los criterios medioambientales y sociales.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Sendra.

Por el Grupo Parlamentario Socialista van a compartir su turno de portavoces. Comienza el senador y portavoz en esta Comisión don Juan Manuel Fernández Ortega. Tiene usted la palabra.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta. Gracias a la secretaria general por sus explicaciones.

En primer lugar, me gustaría que para las próximas comparecencias que hagan los miembros del Gobierno —se lo digo a la presidenta de la Comisión en este caso—, los documentos que vayan a servir de referencia se nos envíen con antelación para que también los grupos políticos podamos aprovechar más y mejor el tiempo del debate. En el caso que nos ocupa no teníamos el informe de Ineco. Lo hemos conseguido a través de los sindicatos y nos hubiera gustado tenerlo directamente a través del Gobierno. Además, no sabemos si el documento que tenemos es el informe completo o solo es una síntesis. Yo tengo la sensación de que debe ser una síntesis porque la información que recoge me parece muy escasa para poder tomar decisiones y poder valorar si las decisiones del Gobierno, que es la tarea de control que

tenemos que hacer los grupos de la oposición, son correctas. No podemos formarnos una opinión completa si no tenemos toda la documentación.

En este informe no se tienen en cuenta las condiciones en las que se prestan los servicios. Hemos escuchado decir que ustedes han valorado todos los aspectos posibles, pero cuando miro la documentación solo veo un informe en el que aparece la cifra significativa de los asientos que se han ocupado y los asientos que había disponibles. Creo que tiene que haber mucho más y seguramente tienen ustedes un documento mucho más profuso y detallado, por lo que a nosotros nos gustaría conocerlo para saber si esas valoraciones se están haciendo correctamente.

A nosotros también nos interesa que se tenga en cuenta —nos parece que deberíamos tenerlo todos— el número de viajeros que van teniendo en cuenta también la población a la que se atiende, no solamente el número en sí mismo, sino el significado que tiene la traslación a la población a la que están dando servicio y las condiciones en que se presta. Ni siquiera tenemos una comparación de análisis histórico. Por lo visto, aquí no se tiene en cuenta si coyunturalmente ha habido problemas por obras, si han obligado a los ciudadanos a hacer trasbordos y eso hace que se retire de la línea, si se llega a las estaciones cabecera en las líneas o no. Al final nosotros no tenemos una documentación para poder valorar si todo eso se está teniendo en cuenta o no. No tenemos ninguna prueba documental más allá del número de pasajeros que han viajado en cada línea.

Usted nos ha dicho que para hacer este informe que le ha servido de base para tomar las decisiones al Gobierno —incluso lo recoge el documento de Ineco— se han tomado como referencia los datos que tiene el estudio de la Universidad de Karlsruhe, que es una media de los costes que tienen los servicios en Europa, pero cuando he ido a comprobar ese documento resulta que las cifras que se han trasladado no son las mismas que hay en el documento de la universidad. Resulta que los costes del ferrocarril se han sobreestimado ligeramente y los del automóvil se han suavizado, además de que son datos que todos debemos conocer que son del 2010. Están bien como referencia, pero cuando se encarga un estudio creo que se podría haber profundizado un poco más e incluso haber tenido en cuenta otros aspectos.

No encuentro memoria explicativa. El documento que nos han trasladado termina con un listado de estaciones con pocos pasajeros, pero no he encontrado una memoria que nos explique cómo se han hecho los cálculos, por ejemplo, de los costes. Aquí se imputan unos costes a las líneas y los parlamentarios no sabemos que costes se están contemplando aquí. ¿Están amortizando ustedes también el coste de la línea cuando se construyó o del material rodante? No lo sabemos, por lo que no podemos valorar si sus decisiones son razonables.

Nos ha dicho usted que están en conversaciones con las comunidades autónomas para garantizar la movilidad de los ciudadanos y que haya líneas de autobuses, pero cuando se hace un estudio de este tipo también se tendrá que contemplar esa opción y el impacto que está teniendo en la decisión de los ciudadanos para elegir uno u otro medio para trasladarse. No basta solo con que haya líneas de autobús, porque en la media distancia hay comportamientos de pico y los pasajeros no se suben todos los días y a la misma hora en la misma cantidad. Pueden tener usos más altos en fines de semana, los viernes, etcétera. ¿Se ha tenido en cuenta toda esa casuística? Además, esos picos no se pueden solventar fácilmente con los autobuses.

En el informe de Ineco no hemos visto nada sobre Cataluña. Las tablas que se dan de cada comunidad no son homogéneas y hay datos distintos en cada una. En la introducción se habla de que el estudio está hecho con los datos de producción, demanda y económicos del año 2010, pero las tablas de explotación son de 2011. El número de viajeros que suma este estudio es de 24,7 millones; sin embargo, el anuario del Observatorio del Ferrocarril en España señala que el servicio de pasajeros de media distancia de Renfe, que se realiza sobre más de diez mil kilómetros de línea, con 713 estaciones, considerando aquellas que tienen más de 365 viajeros al año, indica que en 2011 hubo 32,99 millones de viajeros. En este informe están faltando más de ocho millones y el 25% de los viajeros no se han contemplado en este análisis.

Nos dan un listado de estaciones que tienen muy pocos viajeros al año, pero no dicen si son apeaderos de parada facultativa. Usted ha hablado de que son apeaderos en algunos casos, pero no sabemos si los que tienen muy pocos viajeros son apeaderos de parada facultativa y, por lo tanto, el impacto que tendríamos es dejar que un ciudadano que solicita que el tren pare allí, pare o no. No tendría más impacto.

Al margen del informe que han utilizado como base para su propuesta, nosotros discrepamos también con el fondo de la misma. Ustedes están hablando, sobre todo, de eficiencia económica. Realmente están

aplicando la crisis para recortar servicios y utilizan el argumento de la eficiencia económica como único. Preguntaba algún interviniente anterior sobre dónde estaba la sostenibilidad social y medioambiental y qué estudios habían hecho, pero yo no los encuentro. De hecho, en el Pitvi el principio fundamental es de sostenibilidad económica. Para encontrar una referencia a la mejora de la red convencional hay que irse a los objetivos específicos y solo encontraremos eso, una generalidad de que van a mejorar la red convencional.

Cuando hablan de mejorar la red convencional, en el debate sobre los Presupuestos Generales del Estado de 2013 tuvimos también una ley al respecto, porque las cifras de los presupuestos evidencian que no es solamente una declaración de voluntad lo que ustedes hacen en el Pitvi, sino que están aplicándolo a rajatabla. Resulta que para conservación y mantenimiento ha caído la inversión del año 2011 al 2013 prácticamente a la mitad. Ustedes, en los Presupuestos Generales del Estado de 2013, han incluido 585 millones frente a 740 que había en 2011, pero para alcanzar la cifra de 585 han tenido que sumar, además del mantenimiento, los costes de administración para que les salga una cifra más abultada. Han tenido que juntar dos partidas para engrosar las cifras. Lo que está claro es que frente a los 79 000 euros que había de inversión para mantenimiento por kilómetro ahora solo hay 39 000, y con esta caída de la conservación cada vez vamos a tener menos usuarios del tren.

En relación con lo que usted nos dice de que cada dos años se van a revisar las obligaciones de servicio público, creo que a todos se nos pueden ir despertando las antenas de cada una de nuestras provincias porque el que no caiga ahora caerá en la siguiente. Fíjese que ha dicho usted que los que tienen entre uno y cinco viajeros solo pararán diariamente una vez a la ida y otra a la vuelta. ¿Usted cree que con esas condiciones se van a mantener entre uno y cinco viajeros? Probablemente caerán, y en el siguiente recorte se irán fuera. Es de pura lógica. Si usted pone más trabas y más dificultades, en la siguiente ocasión que tengan se acabarán llevando otra nueva tanda de paradas de trenes y de líneas porque han puesto las condiciones con menos inversión y con menos paradas para que haya menos viajeros. Yo no he visto que estemos poniendo el acento en cómo vamos a hacer para que haya más viajeros en los trenes. En todos los documentos no he encontrado más que críticas al poco aprovechamiento que tienen, pero no nos dicen más que una generalidad, no nos están diciendo qué medidas concretas van a aplicar para que la gente los use más ni cómo van a mejorar los servicios. Creo que eso es como para haber ocupado un espacio importante en este estudio, qué medidas se podían tomar para poder mejorarlo. Fíjese que ha hecho usted referencia en su análisis para intentar convencernos de que todas las cifras son demoledoras...

Señora presidenta, como quiero que intervenga mi compañero, si ve que me alargo me llama la atención.

La señora PRESIDENTA: Yo le advertiré cuando se le acabe el tiempo de los portavoces socialistas. En este momento lleva usted nueve minutos de intervención, senador.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Entonces, señora presidenta, haré una referencia y a continuación le cederé la palabra a mi compañero.

Decía usted que el 51% de los trenes de media distancia se destinan a cubrir servicios que solo utiliza un 16% de los viajeros. Señoría, cinco estaciones solamente, las que más viajeros cubren en España, cubren el 46,8% de los viajeros de media distancia, y hay que irse a 25 estaciones más para llegar al 63%. Es decir, para ganar 16 puntos tenemos que sumar 25 estaciones más. Hay mucho desequilibrio entre unas estaciones y otras. Si el criterio que ponemos es el número de viajeros, podemos dejar el servicio de media distancia en cinco o seis estaciones en los próximos cuatro o cinco años.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Señor Vázquez, le queda un minuto y medio de intervención siendo generosa. Tiene usted la palabra.

El señor VÁZQUEZ GARCÍA: Gracias, presidenta. Le agradezco su generosidad. Procuraré no excederme en el tiempo.

Saludo también a la secretaria general de Transportes.

Quiero hacer una exposición sobre la situación del ferrocarril en Extremadura, no una exposición general, aunque todos los analistas y también las centrales sindicales cuando han estudiado el proceso

de racionalización califican esta comunidad autónoma como una de las regiones más perjudicadas por ese proceso.

No voy a hablar del AVE aunque a los extremeños se nos ha dicho que la ralentización de esas obras sería compensada con mayores inversiones en la línea ferroviaria convencional. Pero hay una cuestión que nos preocupa desde la celebración del Consejo de Ministros del día 28 de diciembre, y es que el 55% de la circulación que hay en Extremadura, 14 de 26 líneas no se consideran obligaciones de servicio público. La preocupación es, por tanto, cuáles de esas líneas pueden tener peligro de cerrarse. Pero dentro de todas ellas —seguramente a la Secretaría General y al ministerio habrá llegado ya una honda preocupación esta semana a este respecto— hay una línea en concreto, la de Zafrá-Huelva, una línea emblemática, legendaria y centenaria que supone la salida de mercancías de Extremadura al mar, la salida natural de nuestra comunidad autónoma tanto en su parte turística como en aquello que ha de llegar al puerto de Huelva. Esa línea une dos zonas muy necesitadas de esa vertebración social que tienen, además, un valor medioambiental y paisajístico impresionante. Es decir, reúnen todos esos parámetros a que usted se ha referido, lo que significaría hacer una excepción no teniendo en cuenta el número de pasajeros manteniendo esa línea por otra serie de circunstancias. Repito que hay allí una gran preocupación por esta línea y por su futuro. Por eso le pregunto cuál es la idea que tiene sobre esto el ministerio.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Antes de dar la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, permítanme que les aclare algo dada la alusión muy directa hecha por el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El artículo 67 del Reglamento de la Cámara dice lo siguiente: Las comisiones podrán recabar, a través del presidente del Senado, la información y ayuda que necesiten del Gobierno y de sus departamentos y de cualesquiera autoridades del Estado y de las comunidades autónomas, así como la documentación necesaria cuando lo solicite un tercio de los miembros de la comisión, siendo aplicable lo establecido en el apartado 2 del artículo 20, que paso a leerles. Dice así: Para mejor cumplimiento de sus funciones parlamentarias, los senadores, previo conocimiento del respectivo grupo parlamentario, tendrán la facultad de recabar de las administraciones públicas los datos, informes o documentos que obren en poder de estas. La solicitud se dirigirá en todo caso por el conducto de la Presidencia del Senado, y la Administración requerida deberá facilitar la documentación solicitada o manifestarlo al presidente del Senado, en un plazo no superior a 30 días.

Creo que ustedes tienen conocimiento de esto, pero no quería que quedara en el aire que esta presidenta no trae a la comisión los documentos debidos.

Tiene la palabra el senador Mateu.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Gracias, señora presidenta.

Señorías, buenas tardes. Señora secretaria general, es preceptivo comenzar agradeciéndole su presencia aquí esta tarde para explicarnos un plan sensato, cabal y con el que podemos trasladar tranquilidad a todos los aquí presentes trasladándola ellos posteriormente a los ciudadanos por todo cuanto usted ha dicho. Ha explicado usted que como objetivo irrenunciable tienen ustedes el garantizar la movilidad de los ciudadanos maximizando la eficacia económica, social y medioambiental. Y ha terminado su intervención aludiendo a esa obligación y responsabilidad del gestor público, es decir, el Gobierno de España, en el sentido de que tiene que gestionar desde el máximo rigor y máxima eficiencia, pues, señorías, no hay que olvidar que lo que se está manejando es dinero público, dinero que ponen todos los españoles. Por eso estas medidas de racionalización son las que deben acometerse actualmente en el sector ferroviario si queremos que este sector tan importante sea sostenible en el futuro. Esta medida, como no podría ser de otra manera, forma parte de la política general del Gobierno en orden a tener un horizonte muy claro, que España vuelva a tener crecimiento económico y, por supuesto, que se genere empleo.

Señorías, permítanme que contextualice lo que ha manifestado la secretaria general para que todos ustedes tengan muy presentes por qué hay que adoptar estas medidas de racionalización de los servicios públicos y en concreto en el tema que nos ha contado la señora secretaria general. El sector ferroviario español tiene una deuda muy importante, más de 20 000 millones de euros. Además, es un sector fundamental para la estimulación de nuestra economía. Tiene un gran efecto dinamizador, no solo en lo que corresponde a la cohesión territorial o vertebración del territorio, sino que es un sector estratégico que

favorece la potenciación industrial, la ingeniería, la innovación y la construcción, y no hay que olvidar que aporta una parte muy importante del PIB nacional, el 1,3%. Y en los tiempos actuales no hay que olvidar que un dato importantísimo es también la creación de empleo, 50 000 personas empleadas directamente y 400 000 de manera indirecta. Pero un factor que nos importa a todos es el medioambiental. No hay que olvidar que su utilización evita congestiones de tráfico, más de 41 000 millones de horas de congestión, supone una reducción de más de 1300 millones de kilos de dióxido de carbono, y tampoco olvidemos su aportación a la evitación de siniestros de tráfico. Es un factor muy fundamental la utilización del ferrocarril, que es un sector industrial de gran futuro. Pero, señorías, no olvidemos que el sector ferroviario tiene un futuro muy amenazado por la ineficiencia en la utilización de los recursos que tenemos a nuestro alcance tal y como se hizo en legislaturas anteriores. De ahí este acierto del plan adoptado el día 28 de diciembre y desarrollado por lo dispuesto en el Real Decreto-ley 22, de 20 de julio de ese mismo año.

Señorías, no ocultamos que España tiene un gran problema de interoperabilidad no solo en el ámbito nacional en lo que se refiere a transporte ferroviario sino también en el internacional. Eso le impide ser un gran agente internacional en el sector del transporte. Como bien dijo la señora ministra, es un sector que cada día tiene más vías sin trenes y más estaciones sin pasajeros. Para que ustedes lo tengan bien claro, Adif pierde en los últimos años 200 millones de euros al año y tiene un pasivo de más de 15 000 millones. FEVE es una perla, pequeña en dimensión pero grande en los problemas. Como también recordaba la ministra, tenía cinco sedes puesto que hoy está integrada felizmente en Adif desde primeros de enero de este año 2013. Era un auténtico escándalo que hubiera cinco sedes para una sociedad de esas dimensiones. Su índice de ocupación es otro escandalazo, un 20%, lo cual hace que FEVE ingresara 54 millones de euros y gastara 194. ¿Cómo se equilibran esas cuentas? Con la aportación del Estado, motivo por el que se ha acumulado una deuda de más de 500 millones de euros y la deuda financiera nos cuesta 15 millones de euros.

Doce trenes se compraron que valen más de 54 millones de euros, trenes que no pueden circular porque no hay vías. Y hay un transporte turístico precioso, fantástico que pasa por mi tierra, por la provincia de Burgos, el Transcantábrico, un tren que toman 14 000 viajeros, pero cada español, por ese capricho —que es interesante mantener, por supuesto, para eso están las medidas de racionalización— paga 70 euros de su propio peculio. Renfe Operadora tiene también grandes problemas que hacen lo que les he dicho antes, que tenga dificultad para ser un magnífico operador internacional y para hacer sostenible y eficiente el desarrollo del sector ferroviario en territorio nacional.

Es una empresa con características negativas —análisis DAFO—, con un material rodante excesivo. El transporte de mercancías, ustedes lo saben señorías del Partido Socialista, está liberalizado pero, curiosamente, ha disminuido el número de mercancías transportadas. Allá en el año 2004 se transportaban 27 millones de toneladas y en el año 2011 bajamos a 17 millones, ello a pesar de que se crearon dieciséis sociedades mixtas público-privadas para esa gestión, que generaron unas pérdidas al Gobierno español de más de 91 millones de euros. Por lo tanto, la gestión no ha sido la más acertada.

En el área de viajeros, como bien ha dicho la señora secretaria general, en los servicios declarados obligaciones de servicio público, en el ámbito de las cercanías el Estado aporta alrededor de 232 millones de euros. Eso cuadra las cuentas, mientras que en los de media distancia recibía 211, perdiéndose 11 millones que tiene que sufragar el Estado español. En alta velocidad se amortizan los gastos operativos, pero en la larga distancia perdemos 111 millones de euros y a cada español le toca poner 11 euros de su bolsillo.

La señora secretaria general nos ha informado acerca de la parte correspondiente al ancho convencional en la línea de distancia media, con lo cual obvio las exposiciones que ha hecho así como las soluciones que se van a dar.

En definitiva, el efecto negativo de Renfe es 3,6 millones de euros. Es decir, el Estado pone 180 euros por cada pasajero en los trenes hotel. Trenes muy lujosos y muy bonitos, pero, desde luego, poco rentables para lo que se pretende. Que les quede muy claro, señorías, la circulación de nuestros trenes le cuesta al Estado 2500 millones de euros. Creo que estos datos no les dejarán fríos a ustedes, por eso, hay que tomar medidas, que, señora secretaria general, pasan, inicialmente, como pueden comprender, por sanear las cuentas. Asimismo, hay que tomar medidas para racionalizar la eficacia de los servicios ferroviarios. Insisto en que, como bien nos ha dicho la señora secretaria general de Transportes, en dicho proceso de racionalización, que nos ha comentado hace unos minutos, se garantiza —algo que me tranquiliza y que creo que también tiene que tranquilizarles a todos ustedes— la movilidad de los ciudadanos, maximizando la eficiencia económica, social y medioambiental.

Señorías del Partido Socialista, por fin se va a hacer una política sensata en contraposición a una gestión que consiguió que todos los servicios de ferrocarril fueran prácticamente ineficientes, ruinosos y que se generara entre las tres compañías que había, Adif, Renfe y AVE, 454 millones de euros de pérdidas, sin olvidar los más de 20 000 millones de deuda.

Podemos analizar también qué pasó con la sociedad de integración del ferrocarril, con ese montante de más de 1000 millones de euros que está ahí todavía en la *iCloud*, en el limbo. Fíjense cómo estaban las cosas que ya en el año 2007 el entonces presidente del Gobierno, señor Zapatero, se preocupó por la mala situación financiera, históricamente comprometida, por la que atravesaba Renfe. Y, ¿qué se hizo, señorías del PSOE? Pues no se hizo nada. Sencillamente, seguir con esa política de inversiones, apalancándose en la deuda, sin tener en consideración los criterios de eficacia y de racionalidad que garantizaran la libertad en la circulación para todos los ciudadanos.

También quiero recordarles que esa miopía que tuvieron en aquel momento —y perdónenme la expresión, se lo digo con todo respeto y afecto, como el que bien saben que les profeso— impidió que un acuerdo que se adoptó en el Consejo de Ministros y que tenía que ejecutar el ministro de Fomento sobre la definición y qué líneas iban a ser obligación de servicio público, algo que tenía que finalizar este año y que era ampliable, tampoco se llevó a cabo y ha tenido que hacerlo ahora el Gobierno del Partido Popular, tal y como nos ha contado la señora secretaria general.

Señora secretaria general, frente a estos despropósitos de la gestión anterior, usted nos habla de una racionalización en el transporte por ferrocarril en el que también tiene una cabida fundamental el transporte por carretera. Esa es una combinación de métodos de transporte muy importante. Usted nos ha hablado también de que va a ser un transporte eficiente que reúna los máximos estándares de calidad y de eficiencia. Eso es lo que pretendemos.

Nos ha hablado de que es un proceso que ha sido llevado a cabo por el Ineco. Este es un conjunto de grandes profesionales y en la última Comisión de Fomento escuché que todo estudio que hace Ineco es equivalente a ruina. No entiendo por qué, puesto que hay que apoyar esos análisis en materia de ferrocarril y de consultoría.

Transparencia, señorías, es lo que inspira este proceso de racionalización. Consenso, que engrandece este proyecto, con las comunidades autónomas, en las tres rondas de intervención que nos ha mencionado. En definitiva, consenso para comenzar este proyecto de manera coordinada. Y, asimismo, conocimiento de las grandes centrales sindicales porque también nos ha garantizado que esto no va a representar pérdida de empleo.

Por consiguiente, señorías, va a tener continuación en las dos fases que faltan. Creo —y con esto voy terminando, señora presidenta— que este es el procedimiento que se tiene que utilizar para gozar de la máxima eficiencia y racionalidad en el transporte, que es lo que realmente nos ha presentado la señora secretaria general, y he de decirle que el Grupo Popular en el Senado apoyará esas políticas, al igual que le agradece su trabajo y el de ese magnífico equipo de colaboradores que trabajan por que cada ciudadano español pueda desplazarse de un punto a otro de la geografía nacional sin merma de la libertad de su desarrollo personal.

Señora presidenta, muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchísimas gracias, senador Mateu.

Tiene de nuevo la palabra para contestar a las distintas cuestiones que se han planteado la secretaria general de Transportes, doña Carmen Librero.

La señora SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES (Librero Pintado): Muchas gracias.

Intentaré contestar a todos los planteamientos que se me han hecho. Voy a empezar por el senador Carlos Martí. Respecto a la duración de los trayectos, ¡claro que lo hemos tenido en cuenta!, tanto el tiempo entre trayectos, como la orografía del terreno y la densidad de población. Hemos tenido en cuenta todos esos condicionantes.

Ya he explicado, aunque es mejor que lo matice, desde el informe teórico hemos incorporado todas esas medidas de optimización en el informe en el que nosotros hemos trabajado. Porque nosotros consideramos que el transporte por ferrocarril es de los más eficientes que hay desde el punto de vista ambiental y, por lo tanto, estamos de alguna manera protegiendo ese modo, puesto que para nosotros la sostenibilidad medioambiental es un factor importantísimo en el transporte.

Pero también es cierto que si ese 20% lo pasamos al 10% son diez puntos de diferencia a los que hemos aplicado todas las medidas de optimización posibles para que esas relaciones se salvaran. Así, si

era más eficiente por tiempo y por dinero un modo ferroviario aunque su aprovechamiento no fuera el adecuado, hemos sinergiado y modificado para que se mantuviera esa obligación de servicio público.

Respecto al senador Sendra, quiero comentarle que los servicios de media distancia que están dentro de la comunidad autónoma catalana son responsabilidad de la Generalitat. Por lo tanto, solo ha habido alguna relación intercomunitaria, como, por ejemplo, Monzón-Lleida, en la que hemos tenido algunos problemas para mantenerla. Puedo decirle a modo de ejemplo que es una relación que tenía catorce circulaciones semanales, con un aprovechamiento del 1,7%, es decir, tres mil viajeros al año, ocho viajeros al día, con una cobertura económica —me refiero a lo que cubre el billete frente al coste total— de un 3,6%. Esto le implica al Estado 242 000 euros anuales. Cada viajero que se sube paga unos 4,8 euros por billete y el Estado paga casi 81 euros, mientras que hay un autobús Monzón-Lleida que hace 45 frecuencias semanales por sentido con un billete de 4,4 euros. Por lo tanto, no tenía mucho sentido mantener esa relación, sobre todo, por su aprovechamiento por los pasajeros.

En cuanto al resto de las relaciones, en el Zaragoza-Lleida se ha mantenido la obligación de servicio público, por lo tanto, no hay ningún problema.

Y con respecto a la optimización del material de larga distancia, como he dicho, los servicios que discurren dentro de la comunidad catalana son responsabilidad de la Generalitat.

En lo que son concesiones de transporte terrestre, en la vía Monzón-Lleida, como sabe, las concesiones de autobuses de la Administración General del Estado son a coste cero para la Administración. No sé cómo serán las de las comunidades autónomas.

Y en cuanto a la obligatoriedad de utilizar a Renfe, desde el Real Decreto 22/2012 la Generalitat catalana tiene la posibilidad de contratar a cualquier operador ferroviario que considere. No sé si su señoría lo sabía o ha leído con detalle ese real decreto ley.

Respecto de los criterios sociales y medioambientales, se los puedo dar de manera mucho más detallada, por si en mi anterior intervención no han quedado claros. Se han establecido tres criterios—objetivo: una eficiencia medioambiental, que se basa en ahorro de costes medioambientales, sobre todo de los gases de efecto invernadero, que son los que se miden principalmente en Europa como impacto medioambiental. En cuanto a la eficiencia social, se determinan los costes externos, que son los representados en los accidentes: accidentalidad, ruido o impacto sobre la naturaleza. Y la eficiencia económica se establece también como ahorro en los costes económicos en el indicador de viajero-kilómetro transportado.

En cuanto a la metodología, los estudios en la Universidad de Karlsruhe han tenido en cuenta que el cálculo en el ferrocarril es distinto según se haga con un tipo de locomotora diesel o eléctrica, ya que los valores de las emisiones a la atmósfera son diferentes. Y lo mismo ocurre con la eficiencia económica, ya que no es lo mismo llevar un eléctrico, un diesel, un autobús o un vehículo privado. Estos son los parámetros que se han considerado.

Al señor don Juan Manuel Fernández quiero decirle que no sé qué documento tiene, pero lo cierto es que en las dos reuniones que mantuvimos con los sindicatos les dimos una síntesis del documento de presentación, al igual que se lo dimos a las comunidades autónomas. Por tanto, no tienen toda la documentación ni todos los datos establecidos.

En relación con el número de viajeros y de población a la que se atiende, claro que se ha tenido en consideración. Como sabe, el número de viajeros es uno de los parámetros que hemos estado evaluando, no solamente el índice de aprovechamiento; el número de viajeros al año, el número de viajeros-kilómetro transportado, la cobertura económica, el grado de aprovechamiento y el grado de ocupación. Lo hemos hecho en todas las relaciones ferroviarias estudiadas, y hemos estudiado las ciento dieciocho relaciones.

Me pregunta si se han tenido en cuenta temas de infraestructuras. Sí, he dicho en mi primera intervención que en el estudio que se hizo en Ineco con datos de 2010, que se revisó por Renfe con los datos actualizados de 2011, puesto que lo hicimos a finales de 2012, se actualizaron todos aquellos impactos que la infraestructura podría tener en la relación. Me estoy refiriendo, por ejemplo, a la estación de Goya, en Zaragoza, que se inauguró posteriormente a 2011 y que no se había tenido en cuenta en los datos del estudio. Sí se ha tenido en cuenta a la hora de la determinación y, en ese sentido, una relación que estaba rozando el 10% y, por tanto, que no hubiera sido posible mantener, como es la de Zaragoza-Huesca, porque tenía un 5,9%, con esa actuación llegó casi al 19%, es decir, se mantuvo como obligación de servicio público. Repito, pues, que sí que hemos tenido en cuenta las infraestructuras y sus puestas en operación.

En cuanto al estudio de la Universidad de Karlsruhe, no sé si a usted no le parece bien ese estudio pero la Unión Europea lo está utilizando en todos los estudios que está haciendo, y le aseguro que para

el cuarto paquete ferroviario lo está utilizando como herramienta para establecer los costes medios de otros modos de transporte.

Por otro lado, nosotros hemos tenido en cuenta solo los costes de explotación. Si hubiéramos tenido en cuenta los costes de infraestructura a través de la amortización, también en la carretera hubiéramos debido tener el coste de amortización de la infraestructura para tener costes comparables.

En relación con la casuística de frecuencias y horarios, hemos dedicado muchas horas al trabajo de analizar, no digo ya relación a relación, sino tren a tren y horario a horario, sobre todo en aquellas relaciones que estaban en la banda entre el 10 y el 15%, para intentar que todas llegaran al 15%. Como he dicho, en las frecuencias con distintos horarios hemos eliminado aquellos que eran menos eficientes, es decir, que utilizaba menos gente. Por tanto, si en esa suma total se eliminan los elementos más reducidos, por decirlo de alguna manera, con un índice de aprovechamiento más bajo, la media sube y se puede mantener esa relación como obligación de servicio público.

En cuanto a la diferencia que hay entre los 24,7 millones de euros que están en los informes y los 32 que usted dice del Observatorio de Transporte, se debe a que en el observatorio se introducen los costes de los servicios de media distancia de la comunidad autónoma de Cataluña, lo que, como sabe, no es competencia de la Administración General del Estado. Esa es la diferencia de una cifra a otra.

Con respecto al Pitvi y la conservación y el mantenimiento, no le puedo dar muchos más datos porque no es objeto del estudio. Es cierto que hemos planteado que esto se actualice cada dos años, pero no por el objetivo al que usted se ha referido sino porque consideramos que en el transporte las situaciones cambian de manera importante, y más en un proceso como en el que estamos. De aquí a dos años va a haber muchos cambios, no solamente en el transporte terrestre sino también en el ferroviario; por tanto, entendimos que no iba a ser muy lógico mantener esas obligaciones de servicio durante un periodo más largo, pero no con el fin de reducir a rajatabla esas obligaciones de servicio público, que queremos mantener y establecer para que nuestros ciudadanos puedan usar el transporte más eficiente.

Y en relación con las medidas de calidad, lo que he dicho del 51% que solamente compete al 16% son datos. No puedo darle más información; son los datos que salen de la valoración actual del sistema en 2011: el 51%, y solo ocupados por un 16%. Quizá estaba mal o a lo mejor no estaba bien gestionado; lo único que le puedo decir es que dentro de un año podremos volver a estudiar ese tema con estas nuevas medidas, y entonces veremos si esos datos han cambiado o no. Pero, desde luego, lo que he dicho es lo que se refiere a 2011.

El señor Vázquez me ha hablado de Extremadura. Quiero decirle que Extremadura no es una de las comunidades autónomas que estén más afectadas, ni muchísimo menos. Y en cuanto a Zafra-Huelva, no pierde su prestación de servicio; hay un servicio establecido, si bien es cierto que se presta los fines de semana, con seis circulaciones en ambos sentidos. En este caso sí que se podrá reforzar esa relación con autobuses. Tenemos varias concesiones, muchas de ellas de la Administración General del Estado, y también algunas de la comunidad autónoma. Hemos trabajado y estamos trabajando con las comunidades autónomas de Extremadura y de Andalucía para establecer esas medidas adicionales. En cualquier caso, repito que hay servicio ferroviario entre Huelva y Zafra.

En cuanto a lo que ha comentado sobre mercancías, la línea no se quita. Sigue habiendo trenes de larga distancia que utilizan esa vía. Por lo tanto, los trenes de mercancías seguirán usando esa vía sin ningún tipo de problema y no estarán impactados para nada, porque esto es solamente para el transporte de viajeros.

Y como el señor Mateu no me ha hecho ninguna pregunta concreta, con esto termino.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señora secretaria general de Transportes.

Abrimos de nuevo un pequeño turno de portavoces, esta vez de no más de cinco minutos, y también de menor a mayor, por si se quiere puntualizar algunas de las cuestiones que acaba de referir la señora secretaria general de Transportes.

Tiene la palabra la senadora Miren Lore Leanizbarrutia, por tiempo de cinco minutos, que serán un poco generosos dado que no ha intervenido en el primer turno.

La señora LEANIZBARRUTIA DE BIZKARRALEGORRA: Muchas gracias, señora presidenta, sobre todo por su generosidad.

Señoría, encantada de conocerla. Tendré que leer su exposición, porque me he perdido esta. Quisiera hablar un poco de la filosofía que anima a nuestro grupo. Entendemos que en épocas de austeridad hay

que sanear las cuentas; qué menos. De todos modos, al hablar de racionalizar los servicios creemos que la racionalización no tiene que ser simplemente económica, en el sentido económico. Parece que racionalizar supone meramente marcar los números con el lápiz, pero entendemos que la racionalidad también tiene que ver mucho con un gran problema que está ocurriendo en el Estado, y es que se está desertizando muchísimo. Entonces, que se garantice la movilidad a mí me preocupa mucho, porque cuando se racionaliza en términos única y exclusivamente económicos no se tiene en cuenta más que la cantidad y no la calidad. El Estado español es de una gran diversidad, y si solamente se hace un planteamiento economicista, de aquí a veinte años el fenómeno urbano se va a hacer muy grande y no habrá quien quiera tener una familia ni un niño en las montañas de Aragón ni en la meseta de Castilla ni en los pequeños pueblos. Eso sí, allí irán a pasar las vacaciones los urbanitas de las grandes ciudades, como Madrid, Barcelona, etcétera.

Por tanto, creo que el mensaje es que hay que racionalizar, que hay que ser austeros, pero muchas veces la calidad tiene que prevalecer sobre la cantidad. Además, la desertización que se está dando en el Estado, la posibilidad de que una persona solo pueda acceder a su pueblo o a su valle o a sus zonas, hace que este sea también un tema de seguridad, que puedan estar pobladas muchísimas zonas del Estado. Recordemos que ha habido épocas en la historia del Estado en las que se han tenido que colonizar muchísimas tierras porque no había personas que viviesen en ellas. Bien, esta es una consideración muy general. Pero he de incidir en que no es cuestión de cantidad sino de calidad.

En Euskadi nosotros siempre hemos apostado por el servicio público, como usted bien sabe. Se han hecho grandes obras de infraestructuras, y hoy precisamente se ha puesto en marcha el billete único, con lo que se pueden utilizar diferentes formas de transporte con un mismo billete. Y Renfe no se avino a entrar en ese juego. Pues bien, los guipuzcoanos están divididos en siete valles y viven en la provincia más montañosa del Estado; en la más pequeña pero en la más montañosa. Y como yo soy de pueblo, sé lo que es coger un autobús a las siete menos diez de la mañana y llegar a la capital de la provincia —a 82 kilómetros— a las once y cuarto de la mañana. Entonces, cuando hablamos de la movilidad no solamente hablamos, por ejemplo, del derecho a ambulatorio sino también del tiempo. Es decir, cuando un ciudadano de cualquier punto de la Península tiene que invertir tres o cuatro horas para llegar a un lugar estamos hablando de que, por ejemplo, para ir a un especialista que se encuentra en la capital de la provincia pierde todo un día de trabajo. Eso supone mucho dinero, y no sé si a la hora de hacer esas cuentas tan racionales se considera esta cuestión.

Mi primera pregunta sería, pues, por qué Renfe no entró en ese billete único, porque yo creo que es una experiencia muy interesante de cara a optimizar todos los recursos, agilizar y realmente promover e incentivar el uso del transporte público. Y de eso damos fe, porque si alguna provincia ha hecho carreteras, puentes y túneles ha sido la nuestra, ya que allí, o se tenía coche o uno se moría de asco porque no había transporte público. Se ha estado apostando por él, y el uso de las diferentes modalidades de transporte público se está generando muchísimo más desde los valles.

La siguiente pregunta se refiere a algo que nos preocupa y nos ocupa en estos momentos de tanta austeridad. La nuestra es una de las zonas del Estado de las que hoy están mejor situadas económicamente, y sabemos que economía y competitividad van muy de la mano de la velocidad y la rapidez con que se pueden mandar las mercancías y acceder a los lugares donde, como en este caso, hay industria.

En Europa se está hablando de que hay que darle muchísima importancia al eje atlántico. Y lo que estamos viendo —y nos está preocupando— es que estamos conectados con Francia; por ejemplo, tardamos bastante poco tiempo en llegar a París. Si cogemos un barco a Southampton tampoco nos cuesta mucho tiempo. Pero para venir a Madrid, yo, desde San Sebastián, hoy no tenía vuelo, por lo que he tenido que hacerlo en coche. Y si tengo que coger el tren, como no hay vuelos, a última hora hay que ir hasta Pamplona si se quiere llegar en tres horas y media. En este sentido, en Guipúzcoa las obras de la Y vasca están muy adelantadas, pero no estamos viendo ese ritmo en las obras del tramo de Álava y Vizcaya. Y tenemos nuestras dudas sobre la conectividad que pueda haber desde Burgos a Madrid. Nos parece que es una cuestión de estrategia económica. Y es que si estamos hablando de competitividad, hay que pensar que todo el corredor atlántico no tiene una conexión con Francia, cuando el TGV llega a Hendaya y estamos viendo que se puede viajar a la capital del otro Estado con bastante tranquilidad y facilidad. Y aquí todavía no lo tenemos. Reconozco que la ministra ha dicho más de una vez que esa es una de las asignaturas pendientes, pero me gustaría escuchar de su boca cómo ven esa conectividad del eje atlántico y la Y vasca.

Y aunque no sé si entra en la intervención que usted ha realizado, quiero comentarle algo que a nosotros nos preocupa mucho. Usted sabe que en el País Vasco la densidad de población es muy alta, y en muchas poblaciones el tren pasa por zonas urbanas terriblemente pobladas. Siempre ha sido una reivindicación por parte de nuestro grupo en los Presupuestos Generales del Estado que Renfe estudiase este tema e hiciese algo al respecto; y me refiero a poblaciones como Durango y otras muchas, sobre todo de Vizcaya, que tienen problemas porque, como digo, las vías férreas atraviesan la zona urbana. Estas obras nunca se han acometido y se llevan esperando desde hace mil años, así que tampoco es pedir tanto.

En resumen, mis preguntas se refieren a los pasos a nivel situados en plena población, a la Y vasca, y a por qué Renfe no entró en Guipúzcoa en el programa del billete único. Muchísimas gracias.

Y gracias, señora presidenta, por dejarme hablar un poquito más, aunque he intentado ser breve.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora Leanizbarrutia.

Como el portavoz de la Entesa pel Progrés no va a intervenir, le corresponde el turno al Grupo Catalán en el Senado Convergència i Unió.

Senador Sendra, tiene usted la palabra.

El señor SENDRA VELLVÈ: Gracias, presidenta.

Intervengo muy brevemente. De acuerdo: plan de racionalización. Se tiene que racionalizar. Tiene razón el señor Mateu. Tenemos demasiadas vías sin trenes y demasiados trenes sin pasajeros. Pero el señor Mateu dice que este plan transmite tranquilidad, y yo le digo que no es así si la fiesta de la racionalización la tienen que acabar pagando las comunidades autónomas. Y no hablo de Cataluña, hablo en general de todas las comunidades.

Por último, le he preguntado si una comunidad autónoma tiene la obligación de contratar a Renfe si quiere prestar servicios ferroviarios de media distancia que no sean obligación de servicio público. Y usted, señora secretaria, me ha contestado que el decreto ya lo dice, que la Generalitat puede contratar a quien quiera. Pero es que yo he hablado de acuerdo con lo que se decía en la nota de prensa del ministerio de fecha 28 de diciembre: En caso de que alguna comunidad autónoma tuviera interés en la prestación de un servicio ferroviario de viajeros sobre alguna de las relaciones que no han sido declaradas de obligación de servicio público por la Administración General del Estado, dicha comunidad autónoma podrá formalizar el correspondiente contrato con Renfe Operadora.

De ahí mi pregunta, sencillamente. Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Sendra.

Tiene ahora la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, don Juan Manuel Fernández Ortega.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

Igual que empecé mi anterior intervención, vuelvo a proponer que podamos contar con la documentación que nos permita tener un mayor aprovechamiento de la comparecencia. Reitero esa solicitud, que creo que es de sentido común y que compartirá el resto. Si hay documentos que nos pueden servir para sacarle más provecho, será mejor que los tengamos. Si para conseguir un documento tenemos que pedirlo oficialmente por esa vía reglamentaria, probablemente no lo tengamos en las próximas comisiones. Pero, en la medida de lo posible, si se le ha dado a los sindicatos y a las comunidades autónomas, me parece que no es nada extraño pedir que la tengamos los grupos. Entiendo que no es una propuesta fuera de lugar.

Segunda reflexión. Cuando hablamos de obligaciones de servicio público no creo que nadie tenga en la cabeza llevarla a un coste cero. Este es un acuerdo. Todos los países europeos contemplan que las cercanías y la media distancia sean obligaciones de servicio público. Eso quiere decir que el Estado favorezca la movilidad de los ciudadanos en esas distancias, y lo haga asumiendo una parte del coste. O sea, no nos pongamos como meta que la mejor eficiencia es la que no cuesta nada al Estado. Este es un servicio que presta el Estado a la ciudadanía, como otros.

También la cohesión territorial y social requiere de la inversión del Estado. Pongamos un límite. ¿Qué límite ha puesto el Gobierno en su propuesta? Por lo que yo he leído —y no tengo un documento que me lo refrende por escrito—, aspira a tener un ahorro de 51 millones en el año 2015. Eso es lo que he visto publicado. Y sirva como ejemplo, volviendo a citar los Presupuestos Generales del Estado para 2013, que

se contemplaban 300 millones para las concesionarias de peajes, sin coches. Vamos a ver si tenemos un criterio de igualdad para todos. Aquí estamos hablando de muchos miles de ciudadanos que utilizan este tipo de servicios para ir al hospital, para trabajar o para estudiar, y eso también requiere una inversión del Estado. O sea, hablamos de eficiencia económica y de reducir gastos, pero a ver en qué medida estamos comparando una cosa con la otra.

Creo que debemos tener en cuenta —y además lo ha dicho la señora secretaria general— que medioambientalmente el ferrocarril es el mejor medio. Y yo creo que como transporte público es mejor incluso, por coste, que el resto. Así que procuremos potenciarlo, que es lo que he dicho en mi primera intervención. Cuando hagamos un plan de racionalización pongamos el mayor esfuerzo en las medidas que podamos tomar para que los trenes sigan siendo cada vez más utilizados y no menos. Y antes he puesto algún ejemplo que no voy a repetir para no dedicarle más tiempo, pero yo creo que ese tipo de medidas son las que deberíamos apuntar.

Decía el portavoz del Grupo Popular que había una mala gestión anterior. Le voy a dar datos del informe que he citado antes, del Observatorio del Ferrocarril. En el año 2011 el número de viajeros fue de 32,99 millones y se incrementó en un 3,31% con respecto a 2010. No sería tan mala la gestión cuando aumentó el número de viajeros, a pesar de la crisis, en un 3,31% en la media distancia. Además, los ingresos comerciales también aumentaron: fueron 233 millones de euros, frente a los 218 millones de 2010, un 6,88% más. Esto quiere decir que hay más gente que lo está usando, con mayor rentabilidad económica. Miremos todos los datos, no solamente el que nos da la razón para lo que queremos hacer, porque tengo la sensación —y también la tiene mucha gente, luego me referiré a eso— de que el objetivo era recortar líneas, y utilizamos las cifras que nos cubren para tomar esa decisión pero no damos un barrido total.

¿Dónde veo yo el problema? Si hay más ingresos y más pasajeros, ¿por qué tenemos un problema con la media distancia? Porque también la oferta que hacemos es superior; y la hemos hecho tan grande, que aunque hemos mejorado en número de viajeros y en ingresos hemos empeorado la cifra media. Resulta que la oferta media en plazas-kilómetro en el año 2011 fue de 10,85 millones de plazas por kilómetro, frente a los 9,98 del año 2010; un aumento del 8,72%. Claro, si tenemos un aumento de ingresos superior al 3% y un aumento del número de oferta de plazas del 8,7%, al final baja la ratio de ocupación. Ahí está el problema, por lo menos según las cifras que yo he visto del 2011. De hecho, lo hemos comentado, e incluso la propia secretaria general ha dicho que también esa es una solución, así que no pongamos trenes con tantos vagones y ya tendremos una media más alta. No me parece ningún despropósito plantear esto. Que no se mueva a cientos si se tiene que mover a cuarenta viajeros; que se mueva solamente a cincuenta, y se llevará una ocupación del 80%. Vayamos a ese tipo de planteamientos, con un uso más racional, y con eso defenderíamos que se mantuvieran las líneas. Creo que también tenemos que hacer esa apuesta en defensa del interés general.

Para terminar, quiero aclarar que este no es un problema de esfuerzo de racionalización. Hay que hacerlo cuando no hay crisis, y cuando hay crisis, también. Yo soy alcalde, y con crisis y sin crisis he tomado medidas para obtener la mejor rentabilidad siempre. La crisis no es la excusa para hacer una buena gestión; hay que hacerla siempre. El problema está en que tenemos una percepción distinta, pero no solamente gente del PSOE, porque con las obligaciones de servicio público que ha autorizado el Estado y las que ha dejado fuera hay un montón de gente que no está de acuerdo; también gente del Partido Popular. El secretario general de su grupo parlamentario, el señor Sanz, se manifestó públicamente el día 1 diciendo que el Gobierno tenía que hacer un esfuerzo y mantener la línea de Ávila. Eso lo dijo hace un par de días, y es su secretario general. O sea, no es solamente el Partido Socialista el que está pidiendo que esto se reconsidere porque estamos perjudicando a mucha gente. He citado a un senador que es el secretario general de su grupo, pero es que la presidenta de Aragón le mandó una carta a la secretaria general, que está hoy aquí, diciéndole: Para empezar, tengo que transmitirle mi más profundo desacuerdo con las propuestas remitidas por el Ministerio de Fomento.

Como ve, no es solo un problema de oposición del PSOE; los propios dirigentes del Partido Popular no están de acuerdo con que se queden fuera de la obligación de servicio público determinadas líneas propuestas por el Gobierno. Luego están los sindicatos, con los que se está hablando, y que nos trasladan que están en contra de la decisión que están tomando porque, entre otras cosas, va a suponer un recorte en el empleo. Nos pasa como con las estaciones, de las que nos dicen que se va a mantener la frecuencia pero solo en algunas. Ya veremos qué pasa después de dos años, solo con una parada. Y los sindicatos están haciéndose esa misma reflexión: Oiga, usted dice que va a eliminar servicios. ¿Eso supone que

vamos a perder empleo? No, lo vamos a ubicar en otros sitios. Sí, pero después tendremos una plantilla sobredimensionada y habrá que recortar. Y al final también estamos recortando empleo en el peor momento, una política que va en contra de lo que este país necesita.

En conclusión, el Gobierno tiene la obligación de procurar la mayor eficiencia, no solo económica sino social y medioambiental, como todos los grupos hemos dicho, y lo que hay que hacer es tomar medidas para llevar gente de la carretera al ferrocarril, no lo contrario. Y tengo la sensación de que con este plan, lo que nos ofrecen como solución es sacar gente del ferrocarril para llevarla a la carretera, y en eso no va a estar el Partido Socialista.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Mucha gracias, senador Fernández Ortega.

Sin ánimo de polemizar con usted, pero sí de aclarar en relación con la documentación, tengo que decirle que la solicitud de comparecencia por parte del Gobierno se produjo el día 28 de diciembre del año 2012, del año pasado, celebramos reunión de Mesa y Portavoces el 19 de febrero de este año, del año 2013, y hoy es día 4 de marzo; y desde entonces hasta ahora usted no ha solicitado en ningún momento esa documentación que hoy está solicitando de forma tan reiterada. Y el Reglamento del Senado, como usted bien sabe, no es inamovible, pero ni su grupo parlamentario ni su portavoz han hecho ninguna solicitud de modificación o cambio en ese sentido. Usted sabe que eso se puede hacer y le animo a trasladárselo a su portavoz, si considera que hay algún artículo dentro del Reglamento del Senado que impide el normal funcionamiento o la agilidad de las comisiones.

Sin más, le doy la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, senador Jaime Mateu.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Gracias, señora presidenta.

Gracias a todos los portavoces de los grupos políticos aquí representados porque cada uno ha aportado cuestiones que el Gobierno de España, que la señora secretaria general y su equipo han tenido ya en consideración.

Me gustaría comenzar mi intervención con una referencia a lo que ha dicho la senadora Leanizbarrutia de la tardanza de la tramitación, que ha pedido que se agilizará, de lo que conduce a la Y vasca y su proceder por las tierras burgalesas, desde Valladolid. Nadie sabe mejor que su partido, el PNV, cuánto se ha demorado esta obra por la oposición radical de gente como la que hoy está en Bildu. Desde luego, creo que en su momento ustedes fueron complacientes con la actitud radical de esta gente de Bildu, que fue precisamente la que obstaculizó el desarrollo de esta obra.

Al compañero portavoz del Grupo Socialista tengo que decirle que los datos que ha manejado, del Observatorio del Transporte, también han sido manejados por la señora secretaria general en su preparación de los datos. Hay datos que se pueden tomar en consideración —como los que ha puesto usted o como los que he puesto yo sobre la mesa—, pero no me negará, señor Fernández Ortega, que hay que provocar un cambio, hay que provocar una racionalización. Y esa racionalización no pasa solo por cuestiones puramente económicas, insisto en ello porque quiero dejarlo muy claro —y contesto a la vez a la senadora Leanizbarrutia—: sencillamente, nadie se va a quedar sin transporte; lo que pasa es que hay que combinar desde un punto de vista intermodal varias alternativas de transporte, una de las cuales es la capilaridad del transporte por carretera, que nos decía la señora secretaria general, que las comunidades autónomas conocen perfectamente a través de la concesión de líneas regulares. Insisto —y creo que la señora secretaria general es partidaria de lo mismo—: nadie se va a quedar sin transporte; lo que pasa es que en estas épocas de crisis, señoría, hay que tomar decisiones, lo mismo que en las que no lo son, para que las cuestiones sean más razonables. Desde luego, con los antecedentes que hay, hay tratar de ser todavía más concretos.

Creo que todos los portavoces estarán de acuerdo conmigo en que un tren no puede parar en 172 estaciones o apeaderos para recoger un solo viajero; o recoge en 163 —el 20,7% que decíamos— a 1,5 viajeros. Ahí entra en juego la sensibilidad y la habilidad del Ministerio de Fomento —que las va a tener— para que nadie se quede sin la posibilidad de desplazamiento; por eso se está trabajando.

El informe de Ineco que no obra en su poder. Creo, señor Fernández Ortega, que el hecho de que no haya tenido usted esa documentación, esos datos, no es disculpa para no apoyar este proyecto. Este proyecto está basado en datos, aquí no hay ningún afán de mentir. Ha dado usted datos sobre el índice de ocupación, y la señora secretaria general le ha dicho que, con las medidas de racionalización, se pueden utilizar los recorridos de larga distancia o las circulaciones con trenes más cortos; ha coincidido con usted en muchos aspectos. Son precisamente esos datos los que nos pueden llevar a todos a mejorar

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 135

4 de marzo de 2013

Pág. 19

el sistema; pero estarán ustedes conmigo en que no se puede sostener el sistema tal como está. Vuelvo a recordar que hay trenes sin vías y estaciones sin pasajeros.

Y sobre lo que usted decía de don Antolín Sanz, brillante e ilustre senador de Castilla y León, de la provincia de Ávila, todos queremos que no se eliminen las líneas férreas. Precisamente por eso los acuerdos que se van a firmar con Renfe Operadora para desarrollar la OSP tienen una vigencia de dos años. ¿Por qué vigencia de dos años? Porque el transporte por Renfe, el transporte por ferrocarril es tan cambiante en esas circunstancias, que puede ser revisable a partir de esos dos años. Y en el ínterin la gente no se va a quedar en el apeadero, no se va a quedar la gente sin transporte; se va a contar un con método alternativo de transporte. Sin olvidar el compromiso que tienen las comunidades autónomas, a través de sus convenios. En mi comunidad se han firmado muchos convenios de ferrocarril, sobre todo para el traslado de estudiantes o para el traslado de trabajadores de líneas deficitarias. Como decía el señor Sendra, esto entra dentro de la responsabilidad de las comunidades autónomas de atender a sus ciudadanos, y por eso esos convenios van a subvenir también a esas necesidades. Lo que pasa es que la comunidad autónoma tiene que tener también el coraje y la firme determinación de decidir qué es prioritario en una reclasificación de su propio gasto presupuestario, aparte de mantener —como quiere el Partido Popular— los servicios prioritarios, y este de la conectividad de la circulación es otro de los objetivos prioritarios. Ahí veremos cómo se manifiesta cada comunidad autónoma.

Voy terminando, señora presidenta, y doy las gracias a la señora secretaria general porque esa racionalidad que va a imperar no significa —y, si no le importa, quiero que me lo confirme— que ningún ciudadano español se va a quedar sin posibilidad de trasladarse de un sitio a otro por todo el ámbito nacional.

Muchísimas gracias, señora presidenta. Muchísimas gracias, señora secretaria general.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Mateu. *(La señora Leanizbarrutia de Bizkarralegorra pide la palabra.)*

Sí, señora Leanizbarrutia.

La señora LEANIZBARRUTIA DE BIZKARRALEGORRA: Señora presidenta, pido la palabra por alusiones.

La señora PRESIDENTA: Tiene un minuto, senadora Leanizbarrutia.

La señora LEANIZBARRUTIA DE BIZKARRALEGORRA: Senador Mateu Istúriz, es increíble que se le conceda tanto poder a una coalición que no existía hace año y medio. Y me llama la atención que lo haga un miembro del partido político que está gobernando en el Estado.

No se olvide el señor Mateu de que nosotros, los del Partido Nacionalista Vasco, hemos construido un país partiendo de un 25% de paro, y con toda la industria pesada, con todas auxiliares que la alimentaban y con todo el sector naval al garete. Hemos construido un país, y lo único que hemos visto ha sido que el que tenía dinero, que era el Estado, no ha hecho ni un metro de ferrocarril y apostó por la Y vasca. Eso sí, hizo Madrid-Sevilla; pero la que unía a Europa, a la tan cacareada Europa por parte de los partidos estatistas, no la hizo.

La señora PRESIDENTA: Finalice, senadora.

La señora LEANIZBARRUTIA DE BIZKARRALEGORRA: Y si se han hecho los metros de Guipúzcoa, ha sido precisamente porque lo estamos haciendo a cuenta del cupo; es decir, estamos adelantando nosotros el trabajo que tenía que haber hecho hace mil años ya el Gobierno del Estado.

Gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora Leanizbarrutia.

La señora PRESIDENTA: ¿Solicita también usted la palabra, senador Mateu?

El señor MATEU ISTÚRIZ: Sí.

La señora PRESIDENTA: Dispone de un minuto igualmente. Por favor, no reabran debates.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Menos va a ser, señora presidenta.

Vuelvo a ratificarme, sin considerar la excesiva importancia para el Gobierno de España que ha tenido ese grupo, y para otros Gobierno también; ahora bien, todos conocemos los antecedentes de estas personas.

El debate actual es proveer a nuestros ciudadanos de unos servicios básicos de media distancia, para trasladar a los trabajadores y a los estudiantes. Eso es lo que realmente tiene que ocuparnos ahora mismo, en esta sesión.

Señora presidenta, muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Mateu.

Y ya para finalizar, tiene la palabra la secretaria general de Transportes, doña Carmen Librero, por tiempo ilimitado.

Tiene usted la palabra.

La señora SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES (Librero Pintado): Gracias, señora presidenta.

Empezaré contestando a doña Miren Lore. En principio, la cohesión territorial que usted menciona es para nosotros una de las principales prioridades, como la movilidad de los ciudadanos; pero tenemos que posibilitar esa conexión territorial y esa movilidad en el modo de transporte que sea más eficiente, con la misma calidad y con la misma seguridad. La verdad es que con el País Vasco no hemos tenido muchas reuniones, porque noviembre y diciembre han sido meses bastante complicados y hasta enero no hemos podido sentarnos con ellos. Pero, de todas las relaciones intercomunitarias e intracomunitarias, todas, a excepción de Burgos, Vitoria y Pamplona, estaban por encima de los parámetros que nosotros habíamos considerado. Por lo tanto, no ha habido ninguna reducción de servicios. Y en la de Burgos, Vitoria y Pamplona, lo que se ha hecho es utilizar una sinergia con otra línea ferroviaria y se mantienen las conexiones, todos los servicios ferroviarios están conectados. Por ejemplo, hasta Vitoria, de Miranda a Burgos, Vitoria, 86; Irún, 41; es decir, las mismas conexiones que había hasta este momento. Por consiguiente, nuestro plan de racionalización no va a afectar a la población del País Vasco, excepto en dos paradas, que tienen menos de un viajero al día, y que son Zegama-Otzaurre, de 161 viajeros al año, y Estíbaliz-Oreitia, de 331 viajeros al año. A estas se les dará servicio con alguna relación de autobuses de la Administración general y con alguna de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Otras comunidades autónomas, sobre todo algunas con las mismas condiciones orográficas que la suya, están haciendo transporte a demanda por carretera; creo que se lo podrían plantear, porque da la misma prestación de servicio de un modo muchísimo más eficiente.

En cuanto al billete único, no sé si la iniciativa es de la Diputación Foral de Guipúzcoa o de la comunidad autónoma, no lo sé. Lo que sé es que el billete único se está utilizando en otras comunidades en los núcleos de cercanías, no en los de media distancia. Sería cuestión de ver si se trata de cercanías o de media distancia, que no lo sé seguro.

Siento no poder responderle sobre el eje atlántico, la Y vasca, las vías férreas y la eliminación de los pasos a nivel. Si formula una pregunta por escrito, estaremos encantados de responderle, porque mi secretaría general solo abarca a Transportes y no tengo información para facilitársela en este momento.

Señor Sendra, discúlpeme si he entendido mal su primera pregunta, creí que se estaba refiriendo a la comunidad autónoma catalana. Si se refiere a cualquier otra comunidad autónoma, aquellas obligaciones de servicio público que no hayan sido definidas como tales, cuyas relaciones y trayectorias estén dentro de la comunidad autónoma, pueden incrementarse a través de un convenio entre la comunidad autónoma y Renfe Operadora. ¿Y por qué Renfe Operadora? Porque, hasta el momento en que se produzca la liberalización del transporte de viajeros interno, es la única empresa operadora que hay en el territorio, excepto en la comunidad autónoma catalana. No sé si ahora le he contestado a su pregunta. *(Asentimiento.)*

Señor Fernández Ortega, el Reglamento 1370/2007 no determina si las obligaciones de servicio público son de cercanías o de media distancia; simplemente dice que aquellos servicios que no exista la posibilidad de prestar a un coste equilibrado se subvencionarán por la Administración. Nosotros, como país, definimos cercanías y media distancia, como otros países han definido otras cosas. ¿Que las obligaciones de servicio público siempre van a tener una aportación económica de la Administración general del Estado? Claro, esa es la definición de obligación de servicio público. Ahora bien, esa cuantía

la determinarán en los presupuestos y se planteará para todas las obligaciones de servicio público que estén establecidas.

Para que quede claro, esta racionalización tiene impacto sobre el 5,7% de la demanda de la población. Por supuesto, todas las personas son importantes, pero el 5,7% no es una cantidad enorme, si tenemos en cuenta que cercanías cuenta con 300 millones de viajeros, eso sí que es un volumen importante.

Las líneas no se cierran. Únicamente estamos eliminando servicios o sinergiando servicios u optimizando servicios; las líneas seguirán, no tienen nada que ver con los resultados de este estudio.

Material rodante, ¿por qué no hacemos una mayor optimización del material rodante? Porque el material rodante es el que tenemos, es el que nos hemos encontrado. Cuando hemos contado con material rodante que optimizar, hemos optimizado material rodante en más de una relación. Pero el material rodante es el que es, y en este momento hay muchos trenes que todavía no se están utilizando en los almacenes de Renfe. Por tanto, comprar más trenes sería una medida antieconómica.

¿Que este plan no es del agrado de todo el mundo? Es muy posible, eso no se lo voy a discutir. Lo que se ha hecho es un estudio serio, con datos objetivos, rigurosos, con muchísimas medidas, analizando tren por tren, horario por horario. La seriedad con la que se ha planteado este estudio, la consistencia que tiene, es difícil de rebatir. Sí quiero puntualizarle que a mí la presidenta de la Comunidad Autónoma de Aragón no me ha enviado ninguna carta, se la ha enviado a la señora ministra de Fomento.

En cuanto a los sindicatos, es verdad que a los sindicatos la regionalización no les gusta a veces, pero nos han hecho aportaciones, hemos trabajado con ellos y, aun no compartiendo algunos aspectos, entienden y participan en este proceso. Nuestra obligación es la movilidad y la conectividad de los ciudadanos de este país; con la misma calidad, con la misma seguridad, pero con la mayor eficiencia global, no solo económica, sino también social y medioambiental. Y si para eso tenemos que utilizar el transporte por carretera, se utilizará; porque el dinero es de todos y no parece lógico, como muchas veces ha dicho ya la ministra, que el tramo Ourense-Puebla de Sanabria —no lo han nombrado esta tarde aquí— le cueste a un viajero 11 euros y las arcas del Estado, que se llenan con los impuestos de todos los ciudadanos, pongan casi 400 euros. Eso es lo que nosotros no queremos que siga pasando. Los viajeros entre Puebla de Sanabria y Ourense van a seguir teniendo la posibilidad de moverse, de conectarse, pero con una eficiencia mucho mayor.

Respecto a lo que me ha preguntado don Jaime Mateu, por supuesto que ningún ciudadano se va a quedar sin transporte o sin conectividad con este plan.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Finalizadas todas las intervenciones, agradecemos a la secretaria general de Transportes, doña Carmen Librero, su trabajo y su asistencia a esta comisión, así como la información que nos ha trasladado a todos. También agradecemos a los portavoces de los diferentes grupos parlamentarios su tono y que hayan sido tan comedidos en el uso de los tiempos que habíamos acordado entre todos.

Muchísimas gracias.

Se levanta la sesión.

Eras las diecisiete horas y cincuenta y cinco minutos.