

## INTERVENCIÓN DE LA MINISTRA DE FOMENTO, EN LA COMISIÓN DE FOMENTO DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS, EXTRACTO DE LA PARTE SOBRE FERROCARRIL

La señora MINISTRA DE FOMENTO (Álvarez Arza): Señor presidente, señorías, quisiera que mis primeras palabras fueran de agradecimiento, en primer lugar, a los ciudadanos que con sus votos nos han vuelto a dar la responsabilidad de gobernar España en estos próximos cuatro años. En segundo lugar, al presidente del Gobierno por haberme confiado de nuevo el alto honor y la enorme responsabilidad de dirigir un ministerio cuyas actuaciones inciden tan directamente en el desarrollo de nuestro país y en la calidad de vida de sus ciudadanos. También quisiera agradecer a SS.SS. el trabajo desarrollado en esta Comisión durante la pasada legislatura y expresar mi deseo y mi convencimiento de que en esta legislatura vamos a intensificar nuestros esfuerzos para que nuestro trabajo sea todavía de mayor utilidad a los españoles.

Señor presidente, señorías, cuando hace cuatro años comparecí ante esta Comisión para explicarles las líneas maestras de la gestión del ministerio, les anuncié mi intención de impulsar un cambio de rumbo de la política de infraestructuras y transportes de nuestro país. Esta nueva orientación estratégica de la política de infraestructuras y transportes se apoya en un enfoque global del sistema de transportes desde el punto de vista territorial y desde el punto de vista modal, y se plantea desde el esencial papel que juega para la competitividad así como para la cohesión territorial de nuestro país, lo que nos permite orientar adecuadamente las inversiones para lograr un sistema de transporte más eficaz, más seguro y más sostenible.

En suma, una nueva política tanto en el fondo como en la forma de diseñarla y llevarla a cabo. Nueva en el fondo, primero, por el impulso decidido a los modos más sosteni-

bles, especialmente al ferrocarril. Segundo, por el carácter prioritario dado a la seguridad en el transporte, al mallado de la red y al reequilibrio entre los modos de transporte, así como a la atención al correcto mantenimiento de las infraestructuras ya existentes, esto por citar solamente cuatro ejemplos. Nueva también en la forma, con la recuperación de la planificación como instrumento esencial para la definición de la política. La potenciación del diálogo y la participación en el análisis de los problemas y la búsqueda de soluciones, así como el impulso al consenso entre administraciones y agentes económicos y sociales como método preferente para el desarrollo de las actuaciones. Una recuperación de la planificación que ha tenido su principal exponente en la aprobación de PEIT en 2005, así como en los diversos planes específicos en los distintos modos de transporte. Una apuesta por el diálogo y la participación desarrollada desde el principio en la elaboración del PEIT y que pretendemos profundizar en esta nueva legislatura creando un nuevo instrumento: el foro de la movilidad, donde participarán administraciones, sectores empresariales, sindicales, técnicos y profesionales y sociales con interés en las actuaciones públicas de infraestructuras de transporte. Una búsqueda de consenso y el acuerdo que ya se plasmó en la legislatura anterior con la suscripción de 2.800 convenios a lo largo de los últimos cuatro años: 351 con comunidades autónomas, 620 con administraciones locales y 1.800 con otras instituciones nacionales y extranjeras. En esta legislatura continuaremos en la misma línea que le estoy marcando.

La nueva política de infraestructuras y transportes ya es una realidad, resultado de las actuaciones llevadas a cabo durante la pasada legislatura. En este sentido, queremos profundizar e intensificar en las actuaciones, de acuerdo con las directrices que emanan del propio PEIT y con las propuestas contenidas en el programa electoral del Partido Socialista con el que concurrimos a las elecciones generales.

En definitiva, señorías, hace cuatro años iniciamos la transformación estructural de nues-

tro sistema de transporte, de la que uno de los objetivos esenciales es mejorar la posición competitiva de España en el exterior y avanzar en convergencia real con los países más avanzados de la Unión Europea. Las inversiones en infraestructuras tienen un efecto directo en la reducción de los costes del transporte y la mejora del sistema facilita la conexión de los mercados, de los centros de producción y de consumo.

Uno de los cuellos de botella de nuestro sistema de transporte, que ha sido y va a ser objeto de especial atención, son las conexiones con otros países europeos. Por ello permítanme, señorías, que antes de entrar en un análisis detallado por modos de transporte, me detenga un momento en las conexiones transfronterizas.

En las conexiones con Francia, puedo informarles de que, a través de las cumbres bilaterales, hemos alcanzado importantes acuerdos para impulsar de forma conjunta y coordinada los trabajos ferroviarios en las nuevas conexiones de alta velocidad atlántica y mediterránea, en los estudios de la conexión central transpirenaica de alta capacidad y en la reapertura de la línea ferroviaria internacional entre Canfranc y Pau. En los enlaces por carretera hemos trabajado y vamos a seguir trabajando con el mismo impulso para mejorar las condiciones de circulación y de seguridad en el conjunto de conexiones viarias de ambos países. También hemos lanzado conjuntamente, como novedad en la pasada legislatura y vamos a concretarlo en fechas próximas, en la conexión a través de la autopista del mar.

En cuanto a las conexiones con Portugal y también por acuerdo alcanzado en las cumbres bilaterales, estamos desarrollando importantes infraestructuras. Quisiera destacar en alta velocidad la de Madrid-Lisboa-Oporto, Vigo-Oporto, Salamanca-Aveiro y Huelva-Faro. En los enlaces por carretera estamos impulsando las conexiones de alta capacidad, especialmente Verín-Chaves, Zamora-Braganza y Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso. En el amplio marco de la cooperación euromediterránea, quisiera destacar que impulsaremos nuestras conexiones con Marruecos para mejorar nuestras relaciones de transporte en todos los sentidos.

A continuación, paso a hablar de los distintos modos de transporte y voy a empezar por el ferrocarril, que ha sido y seguirá siendo en esta legislatura una prioridad. Es innecesario destacarles la decidida apuesta del Gobierno

por el ferrocarril, que va a continuar en esta legislatura puesto que vamos a seguir desarrollando todas las actuaciones de acuerdo con las directrices del PEI. Para la potenciación de los modos de transporte más sostenibles tenemos que potenciar precisamente el ferrocarril. Como saben ustedes, casi el cincuenta por ciento de los recursos totales del PEI se destinan al ferrocarril para llegar a una ambiciosa red de alta velocidad de 10.000 kilómetros de longitud, para impulsar las Cercanías, para mantener y mejorar la red convencional, para revitalizar el transporte de mercancías y para innovar y modernizar nuestro material móvil. Los objetivos que hemos planteado para esta legislatura en relación con lo que tiene planteado el PEI y que les acabo de mencionar suponen favorecer el cambio modal y facilitar un incremento del uso del ferrocarril para asegurar la eficiencia y sostenibilidad de nuestro sistema de transporte a través del reequilibrio modal. Para ello vamos a seguir impulsando la red de alta velocidad y vamos a extender sus beneficios al mayor número de ciudadanos, mediante la utilización de cambiadores de ancho y de material de ancho variable. Esta fue una gran novedad que incluimos en la anterior legislatura y que va a tener su máxima aplicación en esta. Vamos a ampliar y mejorar las redes de Cercanías incorporando nuevas líneas, ampliando la capacidad de las existentes y modernizando los trenes de Cercanías y todas las instalaciones necesarias para su funcionamiento y vamos a dar un gran impulso al transporte de mercancías mediante la adecuación de la red convencional, la mejora de los accesos ferroviarios a los puertos, la construcción de nuevas terminales de carga y la creación de itinerarios preferentes para el tráfico de mercancías. Ese cambio modal, al que antes hacía referencia, ya se puede percibir de forma clara a través de la respuesta de los ciudadanos cuando les hemos ofrecido nuevas redes de alta velocidad. Solo les voy a dar un dato: hasta el 31 de mayo, desde que se pusieron en servicio en los últimos días de diciembre, más de dos millones y medio de personas han utilizado la alta velocidad. Esto significa un incremento y, por tanto, un cambio modal de 1.200.000 viajeros, lo que significa un crecimiento del 92 por ciento solamente en estos cinco primeros meses del año. Un segundo objetivo es avanzar en la calidad del servicio, para lo que, junto a las nuevas estructuras, vamos a continuar incorporando nuevos trenes. Pero hay algo que

van a oír repetidamente ustedes a lo largo de mi intervención, que es la mejora de la accesibilidad para las personas con movilidad reducida en todos los modos de transporte y en todos los aspectos. Los trenes que se irán incorporando, las estaciones que se vayan haciendo y las remodelaciones contarán con todas estas medidas. En relación con esta mayor calidad del servicio, quiero destacar además de la accesibilidad la reducción de los tiempos de viaje. Ya decíamos que las distancias no se miden en kilómetros sino en tiempos: en la legislatura anterior hemos reducido en algunos ejes de una manera muy importante los tiempos de viaje y así lo vamos a seguir haciendo. Otro parámetro de la calidad del servicio es la puntualidad. Hemos conseguido superar -ahora les daré los datos concretos- hitos importantes en la puntualidad de la alta velocidad y de las medias distancias -algunas de las nuevas están al cien por cien de puntualidad- y vamos a seguir trabajando en este sentido para mejorar los buenos datos de las nuevas líneas y de las mil líneas remodeladas.

¿Cómo? Poniendo nuevas líneas en servicio y remodelando y actuando sobre las existentes. Mejorar los ya elevados niveles de seguridad, otro de los objetivos que nos planteamos, y sobre esto les llamaré su atención porque lo vamos a hacer a través de la culminación del Plan de pasos a nivel, pero también de la homogenización y mejora de los sistemas de señalización y la creación o puesta en marcha de la agencia de seguridad. Por todo lo anteriormente expuesto, en la legislatura que ya hemos iniciado, quisiera decirles que la alta velocidad va a tener un impulso decisivo. Vamos a hacer un breve repaso de los antecedentes. En 2004, cuando llegamos al Gobierno, había 471 kilómetros de alta velocidad puestos en servicio en 1992, y otros 550 entre Madrid-Lleida y Lleida-Huesca, pero, aunque estaban hechas las obras, no podía circular a más de 200 kilómetros por hora y, por lo tanto, no era alta velocidad. En la pasada legislatura, sin contar con estos 550, pusimos nuevos 700 kilómetros de alta velocidad y adecuamos los 470 Madrid-Lleida-Huesca a la alta velocidad. En total, actuamos en diferentes fases del proceso de desarrollo de las nuevas líneas en casi 8.500 kilómetros; pusimos en servicio 700, pero actuamos en general sobre 8.500. En cuanto al dato que les he dado antes, que el PEIT establece 10.000 nuevos kilómetros de alta velocidad, como verán prácticamente hemos

puesto en marcha el objetivo global del PEIT. En la actualidad, diecinueve ciudades españolas están conectadas directamente a la red de alta velocidad, es decir, el 40 por ciento de la población se sitúa a menos de 50 kilómetros de una estación de alta velocidad. En 2010, seremos el primer país del mundo con kilómetros en obras de alta velocidad y, en 2012, seremos el primer país del mundo con kilómetros de alta velocidad en servicio. Llegaremos a los 3.000 porque en esta legislatura, frente a los 700 de la anterior, pondremos en servicio 1.300 kilómetros de alta velocidad. Además, iniciaremos las obras de 2.200 kilómetros de alta velocidad más, de tal manera que en 2012 habremos llegado a once nuevas ciudades, con lo que serán treinta las ciudades conectadas directamente con la alta velocidad, y el 55 por ciento de la población estará conectada, se situará a menos de 50 kilómetros de una estación de alta velocidad.

Ahora les voy a dar el dato de alta velocidad de los grandes ejes de las grandes líneas. En las conexiones entre el centro y el noroeste de la península, vamos a continuar la extensión de la red de alta velocidad a partir del troncal que ya hemos puesto en servicio, que es Madrid-Valladolid. Quiero destacar que en la línea Madrid-Galicia, entre Olmedo y Santiago, continuaremos las obras de los tramos Olmedo-Zamora y Ourense-Santiago, e iniciaremos las de Zamora-Ourense. A medida que finalizemos los proyectos, iniciaremos las obras de este último tramo Zamora-Ourense porque las otras obras ya están en funcionamiento. En el eje atlántico, entre A Coruña y Vigo, que ya tenemos en servicio el 35 por ciento del trayecto, impulsaremos las obras de los tramos restantes, todos ellos ya en marcha, a excepción del acceso a Vigo. Pondremos en servicio de forma progresiva los distintos tramos y acometeremos su electrificación. Entre A Coruña-Ferrol y desde Vigo a la frontera portuguesa, el ritmo dependerá de las cuestiones medioambientales, procedimentales y de llegar a acuerdos y consensos con las instituciones afectadas -les recuerdo que son siempre las comunidades autónomas y los ayuntamientos por donde está accediendo la alta velocidad-. En el Madrid-Asturias, continuaremos la gran obra de construcción de la variante de Pajares y pondremos en obra todo el trayecto entre Valladolid y León en 2009, salvo la integración en Palencia, que está actualmente en estudio informativo. Continuaremos con las obras iniciadas en la Y

vasca de acuerdo con lo convenido con el Gobierno vasco. En este mismo año, 2008, pondremos en servicio la variante de Burgos. Concluiremos los proyectos del acceso a Vigo, Medina del Campo-Salamanca, el de Valladolid-Burgos, Burgos-Vitoria y Palencia-Alar del Rey, de forma que a medida que los vayamos finalizando procederemos a la licitación de las obras y, por lo tanto, a la iniciación de las obras.

En el cuadrante nordeste tenemos Barcelona-frontera francesa, donde ya hemos puesto en obra todos los tramos para conectar con el tramo internacional en 2010. La integración de la alta velocidad en Barcelona y Girona tiene los plazos de finalización contratados en 2012.

Voy a referirme a continuación al corredor entre Madrid y el este de la península, que es uno de los que están actualmente más avanzados. Como ya anunció el presidente del Gobierno, la alta velocidad llegará a Cuenca, Albacete y Valencia -a la comunidad valenciana- en 2010. Tenemos en obra la mayor parte del tramo Albacete-Alicante, a excepción del nudo de La Encina y de un pequeño tramo en la entrada de Alicante, cuyas obras vamos a licitar próximamente. También tenemos en obra la conexión entre Monforte del Cid y Elche y el resto del trayecto hasta Murcia está en fase de proyecto, lo que nos permitirá licitar las obras en breve plazo.

En cuanto al corredor del sur, saben ustedes que la alta velocidad empezó por Andalucía. Su desarrollo es muy amplio -365 kilómetros ya en servicio- y vamos a continuar su extensión de acuerdo con las bases que hemos sentado en la legislatura anterior. Entre Sevilla y Cádiz vamos a contratar este año el único tramo que todavía no está en obra, de tal manera que la iniciaremos y la terminaremos en 2012 de acuerdo con las fechas de contratación. Todas las fechas que les doy son las fechas con las que hemos contratado la finalización con las empresas. Las incidencias que puedan ocurrir con posterioridad en cada una de las líneas tendrán que ser salvadas con nuevas soluciones, si es que surgen incidencias. Si no, las empresas se han comprometido a entregarnos las obras en las fechas que les estoy diciendo. Entre Antequera y Granada, Antequera y Ronda, Murcia y Almería y Madrid y Jaén vamos a continuar las obras de los tramos en marcha y aprobaremos los proyectos pendientes para licitar las obras de los restantes. Asimismo

elaboraremos, tan pronto como tengamos la DIA, los proyectos de la línea Sevilla-Huelva para comenzar las obras en esta legislatura.

En el resto de las líneas previstas en el PEIT vamos a continuar los estudios informativos que pusimos en marcha en la anterior legislatura para someterlos a información pública y a su tramitación ambiental. En las conexiones ferroviarias Madrid-Extremadura-frontera portuguesa vamos a impulsar la ejecución del Cáceres-Mérida con el objetivo de ponerlo en servicio en esta legislatura, siempre que antes del verano tengamos acordado el acceso a las tres ciudades: Cáceres, Mérida y Badajoz. Entre Madrid y Cáceres ya se ha aprobado el estudio informativo y se va a proceder a la licitación de la redacción de los proyectos para iniciar las obras. En el tramo Badajoz-frontera portuguesa seguiremos avanzando coordinadamente con Portugal en los estudios de proyectos necesarios para la ejecución de este pequeño tramo que incluye la estación.

Por último y para terminar, quisiera hablarles de dos corredores transversales muy importantes para romper la radialidad en las conexiones ferroviarias. Es el corredor Cantábrico-Mediterráneo, en el que estamos trabajando en las obras del tramo Zaragoza-Teruel que vamos a completar con la electrificación. Entre Zaragoza, Logroño y Pamplona vamos a terminar los proyectos ya iniciados -Zaragoza-Tudela licitado- y vamos a iniciar las obras del resto de los tramos para acometerlas a continuación. En el resto del corredor vamos a impulsar el desarrollo de los estudios informativos actualmente en redacción.

En cuanto al Corredor Mediterráneo de alta velocidad, va a experimentar en esta legislatura avances significativos. Ya tenemos en obra el tramo entre Vandellòs y la línea de alta velocidad con Barcelona, único que resta en vía única de todo el corredor. También vamos a iniciar las obras del tramo Valencia-Castellón para doble vía y ancho UIC tan pronto como dispongamos de los proyectos. Entre Castellón y Vandellòs vamos a continuar los estudios para definir las actuaciones precisas para complementar en ancho UIC, es decir, mantendríamos el ancho ibérico y, junto con la que está actualmente en servicio de ancho UIC, haríamos una nueva línea mixta de alta velocidad que solucionaría todas aquellas cuestiones que se han planteado para el futuro próximo.

Para terminar con las actuaciones de alta velocidad y con la importancia que tienen en

el desarrollo de las ciudades, me gustaría hacer una mención especial a las actuaciones de integración urbana. Se trata de actuaciones de colaboración y cooperación entre la comunidad autónoma y los ayuntamientos que, además de una gran complejidad, necesitan el consenso de todas las instituciones afectadas. Se instrumentan mediante convenios. En la anterior legislatura hemos firmado 28 y tenemos en marcha 50 actuaciones. Eso significa que había convenios de las etapas anteriores. Estas actuaciones están en diferente fase -estudio, proyecto u obra- y, como les digo, se desarrollan en colaboración con las administraciones locales y autonómicas.

Persiguen el objetivo de dar continuidad a la trama urbana, mejorar la permeabilidad del ferrocarril a su paso por las ciudades y mejorar la calidad de las infraestructuras ferroviarias. Persiguen también modernizar y adaptar las estaciones de alta velocidad, potenciar la intermodalidad del ferrocarril con otro medio de transporte público y mejorar la accesibilidad peatonal y para personas de movilidad reducida.

Quisiera ahora referirme a la red convencional que son las actuaciones que vamos a llevar, y hemos llevado, en paralelo a la extensión de la red de alta velocidad que redundarán en beneficio, tanto de los servicios de transporte de larga y media distancia, como de los de cercanías y mercancías. Las principales actuaciones que vamos a desarrollar en red convencional es la renovación de 620 kilómetros de vía, la modernización y renovación integral de 350 kilómetros de catenaria, la incorporación del control del tráfico centralizado en 800 kilómetros de red, la eliminación de bloqueos telefónicos en 800 kilómetros, la construcción o remodelación de importantes estaciones de diez ciudades, la mejora de la accesibilidad a las personas con movilidad reducida. Las nuevas estaciones que se construyen, ya se lo he dicho, cumplen todos los criterios de accesibilidad y las grandes remodelaciones también. Presentaremos un plan de accesibilidad que supera, incluso, las obligaciones establecidas en el real decreto aprobado en el año anterior, y continuaremos con la eliminación y mejora de la seguridad de los pasos a nivel, de acuerdo con el plan que ya conocen todos ustedes y que ahora se los detallaré.

Quiero comentarles que la red de cercanías contiene actuaciones especialmente importantes, antes de detallárselas me gustaría subrayar que las cercanías juegan un

papel estratégico importantísimo para garantizar la movilidad sostenible, que prestan un servicio público fundamental sin el cual no podría entenderse la movilidad en las grandes ciudades. Para resaltar la importancia les voy a dar un dato: Diariamente se mueven en cercanías más de un millón y medio de ciudadanos, concretamente 957.000 en Madrid y 390.000 en Barcelona. He hecho una media diaria ya que hay días que se mueven más y otros menos, como es natural. En esta legislatura vamos a intensificar los esfuerzos en hacer nuevas líneas y en ampliar y modernizar las existentes. En todas aquellas ciudades que tienen cercanía estamos trabajando en planes para el futuro, en planes específicos para Madrid y para Barcelona; líneas de actuación en la extensión de los servicios en nuevas zonas urbanas; la segregación -y aquí me quisiera parar un poquito- del tráfico de cercanías de otros servicios, como los de larga distancia o de mercancías para incrementar su capacidad y evitar interferencias; la renovación y la modernización de las instalaciones de seguridad y electrificación; la construcción de nuevas estaciones y la remodelación de las existentes; la construcción de nuevas estaciones intercambiadoras para facilitar la intermodalidad y la renovación del material móvil.

En cuanto a mercancías, que las pongo en último lugar, pero para el ministerio no es menos importante -y ahora les puedo confirmar que el trato que le demos ferroviariamente a las mercancías es estratégico para que se produzca ese intercambio modal y ese reequilibrio entre los distintos modos de transporte- también vamos a desarrollar un conjunto de actuaciones. Lo que queremos es mejorar las infraestructuras y, a la vez, ofrecer mejores ofertas en material móvil y desarrollar la liberalización del servicio de mercancía. Para todo esto tenemos dos planes estratégicos en ADIF y Renfe. Las principales actuaciones son: continuar la extensión en la red de alta velocidad del tráfico mixto. Saben ustedes que en la legislatura anterior cambiamos todo lo que iba a ser tráfico exclusivo de pasajeros, porque estábamos a tiempo de modificarlo, y lo pusimos de tráfico mixto, dándole esa doble oportunidad al transporte, de viajeros y mercancía. Utilizaremos y acondicionaremos la red de viajeros, sustituyéndola por la red de alta velocidad para las mercancías, creando itinerarios diferentes, por

lo que renovaremos las vías y modernizaremos las catenarias entre otras actuaciones.

Ello va a ser posible en la medida en que se está reduciendo el tráfico de viajeros en la red convencional, se está pasando a la red de alta velocidad y, por tanto, esa red existente la podemos reutilizar y lo estamos haciendo para las mercancías. Además, construiremos nuevos apartaderos de 650 metros de longitud para hacer posible la circulación de trenes de mayor capacidad. Asimismo, potenciaremos las terminales públicas de mercancías sobre las intermodales, las de los puertos y las fronterizas. Vamos a construir dos nuevas grandes terminales en Valladolid y León que sustituyen a las actualmente obsoletas. En cuanto al material móvil, dentro de la estrategia de configurar una oferta ferroviaria competitiva y de manera coordinada con el proceso de desarrollo de la red, estamos llevando a cabo un ambicioso programa de adquisición de material móvil. Antes les hablaba de mejorar la calidad del servicio. Para ello, durante esta legislatura, intensificaremos el esfuerzo inversor que ya venimos realizando en la adquisición, modernización y mayor accesibilidad del material rodante, de forma que repercute en la excelencia y la calidad del servicio prestado. Desde el año 2004 hemos contratado 456 trenes de viajeros, lo que multiplica por 3,6 los de la legislatura anterior y pone de manifiesto la apuesta por el material móvil. Les daré algunos datos. En cercanías hemos contratado la fabricación de 223, y esto es multiplicar por 16 lo que se había hecho en la legislatura anterior. En alta velocidad de ancho variable, 73, pero en alta velocidad en ancho UIC, 53 trenes. En media distancia y ancho ibérico hemos contratado 107, lo que significa multiplicar por cinco lo contratado en la anterior legislatura, y echa por tierra la teoría de que nos hemos olvidado de los trenes y de la red convencional, porque cuando hablo de media distancia y ancho ustedes comprenderán que me estoy refiriendo a la red convencional. Hemos multiplicado por cinco lo contratado en la anterior legislatura. Me refiero a la legislatura del Partido Popular 2000-2004 y la última legislatura del Partido Socialista 2004-2008. En estos cuatro años incorporaremos, me estoy refiriendo a la actual legislatura, 400 trenes de viajeros, 128 locomotoras y 500 vagones de mercancías, con el fin de mejorar la calidad del servicio, retirar los trenes más antiguos y dar versatilidad al parque para adecuarlo a la infraestructura existente. Para cercanías, el parque

ascenderá al final de la legislatura a 723 trenes, 177 más que en 2004, alta velocidad y larga distancia está previsto incrementarlo en 83 trenes. El parque final de la legislatura ascenderá a 179 unidades, me estoy refiriendo a la alta velocidad, lo que significa multiplicar por más de diez el existente en 2004, que les recuerdo que eran 17. En media distancia incorporaremos 149 nuevos trenes, que renovarán casi íntegramente la flota, que a final de la legislatura ascenderá a 272. Quiero resaltar la gran importancia de estos servicios que contribuyen de una forma muy significativa a la vertebración del territorio, al unir pequeños y medianos núcleos de población con las grandes ciudades a las que llegan los trenes de larga distancia. Finalmente, en mercancías se incorporarán 128 locomotoras y 500 vagones que atenderán a la nueva estrategia empresarial de Renfe operadora. Esto significa que aumentaremos la calidad, lo adaptaremos a las nuevas necesidades, reduciremos los costes y mejoraremos la fiabilidad del servicio. En el argot ferroviario fiabilidad es puntualidad para el común de los mortales. Por eso cuando hablo de fiabilidad parece que estamos hablando de otra cosa, y a lo que me estoy refiriendo es al nivel de puntualidad.

Me gustaría hacer una referencia detallada a las actuaciones que vamos a llevar a cabo para las personas de movilidad reducida para lograr una efectiva igualdad de derechos y oportunidades para todos los ciudadanos. Con el desarrollo del plan de accesibilidad de material móvil (hay un plan de accesibilidad de infraestructuras y otro de material móvil) conseguiremos el objetivo de que en 2010 el cien por cien del material sea accesible en alta velocidad, el cien por cien larga distancia convencional, por ejemplo en 2004 era el 27 por ciento y pasamos al cien por cien, y que el 94 por ciento del material de media distancia convencional sea accesible.

Ustedes dirán, ¿qué pasa con ese 6 por ciento? Es material que está a punto de retirarse y no merece la pena modificarlo. El 90 por ciento de cercanías. Es lo mismo porque se incorporarán en ese 10 por ciento trenes de cercanía a punto de retirarse, de finalizar su vida útil y que, por lo tanto, serán sustituidos por nuevos trenes de cercanías. Un dato: en 2004 la accesibilidad de los trenes de cercanías era del 2 por ciento y vamos a conseguir llevarlo al 90 por ciento. Adelantamos 10 años aproximadamente los plazos fijados en el real decreto de 2007. Con este plan adelan-

tamos diez años el objetivo puesto por nosotros mismos.

Por un lado, quiero comentarles que remodelamos los trenes que siguen en servicio y, por otro, que todos los que sean de nueva incorporación tienen que tener todas las medidas acordadas con las asociaciones de personas de movilidad reducida para que sean plenamente accesibles. Esto supone una inversión, solamente en material móvil, de 300 millones de euros en los próximos años.

Voy a concluir el área del ferrocarril hablando de la seguridad. El ferrocarril es uno de los modos de transporte más seguros pero tenemos que mejorar determinados aspectos de su seguridad. Me estoy refiriendo a dos temas concretos. Uno, los pasos a nivel y otro, los sistemas de señalización. Además de la seguridad que incorporamos con la construcción de nuevas líneas y con el mayor mantenimiento y conservación de las líneas existentes, tenemos que trabajar específicamente sobre los pasos a nivel y sobre las instalaciones de señalización. Tenemos un Plan de pasos a nivel 2005-2012 y, por lo tanto, las actuaciones definidas y lo único que tenemos que hacer -que no es poco- es cumplir con los objetivos que nos habíamos marcado.

En la pasada legislatura -les voy a dar una buena noticia sobre todo porque muchas veces leemos lo contrario-, superamos la ratio media europea de número de pasos a nivel sobre kilómetros de red. Lo superamos positivamente, en el sentido de que tenemos una ratio inferior. Medimos el número de pasos a nivel que hay en la red europea en relación con los kilómetros de red y nos da una media. Quiero decirles que, ya en la pasada legislatura, teníamos menos pasos a nivel por kilómetro de red que la media europea. Pero nuestro objetivo es seguirla bajando. Y los datos son los mismos del plan, es decir, que vamos a concluir el Plan de pasos a nivel presentado en 2005.

En relación con la señalización de la red. En primer lugar, seguimos solucionando la incompatibilidad que nos encontramos al principio de la legislatura anterior de tener dos sistemas distintos: El ERTMS y el LZB. Estamos dándole permeabilidad a toda nuestra red. Lo que hemos hecho mientras que llevamos a cabo las obras en las infraestructuras ha sido compatibilizar el material móvil -los trenes- que ya circulan pudiendo utilizar ya la red, estén en alta velocidad ERTMS o en alta velocidad LZB. He sonreído porque una vez expliqué todo esto y después un periódico dijo: la

ministra se lió con las siglas. Las siglas lían, pero son las que están. En Madrid-Sevilla está LZB; Madrid-Córdoba-Málaga está, hasta Córdoba, LZB y Córdoba-Málaga, los dos sistemas; Madrid-Zaragoza-Huesca, RTMS y todo ese área, RTMS. Lo comento para que sepan ustedes la diferencia. Ahora lo que hacen los trenes es entender lo que les dice la red y poder trabajar en alta velocidad. Cuando sustituyamos los sistemas -que no es prioritario, porque lo prioritario es terminar toda la red de alta velocidad y sobre eso estamos trabajando- lograremos que no haya esta confusión para explicarlo, que no tanto para operar a las alturas que estamos.

Hay otra cuestión muy importante sobre la que llamo su atención. La red convencional. Estaba en ASFA tradicional y lo estamos pasando todo a lo que se llama ASFA digital que es un sistema de señalización mucho más moderno y que permite una mayor seguridad y fluidez en el tráfico.

En la red convencional, el objetivo es que todo esté instalado, el ASFA digital, en 2010. Ustedes dirán: ¿Todo esto para qué? Precisamente para lo que les he comentado: la seguridad. La diferencia entre el ASFA tradicional y el RTMS es que la posibilidad de producirse errores humanos es del 95 por ciento; avanzamos un 95 por ciento cuando sustituimos un ASFA tradicional por un RTMS, pero avanzamos también un 60 por ciento en la red convencional cuando sustituimos un ASFA digital por un ASFA tradicional. Por último, en cuanto a los ferrocarriles, quiero comentarles que pondremos en funcionamiento la agencia de seguridad que se encargará, por ejemplo, de dar los certificados de circulación para el transporte ferroviario, que ahora emite el ADIF mientras se pone en marcha dicha agencia de seguridad, hará normativas de seguridad, analizará la seguridad de la red y propondrá medidas.