



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1998

VI Legislatura

Núm. 368

---

## INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 36

celebrada el miércoles, 4 de febrero de 1998

---

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor director general de Marina Mercante (Casas Blanco) para informar sobre:

- |  |       |
|--|-------|
| — Decisiones adoptadas por el consejo de administración de la sociedad estatal reduciendo contratos de prestación de servicios con REMASA, así como para analizar los que se han prestado a lo largo del año 1996. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 212/000465) ..... | 10812 |
| — Estado en el que se encuentra la elaboración, así como las previsiones del nuevo plan de salvamento marítimo para el período 1998-2002, que llevará a cabo la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). A solicitud del Grupo anterior (Número de expediente 212/000621) .....    | 10812 |
| — Vertido de gasóleo del buque «J. P. Bobo». A solicitud del mismo Grupo Parlamentario (Número de expediente 212/001151) .....   | 10812 |

	Página
<b>Comparecencia del señor Presidente de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, RENFE (Cor-sini Freese), para informar sobre:</b>	
— Resolución del convenio de dicha Compañía con la Junta de Extremadura. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 212/000622) .....	10835
— Resultados del ejercicio 1996 y planes estratégicos a corto plazo, incluidos los referidos a posibles ventas al sector privado y alianzas con empresas privadas de la empresa que preside y de aquéllas en que tenga una participación mayoritaria, directa o indirectamente, o el control de la gestión. A solicitud del Grupo anterior (Número de expediente 212/000804) .....	10835
— Planes de inversión del Ministerio de Fomento en el norte de España y, en particular, sobre la variante del Guadarrama y la variante de Pajares. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida (Número de expediente 213/000200) .....	10835

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

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE MARINA MERCANTE (CASAS BLANCO) PARA INFORMAR SOBRE:**

- **DECISIONES ADOPTADAS POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA SOCIEDAD ESTATAL REDUCIENDO CONTRATOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS CON REMASA, ASÍ COMO PARA ANALIZAR LOS QUE SE HAN PRESTADO A LO LARGO DEL AÑO 1996. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/000465).**
- **ESTADO EN EL QUE SE ENCUENTRA LA ELABORACIÓN, ASÍ COMO LAS PREVISIONES DEL NUEVO PLAN DE SALVAMENTO MARÍTIMO PARA EL PERÍODO 1998-2002, QUE LLEVARÁ A CABO LA SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR). A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/000621).**
- **VERTIDO DE GASÓLEO DEL BUQUE «J. P. BOBO». A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/001151).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenas tardes. Vamos a iniciar la sesión de comparecencias. Tenemos con nosotros a don Fernando Casas, director general de la Marina Mercante, a quien damos las gracias por su presencia aquí.

Siendo ésta la primera reunión de Comisión o Pleno que tiene el Congreso de los Diputados en este nuevo pe-

ríodo de sesiones, estoy convencido de que expreso el sentir de todos los diputados condenando una vez más y con igual contundencia los asesinatos de la banda terrorista ETA. He de expresar nuestra condolencia y nuestra solidaridad con todas las víctimas del terrorismo y la seguridad de que la libertad y la paz triunfarán siempre.

Iniciamos la sesión de hoy con la comparecencia del director general de la Marina Mercante y, posteriormente, del presidente de Renfe, que tienen una característica especial respecto de otras comparecencias. Esta Comisión, que —insisto— es la que más se reúne del Congreso de los Diputados, sin embargo tiene acumuladas muchas comparecencias pedidas por los grupos parlamentarios debido a la importancia que tienen las infraestructuras y por el control —esto es algo de lo que nos debemos felicitar— que los grupos parlamentarios quieren hacer de la actuación del Ejecutivo. Ha sido habitual que, cuando se solicitan varias comparecencias por distintos grupos que tienen un carácter muy similar, éstas se acumulan en una. Vamos a emplear una fórmula un poco novedosa que es acumular en una sola varias peticiones de comparecencia de los grupos que tienen un cierto hilo conductor pero que no son la misma; es decir, son varias comparecencias acumuladas en una. Creo que es la única fórmula que tenemos para poder tratar todos los temas pendientes. Por ello, el director general de la Marina Mercante va a hacer referencia en su exposición a las tres comparecencias. Una de ellas es para informar sobre las decisiones, adoptadas por el consejo de administración de la sociedad estatal reduciendo contratos de prestación de servicios con Remasa, así como para analizar los que se han prestado a lo largo del año 1996, de la que es autor el Grupo Socialista del Congreso. Otra comparecencia es para dar a conocer el estado en el que se encuentra la elaboración así como las previsiones del nuevo plan de salvamento marítimo para el período 1998-2002, que llevará a cabo la sociedad estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), de la que también es autor el Grupo Socialista del Congreso. Por último tenemos la comparecencia del secretario de Estado de Infraestructu-

ras, que va a realizar el director general de la Marina Mercante, para informar sobre el vertido de gasóleo del buque *J. P. Bobo*, del que asimismo es autor el Grupo Socialista.

En consecuencia, el señor director general va a intervenir respecto a las tres comparecencias en su exposición, y después los grupos deben hablar de las tres o de las que les parezca oportuno. Como es lógico, si algún grupo considera que debe tener uno, dos o tres portavoces, por supuesto que esta Presidencia lo admitirá, pero deberán ser conscientes de que reparten su tiempo.

Sin más preámbulos, tiene la palabra don Fernando Casas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE MARINA MERCANTE** (Casas Blanco): Muchas gracias, señor presidente, señorías.

Voy a permitirme modificar ligeramente el orden de intervención con respecto a estos planteamientos, con el fin de empezar por lo más general, que sería el plan nacional de salvamento para el período 1998-2001; en segundo lugar, pasar a la aplicación concreta que le toca a Remasa dentro de este plan; y finalmente, pasar al caso del embarrancamiento del buque de la armada americana *J. P. Bobo*, que es una particularidad de uno de los accidentes a los que ha habido que acudir y dar cobertura con los medios de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación.

Empezando por las previsiones del plan, quiero señalar que este plan, que ha sido aprobado por el Consejo de Ministros del pasado 16 de enero y que ha sido presentado públicamente el 20 de enero en Gijón, es un plan cuatrienal que se financia fundamentalmente a través de los presupuestos del Estado porque tiene dos facetas: una, de coordinación general de acciones en el campo del salvamento y lucha contra la contaminación, y la otra —un tema fundamental—, que es el brazo operativo que el Estado pone en marcha a través de Sasemar, la sociedad de salvamento marítimo. Pues bien, la realización de este plan no va a suponer un incremento del gasto corriente durante el próximo cuatrienio en relación con el anterior y, en cambio, va a permitir desarrollar una serie de nuevas potencialidades que permitan atender este crecimiento de lo que llamaríamos la demanda de salvamento y lucha contra la contaminación. En este sentido, y haciendo un breve resumen introductorio, tenemos previsto implantar siete nuevos centros de coordinación de salvamento; se incorporarán 10 unidades de intervención rápida de lucha contra la contaminación, en forma de dos embarcaciones de 15 metros y ocho embarcaciones de 20 metros; se equiparán siete bases con material de lucha contra la contaminación; se crea un grupo de respuesta técnica de evaluación de las necesidades de respuesta en casos de contaminación; habrá una creación de 40 puestos de trabajo directos, es decir, 40 empleos, y unos 60 en términos indirectos. La inversión para acometer todas estas cifras de equipamiento que he señalado va a ascender a unos 4.000 millones de pesetas, de los cuales aproximadamente el 50 por ciento se hará con fondos de la Comunidad Europea. Por otra parte, con respecto al volumen de gasto correspondiente se va a producir un ahorro de unos 5.000 millones. En consecuencia, esto re-

presenta un incremento en los centros de salvamento del 33 por ciento; representa que de las 20 embarcaciones de intervención rápida pasaremos a 30; que todas las bases de lucha contra la contaminación tendrán nuevo equipamiento; que la inversión en equipos contra la contaminación marina aumenta en cinco veces la cifra anterior y que la inversión en construcciones de embarcaciones rápidas aumenta siete veces con respecto al plan anterior.

¿Y cómo se aborda este resumen en el plan? Se aborda a través de lo que prevé la Ley 27/1992, que ha sido recientemente actualizada como Ley 62/1997 o de Puertos y Marina Mercante. Pues bien, para conseguir el desarrollo de los objetivos del plan, que son la búsqueda en la mar, el rescate y el salvamento marítimo y el remolque, así como el control y la ayuda al tráfico marítimo, la prevención y la lucha contra la contaminación del medio marino, los servicios complementarios de investigación e información en seguridad marítima, todos ellos se articulan en una serie de programas que tienen tres epígrafes básicos. Estos tres epígrafes básicos o grandes programas son el de coordinación y colaboración, el de centros y medios de salvamento y lucha contra la contaminación y el de formación. Voy a pasar a comentar brevemente en qué consisten estos programas. **(El señor vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)**

El programa de coordinación y colaboración engloba la celebración de convenios con las comunidades autónomas, con las autoridades portuarias, con Cruz Roja española y con aquellos Estados cuyas aguas son colindantes con las españolas, por lo que es básico permanecer en un contacto estrecho que permita la atención de las responsabilidades en estas aguas que son compartidas con los países vecinos. Por otra parte, los centros de los que hasta ahora disponemos, que son 16, van a ser aumentados en tres para terminar el equipamiento que ya se ha comenzado y en seis nuevos centros que está previsto construir para operar en este próximo cuatrienio.

En cuanto al programa de medios de salvamento, quiero señalar que se compone a su vez de una serie de unidades. Las unidades mayores son los buques de salvamento, fundamentalmente de tipo remolcador, aunque muchos de los que tenemos son una variante de unos buques *supply*, con los que venimos funcionando. Se produce un cambio importante de los medios de que se dispone, puesto que las experiencias internacionales nos han aconsejado ir tendiendo a una menor disponibilidad permanente de estas unidades que llegaron a ser 11 inicialmente, que después disminuyeron hasta 10 y finalmente, a lo largo de 1997, se redujeron a siete. En cambio, se han incorporado seis unidades adicionales mediante un convenio o contrato de disponibilidad, lo que quiere decir que son unidades que en caso de emergencia y de necesidad de uso por parte del centro nacional de coordinación de salvamento marítimo u otros centros de coordinación que las activen van a poder atender estos casos. Esto ha permitido reducir el coste de una manera muy significativa, tanto por la vía de la renegociación de las unidades permanentes como por la vía de que el uso de estas seis unidades nuevas en disponibilidad resulta muchísimo más barato. Digamos que cuestan sola-

mente un 15 por ciento de lo que costaban las que teníamos en régimen de disponibilidad total. En consecuencia, se va a producir un aumento del número de unidades, con un considerable ahorro del coste de las mismas. Hay otro elemento sustancial que se ha probado enormemente satisfactorio, puesto que por las experiencias de salvamento realizadas durante estos años hemos visto que se producen muchas pequeñas intervenciones de atención a las necesidades de salvamento o pequeñas luchas contra la contaminación que no exigen unidades grandes de un importante tiro, y que si lo exigieran ni siquiera podríamos tomar como referencia estas grandes unidades puesto que, muchas veces, en la atención a grandes buques es necesario ir a potencias de arrastre de tiro muy grandes, con lo cual es preferible coordinar la disponibilidad de otros medios en ese momento. De manera que estas necesidades se han visto mucho mejor atendidas por unidades puestas en operación que son mucho más rápidas puesto que llegan hasta casi 30 nudos, es decir, del orden de tres veces la velocidad de un remolcador convencional, incluso algo más en la práctica, por lo cual se ha visto que vale la pena consolidar esta enorme operatividad a través de la incorporación de nuevas unidades. Por otra parte, convendría que para los mares más agresivos, los de la zona cantábrica, se tuvieran unidades mayores. Teniendo en cuenta que tenemos la experiencia de unidades de 15 y 20 metros, nos ha parecido sumamente interesante hacer más énfasis en la disponibilidad de unidades de 20 metros, por lo que se van a recibir dos unidades de 15 metros y se van a encargar ocho unidades de 20 metros. Por otra parte, en este programa de medios de salvamento tenemos también el equipamiento de medios de lucha contra la contaminación de las bases estratégicamente distribuidas por la periferia, de manera que pronto se pudiera disponer de ese material. Pues bien, vamos a equipar esos seis centros regionales y una unidad central que disponga de este material.

Respecto al programa de sistemas de comunicación, hay que tener en cuenta que los medios de comunicación de estos centros tienden a quedarse anticuados con relativa rapidez, por lo que hay que hacer una mejora permanente de los mismos, pero también es necesario equipar con los medios más actuales, y sin la necesidad de ir a complejidades enormes de equipamiento, los nuevos centros que se van a construir. Por tanto, otra de las unidades fundamentales es la de sistemas de comunicación y equipamiento de centros.

Finalmente, dentro de este conjunto de programas se encuentra el de formación e investigación. Respecto a la formación, hemos visto que es un elemento que vale la pena incentivar, hacer énfasis en él, porque es la forma de iniciar la lucha preventivamente en favor de la seguridad y contra la contaminación y que los alumnos que terminan las escuelas de marina civil, entre otros, tengan no sólo la formación académica y la práctica que puedan encontrar en las respectivas escuelas, sino que también puedan encontrar medidas más cercanas a la realidad mediante estos programas de formación. A la investigación queremos darle un énfasis especial, puesto que tenemos un centro de gran interés que, aunque tiene un equipamiento intere-

sante, hay que dar también énfasis y salida al equipamiento humano, los técnicos que trabajan en este centro. Vale la pena que en materias relativas a la seguridad y la lucha contra la contaminación desarrollen iniciativas tanto por sí mismos como en contacto con otros centros nacionales e internacionales.

Ésta es la síntesis de lo que pretende este plan. En consecuencia, es una guía interesante y práctica que prevé los medios económicos que van a permitir seguir dando cobertura a una demanda creciente de servicios, fundamentalmente debido a que el mejor conocimiento que tienen los hombres de la mar de la disponibilidad de estos medios hace que acudan a él más insistentemente y que la cifra de medidas de emergencia atendidas en el año 1997 haya aumentado en un 20 con respecto al año 1996.

A continuación paso a señalar uno de los medios instrumentales que desarrolla este plan. Antes he comentado el caso de Sasemar, la sociedad de salvamento propietaria del cien por cien de las acciones de Remasa, sociedad anónima que tiene una serie de equipamientos fundamentalmente de unidades marinas, que son buques de salvamento y las lanchas de intervención rápida, a las que antes me refería, que de alguna manera representan el brazo ejecutor práctico de Sasemar con medios propios, con recursos directamente controlados por él. Eso no quiere decir que Sasemar no tenga otros medios; tiene los medios adicionales correspondientes a los servicios que le prestan otras empresas privadas mediante contratos y también tiene los medios de colaboración que se desarrollan en conjunción con las comunidades autónomas y con otras instituciones como el SAR, que colabora muy cercanamente en la prestación de los servicios que coordina Sasemar.

Uno de los temas que ha reflejado un cambio en la actividad de Remasa ha sido que se han renegociado las condiciones contractuales de las cuatro unidades mayores y también de las lanchas rápidas de salvamento que operaban para salvamento marítimo. En consecuencia se ha producido lo siguiente. De las cuatro unidades mayores de remolque que tenía Remasa, una de ellas se ha sacado del servicio. Ya he comentado antes que hemos pasado de once a diez y, finalmente, a siete unidades de dedicación exclusiva, y una de ellas ha sido precisamente un barco de Remasa. Este barco está próximo a venderse y creo que esta venta materializará esta salida de la actividad en la sociedad. No obstante, han quedado otras tres unidades que son el *Punta Salinas*, el *Alonso de Chaves* y el *Punta Mayor*, que han pasado a mantener uno de los núcleos principales de la actividad de Remasa y, por otra parte, a constituir un claro menor coste para Sasemar en cuanto a la utilización de recursos financieros. Para ello lo que se ha hecho es novar los contratos que se habían establecido en 1994 a un plazo de cinco años, de manera que esta novación ha permitido la reducción de empleo de uno de ellos, pero también se ha producido una contrapartida, una cobertura que garantiza que en el caso de que se dispusiera, en los próximos tres años, de alguna de estas tres unidades que quedan habría una indemnización para Remasa por la salida de estas unidades. Algo parecido se ha hecho con las unidades de intervención rápida, que también se han redu-

cido en el coste que representaban para Sasemar en unos 100 millones de pesetas, pero también existe la contrapartida de garantizarles un uso, si no a más largo plazo, sí al menos que, en el caso de que salieran de los términos de empleo contractual por parte de Sasemar, tendrían la indemnización correspondiente. Esto ha permitido reducir en cerca de 400 millones de pesetas el coste para Sasemar, claro que ha supuesto también la misma pérdida de rendimientos por parte de Remasa. Sin embargo, esto no se ha hecho con el desequilibrio financiero de la misma, sino evitando la obtención de unos márgenes que parecía desaconsejable que fueran empleados simplemente para obtener un beneficio por parte de esta sociedad. Por otra parte, ha sido semejante y paralelo a lo realizado con las otras unidades que se estaban empleando por parte de Sasemar mediante contratos, que también se han ido renegociando a la baja con el fin de que el coste fuera inferior. En este sentido quiero señalar que las previsiones más actualizadas que tenemos, algunas publicadas con los Presupuestos Generales del Estado, ya reflejaban aproximadamente estas cifras que ahora repito. La facturación durante el año 1997 ha sido de 1.890 millones de pesetas; el resultado ha sido positivo marginalmente, prácticamente cero, pero ha tenido un *cash flow* positivo del orden de 300 millones de pesetas. De manera que este planteamiento ha permitido un desenvolvimiento positivo de la sociedad y, por otra parte, ha consolidado un balance saneado y de una magnífica posición patrimonial y financiera, con un capital de 400 millones de pesetas, unas reservas de 1.132 millones de pesetas y un conjunto de inmovilizado de 1.787 millones de pesetas para la sociedad.

Lo que faltaba, a continuación, era realizar un plan de futuro, es decir, un posicionamiento de Remasa ante el futuro. Hasta este momento, el planteamiento era claro: Remasa operaba las unidades que fundamentalmente él mismo adquiría y obtenía un margen con ello, pero su dedicación era exclusiva, es decir, tenía como cliente exclusivo a Sasemar. Lo que ha parecido interesante es que diversifique su actuación y en ese sentido se le ha pedido que realice un plan de futuro cuyos objetivos son mantener la capacidad para servir los actuales y futuros contratos con Sasemar y concurrir en igualdad de condiciones a los contratos de operación de nuevas unidades que construye Sasemar sobre la base de la alta calidad de servicio ofrecida por Remasa. En este punto quiero señalar que, efectivamente, ese contraste con otros oferentes permite obtener un precio más satisfactorio y, por lo tanto, incentivar que Remasa actúe más de cara al mercado que hacia el cliente único y exclusivo, Sasemar. Otro aspecto de ese plan sería mejorar la competitividad de la empresa en el actual campo de actividad y, finalmente, obtener ingresos alternativos abriendo otras opciones de negocio en el sector privado, siempre relacionadas con la actividad de Remasa. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Pasando ya al punto tercero de mi comparecencia, quisiera señalar que ha provocado un debate importante y, además, es un elemento claramente positivo lo sucedido el 6 de noviembre en Cádiz, cuando un barco del despliegue estratégico del Ejército americano tuvo un accidente con

un embarrancamiento enfrente de las playas de Rota. Quiero señalar que se trataba de un barco de tipo *roll-on, roll-off*; grande, que estaba en la zona de fondeo de la base naval de Rota; un barco de 44.000 toneladas, con una eslora de 206 metros y 33 metros de manga, que estaba acompañado por otra unidad semejante y que en la noche del día 5, debido a los fuertes temporales de poniente que hubo en toda España, como estaba acarreado el buque, es decir, estaba desplazándose en relación con el punto donde estaba anclado, porque las anclas no estaban cubriendo satisfactoriamente su función, los capitanes tomaron la decisión de salir porque era la forma más segura de hacerlo. En estas circunstancias, el fallo de uno de ellos, del *J. P. Bobo*, y el fuerte viento que les llevaba contra la costa provocó que, efectivamente, el buque acabara embarrancado. Como es lógico, surge la pregunta de cuál es el desarrollo que corresponde a lo previsto en la legislación vigente y, en consecuencia, lo que prevé la normativa básica de protección civil, que es el correspondiente real decreto de 1992, así como la puesta en marcha de lo que prevé el Plan nacional de contingencias en ejecución del convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos del convenio OPRC del año 1990. Desde nuestro punto de vista, la respuesta fue muy satisfactoria en cuanto a rapidez, no en cuanto a las consecuencias, que no fueron las más favorables en esta circunstancia, si bien hay que decir que los resultados fueron limitados respecto a los daños producidos.

El procedimiento de seguridad establecido en relación con el accidente, bajo la superior delegación del subdelegado del Gobierno en Cádiz y la dirección técnica del capitán marítimo de Cádiz, funcionó con el operativo previsto, en primer lugar, a través del centro zonal de coordinación de salvamento de Tarifa, el cual movilizó inmediatamente el *Punta Mayor* en menos de 15 minutos, buque que acudió rápidamente en auxilio de lo que pudiera hacerse ante este embarrancamiento. El barco estaba cerca de la costa y el embarrancamiento se produjo en pocos minutos; en consecuencia, la actividad tuvo que referirse fundamentalmente al reflotamiento posterior y a la ayuda en la prevención de la contaminación que se produjo como consecuencia de la perforación de un tanque de la proa. Las estimaciones que se hicieron entonces, y que parece que se han confirmado después, son que se perdieron 300.000 litros de combustible del buque. Era un combustible ligero, de tipo gasoil, de manera que se adoptaron todas las medidas que se estimaron oportunas en esta circunstancia y se movilizaron una serie de medios para atender tanto al reflotamiento como la lucha contra la contaminación. Se desplazaron dos buques de salvamento al lugar del accidente, así como otro a la zona del estrecho; un helicóptero de salvamento estuvo a partir de la mañana de ese mismo día siguiendo la evolución de la contaminación producida y una embarcación de salvamento estuvo haciendo diferentes operaciones logísticas: batiendo el agua, llevando diferentes equipos, vigilando en los caños qué contaminación se había producido, etcétera. Se llevaron también 1.700 metros de barreras procedentes de Barcelona, Cartagena y Algeciras y un equipo especializado en extracción

de combustible. La cooperación que se obtuvo de otras instituciones fue una unidad de buceo de la Armada, barcasas de la Armada, embarcaciones de aligeramiento trasladadas desde Algeciras, remolques contratados por el propietario del buque, tres remolcadores portuarios que colaboraron en estas tareas y unos consultores expertos internacionales contratados por el armador para el reflotamiento para calcular cuáles eran las medidas de trasvase de cargas que permitían el reflotamiento del barco. Todos ellos colaboraron estrechamente con las autoridades competentes, integrándose en el operativo de respuesta, del que también forma parte el personal de la capitanía marítima de Cádiz junto con el personal del Ministerio de Defensa, de la subdelegación del Gobierno en Cádiz y de la Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Hubo un conjunto de medios dispuestos. Los helicópteros emplearon ocho horas en la supervisión del accidente, el buque *Punta Mayor 105* y la lancha de salvamento que se desplazó desde Huelva, 148 horas; se desplazó desde Huelva porque la que está disponible en Cádiz en ese momento estaba revisándose técnicamente.

Con todo este operativo continuaron haciéndose las previsiones correspondientes y se logró el desembarrancamiento del buque. En coordinación con la Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, se tomaron muestras de las aguas marítimas con el fin de hacer un seguimiento de la concentración de hidrocarburos producida que permitiera ver cuáles eran las medidas de tratamiento más adecuadas. Se tomaron muestras en la playa, en las aguas de Fuenterrabía, habiéndose analizado en el Fedes, y posteriormente hemos tenido conocimiento a través de los medios de comunicación de que la Junta de Andalucía dispone de una nueva analítica que pudiera permitir relacionar el hidrocarburo hallado en los peces y moluscos muertos con el combustible procedente del buque *J. P. Bobo*. Sin embargo, el único análisis que conocemos de la Junta de Andalucía no establece prueba concluyente de relación entre el vertido y la muerte de fauna en la zona. Otros estudios y análisis que asimismo se adjuntan se inclinan a relacionar dicha mortandad con las fuertes lluvias producidas en esos días, que provocaron la crecida del río Guadalete unidas al fuerte temporal reinante en la zona. Además, existen dudas sobre la evidencia científica que pudiera relacionar un hidrocarburo degradado como éste con las muestras orgánicas analizadas. La manifestación citada en los medios de comunicación aconseja no pronunciarse con rotundidad, sino esperar a que el competente para establecer esta relación, que es el juzgado ante el que se han presentado las denuncias por reclamación de daños sufridos, sea el que, a través de las analíticas correspondientes, determine cuál ha sido el daño potencial producido a los afectados.

En resumen, se puede decir que las actuaciones han sido inmediatas y suficientes, habiendo permitido reflotar el buque y disminuir y minimizar el efecto del vertido. Las averías producidas en el buque se han reparado finalmente en Cádiz.

Un tema de enorme importancia era establecer la responsabilidad en cuanto a quién era competente para deci-

dir el tratamiento del buque. Hay que tener en cuenta que este buque era afecto a los intereses de la defensa nacional, de manera que lo que se ha hecho es colaborar con las autoridades militares y se han establecido canales operativos con ellos, en todo momento. Por otra parte, la administración marítima —española y americana— ha estado coordinando estos temas y lo que ha aportado es el certificado de responsabilidad por contaminación producida por este buque, de manera que se garantice que cualquier daño producido pueda ser compensado económicamente en el momento en que los afectados demuestren esta situación.

Por no extenderme más, puesto que creo que he agotado ya mi tiempo, diré que, independientemente de la actuación judicial que determinará la existencia o no del nexo entre vertido y daños producidos, la administración marítima juzga que el tema se ha seguido perfectamente desde el punto de vista de coordinación y, en consecuencia, no ha podido encontrar negligencia alguna en este planteamiento.

Con esto termino y quedo expuesto a las preguntas que quieran hacer sus señorías. Muchas gracias.

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

Por lo que ha llegado a conocimiento de esta Presidencia, como es lógico, van a intervenir varios portavoces por parte de cada grupo. En esta Comisión hemos sido siempre generosos con el tiempo, pero yo pido a cada portavoz parcial que sea consciente de que no debe consumirlo todo.

Como autor de las solicitudes de comparecencia, por parte del Grupo Parlamentario Socialista intervendrán el señor Segura y la señora Romero. En primer lugar, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: En efecto, esta comparecencia se produce porque ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista en tres ocasiones sucesivas, tal como se recoge en los correspondientes documentos de la Cámara. En primer lugar, el 30 de enero de 1997 —es decir, hace 13 meses— el Grupo Parlamentario Socialista solicitaba la comparecencia del presidente de Remasa, en consecuencia, del director general de Marina Mercante. En segundo lugar, el día 7 de junio de 1997 se solicitó también la comparecencia del director general de Marina Mercante, en su condición de presidente de la sociedad estatal de salvamento marítimo, a efectos de dialogar y de que la Administración tuviera conocimiento y acceso a información —como en todo estricto planteamiento democrático debe ser— sobre la elaboración de lo que, según sabíamos por noticias de prensa, sería el nuevo plan nacional de salvamento marítimo. En tercer lugar, el Grupo Parlamentario Socialista también solicitó la comparecencia del director general de Marina Mercante para analizar el tema de Cádiz, respecto al que intervendrá la señora Romero.

Señorías, a nosotros nos parece muy oportuna esta comparecencia, aun cuando haya sido muy diferida en el tiempo y algunas de las motivaciones que impulsaron al Grupo Parlamentario Socialista a solicitarla se hayan diluido por la dinámica de los acontecimientos. Nosotros

queremos crear al ministro de Fomento cuando en los primeros días de julio pasado en su discurso ante la asamblea nacional de Navieros Españoles, Anave, se comprometió y dijo lo siguiente, y cito textualmente: Por eso quiero confirmar que a principios del próximo año —ya llevamos más de un mes— habrá en el Congreso de los Diputados un debate parlamentario sobre la situación de la marina mercante española. Me propongo enviar un informe, que está actualmente en proceso de elaboración, en el que se atenderán todas y cada una de las peticiones, todos y cada uno de los problemas a los que se ha referido el saliente presidente de la asociación nacional de navieros españoles, cuya junta directiva se renovaba en aquel acto. De aquí que el Grupo Parlamentario Socialista espera —en representación, naturalmente, de los intereses populares— que se produzca ese importante debate en las Cortes Generales, por primera vez, en la actual VI Legislatura democrática.

Esta comparecencia es una especie de primera aproximación a lo que debe ser ese futuro debate y no podemos dejar de señalar la oportunidad de que es este año, 1998, el que —decidido por la ONU— se ha calificado como un año de esfuerzo internacional, en una política de salvar nuestros mares y océanos. De ahí que sea el Ministerio de Fomento, a través de la sociedad estatal de salvamento marítimo y de la Dirección General de Marina Mercante, quien juegue un papel importante —no excluyente ni único— en la defensa del medio ambiente marino. Si tenemos en cuenta que es obligación de la administración marítima española, recogido ya en el I Plan de salvamento marítimo aprobado en el año 1989, que tuvo una vigencia de cinco años —hasta el año 1993—; que se reiteró en el II Plan de salvamento marítimo, que tuvo también una vigencia de cuatro años —desde 1994 a 1997—, y que, por la intervención del director general de Marina Mercante, nos ha parecido entender que se recoge también en este III Plan de salvamento marítimo, del cuatrienio próximo, la defensa del medio ambiente y de la seguridad en la mar tiene que ser columna vertebral y motivación básica de las iniciativas del Ministerio, y precisamente de la Secretaría de Estado responsable de este tema.

No podemos olvidar que España tiene 8.000 kilómetros de litoral costero, ni podemos olvidar tampoco que, año tras año, pasan por la proximidad de nuestras costas más de 150.000 buques mercantes al año, lo que da una idea —innegable, en el número— de la importancia de los riesgos y, consiguientemente, del interés que hay que poner en el control de ese tráfico. Si a ello sumamos que, en momentos punta desde la perspectiva turística, a lo largo del año, navegan por nuestras aguas territoriales y se acercan a nuestras costas más de 200.000 embarcaciones de recreo, casi 20.000 barcos de pesca, etcétera, sin olvidar los deportistas que hacen *surf*, ala delta, que tienen accidentes y que hay que auxiliarles, qué duda cabe que esta sociedad estatal de salvamento marítimo es un elemento operativo al cual el Estado tiene que prestar la máxima atención. Porque si se presta atención al tráfico en tierra —llámese ferroviario, por carretera, etcétera—, con cifras elevadísimas que podrían ser mayores —otros pueden argumentar que menores y canalizarse en otro sentido—, observaremos

que el tráfico marítimo requiere cada vez más de actuaciones económicas. De ahí que nosotros no queramos ver el asunto con un esquema exclusiva y esencialmente economicista de rentabilidad. La rentabilidad en la mar es el salvamento de vidas humanas. La rentabilidad en la mar es aportar seguridad a un sector calificado por todos los organismos internacionales —por encima del sector extractivo del carbón, por encima del sector de la construcción, por encima de cualquier otro sector— como el sector profesional más peligroso. Nuestra responsabilidad pública, la nuestra, la de aquellas personas como el que está hablando en este momento, es decir, diputados, senadores, miembros de las Cortes Generales, es la de exigir al Gobierno que sea lo más eficaz posible en el cumplimiento de esas obligaciones.

Curiosamente, señor director general, señor Casas, a nosotros nos apena la actitud oscurantista del Ministerio del cual forma parte, de la Secretaría de la que forma parte su Dirección General, no canalizando información a las comisiones específicas de las Cortes Generales. Resulta inconcebible que hoy pretendamos debatir este asunto con escaso éxito porque nos falta información. Y es que hace unos 15 ó 20 días —me parece recordar que fue el 20 de enero pasado—, el Ministerio presentó en Gijón públicamente el documento al que nosotros no hemos tenido acceso; es decir, la modificación del vigente plan nacional, esta especie de III plan nacional. Cómo es posible que a los miembros de esta Comisión de Infraestructuras se nos haya hurtado hasta el día de hoy —espero que a partir de mañana lo tengamos en nuestro casillero, a no ser que lo tengan diputados del Grupo Parlamentario Popular; imagino que no porque si no lo tenemos los restantes grupos, no se entendería que ellos lo tuvieran—, no se nos haya hecho llegar ni hayamos encontrado en nuestro casillero un plan sobre el que podamos estudiar y debatir.

Dado que no tenemos un *staff* de asesores como tiene el Gobierno, no estamos en condiciones de hacer un análisis crítico de su contenido. Ésta es una actitud que el Gobierno viene manteniendo en esta área. Nosotros no hemos logrado entender que, si en el mes de noviembre de 1996 se produce un acuerdo por unanimidad del Pleno del Congreso de los Diputados por el que se insta al Gobierno a que presente a la mayor brevedad posible un documento que defina cuáles van a ser las líneas marítimas de interés público y los mecanismos a seguir, transcurrido un año, en el mes de septiembre de 1997, se publique un real decreto al que no tuvo acceso esta Comisión, que deferentemente debió haber conocido en estricto sentido democrático, pero que conoce exclusivamente por su lectura en el Boletín Oficial del Estado. Cómo es posible que se produzcan acontecimientos posteriores, que no son motivo de esta comparecencia, por los que el Grupo Parlamentario Socialista está formulando las correspondientes actuaciones parlamentarias para poderlo debatir con rigor.

En el tema que nos ocupa, señor Casas, no podemos dejar de manifestar que el salvamento marítimo es algo que preocupa a la ciudadanía en general, aunque no sean tripulantes de buques. Está en la prensa permanentemente. En los últimos días hemos seguido con mucho interés, a través

de toda la prensa nacional, el salvamento de los naufragos del buque de la compañía Contenemar, el *Delfín del Mediterráneo*, un portacontenedores que, en la ruta Gijón-Canarias, a unas 250 millas del cabo de San Vicente y como consecuencia de un mar fortísimo, de olas de más de 8 metros, pierde un *container* e inicia la maniobra establecida en el reglamento correspondiente y vuelca. Como consecuencia de la actuación del servicio correspondiente, equivalente al Sasemar portugués, y gracias a que en las proximidades donde se produjo el hundimiento se encontraban en maniobras cinco buques de la OTAN dotados de helicópteros con tecnología incorporada a bordo que permitió el correspondiente salvamento, tuvimos la suerte de que se salvaran todos los tripulantes menos uno y la desgracia de que pereciera el jefe de máquinas en este accidente. En modo alguno puedo imputar la no actuación de la sociedad estatal de salvamento marítimo, puesto que las 250 millas estaban fuera de su alcance y el acontecimiento se produjo rápidamente, de la manera que he relatado y se ha leído en la prensa.

Tampoco podemos olvidar que en el pasado mes de agosto —y lo voy a decir respetuosamente y con el mayor sentido de responsabilidad posible— se produjo un accidente que trajo consigo la muerte de dos pescadores, a los que no podemos dejar de recordar aquí con un profundo respeto, que fueron víctimas de una circunstancia desgraciada, no imputable —en modo alguno quiero ser un parlamentario irresponsable— a irresponsabilidades de los tripulantes del helicóptero que no pudieron izar a aquellos dos marineros, que fueron depositados en el mar y desgraciadamente fallecieron. Quiero que quede muy claro mi respeto al trabajo de los tripulantes del helicóptero. Eso apareció en la prensa y generó convulsión informativa. Embarrancó en Cartagena un carguero que transportaba 70 toneladas de combustible, y está en la prensa del mes de septiembre de 1997. También ha aparecido en la prensa que un buque panameño contaminó de fueloil una playa de Anglès y numerosos acontecimientos de esta índole que se han producido en 1997.

Manifestamos la preocupación que nos producen los planteamientos economicistas que inspiran, según hemos entendido de la intervención del director general de Marina Mercante, el contenido de ese III plan. Con la lógica preocupación e interés parlamentario, accedemos a informaciones de las que deducimos que se están tomando decisiones que deben ser muy razonadas y fundamentadas, pero nos preguntamos cómo es posible que en ese proyecto dejemos de tener 10 remolcadores o buques de salvamento de altura —inicialmente eran 11—, de eslora no inferior a 60 metros, de potencia no inferior a 6.000 caballos, con un número de tripulantes no inferior a 12 (yo los conozco porque he navegado en el *Punta Salina* y en el *Punta Mayor*; siguiendo con verdadera curiosidad experiencias en esos buques); contenedores con equipos de lucha contra la contaminación y con otra serie de medios de urgencia médica, lo que permite a esos buques navegar en cualquier tipo de condición adversa. Son remolcadores que se han distribuido a lo largo de los 10 últimos años en cinco fachadas marítimas: en el Cantábrico, en Galicia, en el Estrecho, en

el Mediterráneo y en Canarias, con un mínimo hasta ahora de dos remolcadores por fachada. Parece ser que vamos a pasar a remolcadores, a buques de salvamento —lo digo entrecorridamente—, que podrán tener, según las bases de la convocatoria a la que hemos tenido acceso al leer las órdenes ministeriales, esloras de 25 metros (es decir, se baja la eslora de 60 a 25, que sería la mínima posible); tripulación de 6 personas; tracción a punto fijo reducida a la tercera parte de la que tenían los que han prestado el servicio hasta el momento, pudiendo ser su potencia de 25.000 caballos y, además, estarán contratados a tiempo parcial. Sin entrar a valorar el tiempo de respuesta de estas unidades que es, desde luego, muy superior al de las anteriores —teóricamente tardan más tiempo en llegar al punto donde se ha producido la emergencia—, creemos que no van a tener elementos suficientes en la lucha anticontaminación, que no van a llevar tripulaciones suficientemente cualificadas en labores de salvamento marítimo, que les va a ser mucho más difícil navegar en circunstancias marítimas adversas y, en consecuencia, serán embarcaciones muy próximas a la inoperatividad con mal tiempo, que es cuando realmente se les necesita.

Voy a citar el caso de un buque al que se tardó unas 36 horas en aportar la ayuda correspondiente. A nosotros nos gustaría, señor Casas, que usted nos explicase algunas cosas. Voy a formularle un conjunto de preguntas porque soy consciente de que no debo abusar del tiempo, señor presidente. Este diputado puede estar desinformado y consiguientemente se somete al análisis crítico del señor director general. Primera pregunta. El buque *Carla*, de bandera panameña y de casi 200 metros de eslora, se encontraba, en una fecha que no tengo claramente establecida, con avería de motor en situación de emergencia. Iba paulatina y lentamente derivando —lo digo en terminología marítima— con un fuerte temporal del oeste; pide auxilio por el canal de socorro y solicita ayuda para entrar en Bilbao o en Santander. Al no producirse la ayuda de manera más o menos inmediata, razonablemente en un par de horas, se ve obligado a fondear en zona que no es un fondeadero natural por razones de emergencia y se tarda, según informaciones a las que ha accedido este diputado, treinta y seis horas en prestarle ayuda, contadas lógicamente desde el momento en que la solicita, y el fondeo se produce a menos de dos millas de Lequeitio frente al faro de Santa Catalina y fue motivo de gran expectación popular.

Señor Casas, ¿el acontecimiento fue tal como lo he descrito? En el supuesto de que no haya sido así, le agradecería que me corrigiese, y si ha sido así, que justifique las razones que han conducido a tardar treinta y seis horas en aportar la ayuda correspondiente. En segundo lugar, señor Casas, me gustaría pedirle contestación a una pregunta de este tenor. ¿Qué tiempo medio de respuesta cree usted que darán los nuevos remolcadores a los que usted ha hecho referencia, que van a estar en lo que han denominado régimen de disponibilidad —desconozco qué quiere decir eso; ya nos lo indicará— ante una emergencia marítima tanto en horas diurnas como en horario nocturno? Obviamente, entiendo que en este conjunto de preguntas, si estima contestar a alguna de ellas por escrito, lo puede hacer, como es

obvio, porque esto no es una trinca parlamentaria. En tercer lugar, en relación a la pregunta que le acabo de formular, ¿de qué potencia de tiro a punto fijo disponen los remolcadores contratados o que se van a contratar en régimen de disponibilidad? (**Rumores.**) Es para nota. Quisiera hacer notar que se trata de la vida de los tripulantes de la marina mercante española y si desde luego en este foro, donde estamos los representantes de la voluntad popular, no hacemos este planteamiento, escaso servicio hacemos a la marina mercante española. En cuarto lugar, ¿cuál es el número de tripulantes de esos remolcadores contratados en régimen de disponibilidad? En quinto lugar, ¿se encuentran las tripulaciones de esos nuevos remolcadores en condiciones profesionales cualificadas para afrontar una emergencia de contaminación marítima? Señor Casas, la experiencia nos ha demostrado que desde el nacimiento de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima a comienzo del año 1993, a raíz de la Ley anterior de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de noviembre de 1992, en la mar no solamente hay que estar preparado para dar respuesta a una emergencia marítima, sino que hay que ser eficaces; luego nosotros no queremos basarnos sólo exclusivamente en datos de pura estadística ni en valores economicistas sino en rentabilidades.

Señor Casas, nos gustaría que nos indicase cuáles son las diferencias más significativas entre los buques de salvamento que hasta ahora han estado prestando servicio y los remolcadores de operaciones portuarias que van a empezar a prestarlo, y nos preguntamos si son barcos que van a estar en condiciones de navegar en cualquier tipo de mar y de viento; nos preguntamos si la eslora mínima de estos buques va a posibilitar las faenas que van a tener que realizar; nos preguntamos y le preguntamos si con una fuerza de tracción de alrededor de cien toneladas y con una potencia de máquinas de más de 8.000 CV se encuentran con el equipamiento adecuado para la lucha contra la contaminación, y nos preguntamos si el mando va a estar ejercido por capitanes de la marina mercante.

Señor Casas, ¿nos podría usted explicar cómo ha sido posible que en la isla de Lanzarote, ante una operación de asalto, abordaje y apresamiento de un yate con droga, se haya obligado a una tripulación no cualificada como, creo recordar, la de Salvamar Lanzarote, una tripulación civil de una unidad especializada en temas de salvamento y lucha contra la contaminación, a participar en una acción donde se produjeron disparos? Esa acción es propia de las embarcaciones dependientes de la Dirección General de la Guardia Civil, del Ministerio del Interior y de la Dirección General de Aduanas, es decir, del Servicio de Vigilancia Aduanera. Como he dicho, se produjeron disparos de fuego real y yo le pregunto quién tiene la responsabilidad de esa toma de decisiones, de hacer que participen personas no cualificadas técnicamente ni con responsabilidades en actuaciones de ese tipo. ¿En qué parte de los contratos de Sasemar con Remolques Marítimos se especifica este tipo de operaciones y dónde figura la obligación de las tripulaciones de estas unidades a realizar este tipo de servicios de carácter policial, con todos los riesgos que ello conlleva? Es posible que no tenga en estos instantes la in-

formación adecuada, pero puede facilitarla cuando estime oportuno.

Señor presidente, voy a sintetizar en tres un conjunto muy superior de preguntas que haremos por la vía que nos da el Reglamento de la Cámara, como es obvio, de contestación oral en Comisión y de contestación escrita por parte del Gobierno.

¿Se ha iniciado ya el proceso de privatización de la empresa pública Remasa? La venta de ese buque a que ha hecho usted referencia, dato que nosotros desconocíamos, nos pone en la línea en la que se encuentra todo el sector estatal español. Se privatizará a buen seguro en poco tiempo la compañía Trasmediterránea, se ha privatizado la Empresa Nacional Elcano y nos preocupa un servicio de esta importancia, que requiere una finura institucional excepcional, porque el marino está solo en la mar, y en el Congreso y en el Senado tenemos que ser portavoces de la soledad y de la necesidad de apoyo de nuestros marinos mercantes, cualquiera que sea su titulación y el ejercicio de su profesión, ya sea de pesca, de transporte de grandes sólidos, líquidos, de combustible, de pasajeros, de carga rodada, de lo que fuere. Debemos actuar con una sensibilidad exquisita impidiendo que se privaticen servicios tan absolutamente fundamentales como éstos, y dado que nos encontramos en la oposición, sin la mayoría parlamentaria que lo impida, exigimos que ese servicio público, en el supuesto de que se produzca su privatización paulatina y progresiva, se preste con el mayor rigor y control de esta Cámara.

Sasemar, a través de su director, que hoy se encuentra en esta sala, se comprometió por escrito a que la rescisión de contrato al *Punta Service* —este caso es una pequeña deferencia al salvamento en Canarias, una de cuyas circunscripciones represento— no supondría medidas traumáticas para el empleo en Remolques Marítimos ni modificación de la calidad del servicio que se prestaría en Canarias. Nosotros hemos visto que de aquellos dos grandes remolcadores de altura, estaba prevista la eliminación de uno; afortunadamente, el Gobierno de Canarias y los parlamentarios creo que hemos actuado adecuadamente impidiendo esta actuación. Queremos plantear que los buques *Punta Salinas* y *Alonso de Chaves* —me parece que es el otro—, que se encuentra en la isla de Gran Canaria, continúen en el ejercicio de las responsabilidades que se les tiene encomendadas en un punto clave y mundial de tráfico de petroleros a través de nuestras aguas interiores de la comunidad canaria, aguas españolas, y naturalmente en las proximidades de las mismas.

En líneas generales —con esto termino—, nos preocupa que hoy estemos debatiendo un plan cuyo contenido sólo conocemos por la intervención del director general, nos preocupa que los esquemas economicistas hagan que disminuya la calidad del servicio y, consiguientemente, la garantía de la vida en la mar y que se produzca el deterioro del medio ambiente de nuestro litoral costero, y de ahí que demandemos al director general de Marina Mercante que haga llegar al ministro —aquí también se encuentran vocales asesores del mismo y del secretario de Estado— que esa manifestación ostentosa que ha hecho en distintos mo-

mentos, de compromiso de que en los primeros meses del año 1998 nos haría llegar a las Cortes Generales documentación para dar origen a un debate sobre la situación de la marina mercante española, no se quede en promesas ante un colectivo como el de la asociación de navieros españoles, sino que lo haga realidad ante esta Cámara para poder defender los intereses del sector marítimo, de los trabajadores de la mar y del transporte en un país netamente litoral como el nuestro, en el que el 80 por ciento de nuestras mercancías entran y salen por los puertos y por lo tanto son transportadas por barco.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Romero.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Lamentamos que no esté presente el secretario de Estado don Joaquín Abril Martorell, que era la petición que había hecho este grupo para informar sobre el tema que hoy nos ocupa. En cualquier caso, aceptamos la decisión de la Mesa y de los portavoces y esperamos que el director general de la Marina Mercante nos dé respuesta a las preguntas que todavía hoy nos seguimos planteando esta diputada y la sociedad gaditana, que hemos vivido con preocupación este suceso.

No voy a extenderme mucho en los hechos que motivan la petición de esta comparecencia porque ya los ha explicado el compareciente y, además, son de sobra conocidos por la opinión pública, pero, señor director general de la Marina Mercante, lo cierto es que los vertidos de gasoil, que fueron detectados por la vecindad inmediatamente como un fuerte olor a hidrocarburos, desde que se produce el suceso a las 12 de la noche, tienen una primera respuesta oficial por parte del delegado del Gobierno, el señor Torres Hurtado, a las 12 de la mañana, dando la versión de que el *Ulises J. P. Bobo* es un buque de la defensa, que se han vertido 300 toneladas de gasoil y que el gasoil es volátil, y, por tanto, no es contaminante y no tiene efectos para la flora y para la fauna. Fíjese, señor director general de la Marina Mercante, cuántos desmentidos, cuántas contradicciones, cuántos episodios rocambolescos no pueden haberse producido hasta este momento para que en el día de hoy nos encontremos con las circunstancias que voy a enumerarle.

En primer lugar, ha habido denuncias en la Fiscalía y se ha abierto un procedimiento judicial. En segundo lugar, se ha cerrado parte del caladero del golfo de Cádiz, con los consiguientes daños para la actividad pesquera y para el consumo, durante 15 días. En tercer lugar, se ha creado hasta una plataforma ciudadana contra el *Bobo* formada por distintos colectivos que recogen una inquietud que no se ha sabido disipar desde el primer momento. ¿Por qué hemos llegado a esta situación? Pues porque sobre la cuantía, en principio, se habló de 300 toneladas, después de 27.000 litros y luego de 11.000; se han dado hasta cuatro cifras diferentes, en parte por el capitán marítimo, en parte por el subdelegado del Gobierno. Sobre el dispositivo, de si se activó o no el ejercicio de salvamento previsto en estos casos, primero el capitán marítimo el sábado 8 de noviembre dijo que se activó lo que se pudo, pero después el subdelegado no respondió hasta el 29 de noviembre di-

ciendo que con el gasoil no se ponía en marcha un dispositivo semejante al que se había previsto anteriormente en el ejercicio de salvamento al que estoy haciendo referencia. Posteriormente, el propio capitán marítimo hizo otras declaraciones diciendo que no se había puesto en marcha el dispositivo porque el suceso no había sido suficientemente grave. Sobre si el vertido fue accidental o intencionado, parece que oficiosamente se dijo que el vertido se había hecho para que el barco perdiera lastre y pudiera salir del encallamiento —ésta no fue nunca una versión oficial, pero sí fue una versión que se dio oficiosamente y que dio pie a que hubiera toda una movilización sobre la intencionalidad o no de los vertidos—. Sobre los efectos, hay declaraciones del martes 11 diciendo que la presencia de hidrocarburos es prácticamente nula, el sábado 29 hay declaraciones diciendo que es pronto para determinar si la mortandad de moluscos se debe al gasoil y el miércoles 3 de diciembre hay otra declaración diciendo que es lógico que el gasoil cause la mortandad de los moluscos. Además, son desestimados por parte de Sasemar los requerimientos de información, que contesta que tiene otros menesteres que hacer y que no puede atender a la información de esta materia. En estos días el subdelegado no da tampoco ningún tipo de información. El jueves 4 de diciembre, cuando se reabre el caladero y ante la presión de diversos colectivos ante la subdelegación del Gobierno, nos encontramos con que el subdelegado dice que el Gobierno no tiene nada que ver en este asunto. Es más, el 3 de diciembre el subdelegado dijo que cuando se originó el percance era un tema que competía a la Junta y se limitaron a informarla, y continuaba declarando —y evidentemente me estoy refiriendo a declaraciones de prensa— que por el sitio donde ocurrió el percance la competencia era del puerto militar de Rota. Como ve, las declaraciones son de la más diversa índole. A todo esto hay que añadir que, como establece la Ley de Puertos, la Administración pública y el Ministerio competente tienen la responsabilidad de todas las competencias relativas a la seguridad y a la lucha contra la contaminación del medio marino; por eso es por lo que estamos aquí y por lo que hemos pedido la comparecencia en esta Comisión.

Lo curioso es que este percance sucede poco tiempo después de ese último ejercicio de salvamento llamado Cádiz-97 para la prevención de la contaminación de vertidos en la bahía de Cádiz, ejercicio que se realizó con la presencia del ministro señor Arias-Salgado y con un gran despliegue informativo. Por fin se había creado el operativo para evitar los vertidos en el mar. La cosa se convierte ya casi en un motivo de expectación cuando hasta incluso la misma ministra de Medio Ambiente habla de que si España tuviera una calificación de cero a diez en la lucha contra la contaminación de los vertidos, sin duda merecería la calificación de diez y que en España nunca más se podría producir un episodio semejante al del *Exxon Valdez*. En este caso no lo cito por dossieres de prensa que pudiera haber manejado personalmente, pero han sido declaraciones tan abundantemente leídas que las he recogido de oídas y por eso las vierto aquí. Es evidente que el aparato propagandístico funcionó y que el ejercicio de sal-

vamento Cádiz-97 no solamente fue un éxito, sino que hasta incluso sembró en toda la opinión pública la tranquilidad de que nunca más se produciría un vertido sin que tuviera su correspondiente dispositivo para evitar las consecuencias. Fíjese hasta qué punto se produjo ese simulacro, con todos los medios, que hasta el propio ministro asistió a ese ejercicio de salvamento y, según noticias de prensa, fue un ejercicio bastante costoso. Hubo simulacro de existencia de naufragos, que, por cierto, parece que a última hora no pudieron ser atendidos porque el ministro tenía prisa y tuvo que dejar el ejercicio de salvamento sin que pudiera terminar felizmente. Permítame, señor director general de la Marina Mercante, que ponga unas gotas de humor a ese ejercicio de salvamento, porque efectivamente fue un simulacro y, después, el vertido de *Bobo*, que hoy nos trae aquí, tampoco fue un suceso que motivara afortunadamente ningún episodio trágico ni tuvo ninguna repercusión en vidas humanas, pero es evidente que ese ejercicio de salvamento fue una gran operación de despliegue informativo.

¿Qué ha ocurrido para que después de ese gran despliegue propagandístico se produzca el accidente del *Uli-ses J. P. Bobo*, no les crea nadie y se convierta el suceso en el hazmerreír de los gaditanos? ¿Dónde estaba entonces el ejercicio de salvamento? ¿Qué es lo que había ocurrido para que ese vertido con esas 300 toneladas de gasóleo no pudiera ser contenido por la Administración y tuviera después las repercusiones que tuvo y que aún hoy sigue teniendo? Señor director general de la Marina Mercante, hubo muchas preguntas sin respuestas desde el primer momento, primero, relativas al barco. Por qué estaba allí, tan cerca de la playa, si es que había temporal o había inundaciones, por qué estaba tan cerca de donde se produjo ese encallamiento. No es precisamente una zona muy rocosa ni donde eso pudiera tener algún tipo de justificación. ¿Qué carga llevaba el barco? ¿Cuánto gasoil se vertió? De las cuatro cifras que se dieron, ¿cuál era la cierta? ¿Cómo se produjo el accidente? ¿El vertido fue accidental o fue intencionado para soltar lastre y para poder desencallar el buque? ¿Por qué el capitán del buque se marchó inmediatamente a los Estados Unidos, sin dar explicaciones? Señor director general de la Marina Mercante, se ha dado la explicación de que el capitán del buque justamente en aquellos momentos se jubilaba. Parece una explicación grotesca. Déjeme que le diga que no es una explicación habitual en sucesos de esta naturaleza cuando, como sabe, si el suceso ocurre en un barco normal, lo lógico es que el capitán responda de todos los años y no pueda marcharse del país donde se ha producido el percance.

Hay muchas preguntas relativas al operativo. ¿Qué operativo se ha puesto en marcha y quién era el responsable del mismo? ¿Cuál era la autoridad gubernativa que coordinaba el operativo? ¿Quién era en aquellos momentos el portavoz del Gobierno? ¿Qué coordinación se establece con la Junta de Andalucía, que tiene, como sabe, las competencias de salud, pesca y medio ambiente, pero no las de vertidos de mar a mar? Conoce muy bien que en el artículo 87 de la Ley de Puertos se dice que el servicio público se

prestará por la Administración del Estado y por las administraciones públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación, incrementado a través de los planes correspondientes. ¿Qué sucedió desde las 12 de la noche en que se produce el percance hasta las 12 del mediodía, con la declaración oficial del delegado del Gobierno? Hay preguntas relativas a las acciones posteriores, sobre qué tipo de actuaciones va a poner en marcha la Administración para la defensa de sus aguas territoriales, qué repercusiones se derivan para la fauna marina, para el consumo humano y cuáles son los efectos en el litoral. Son preguntas que han preocupado a la opinión pública y a las cuales o se ha dado respuesta tarde y parcialmente o han quedado sin responder.

Señor director general, en lugar de una explicación convincente, que sin duda la tiene, en los primeros momentos se frivoliza con *Chanel n.º 5*, eso era lo que el buque había vertido. En lugar de explicar el operativo y transmitir serenidad, no se dan explicaciones y se desprecia a las autoridades de la Junta, a quienes ya antes se había despreciado en el ejercicio de salvamento. No queremos pensar que pudiera ser la Administración central la que quisiera tener el exclusivo protagonismo de ese ejercicio de salvamento, pero todo parecía indicar que así era. Desde entonces comienza ese cúmulo de afirmaciones y desmentidos que ha sido llamado por la prensa de la provincia el culebrón del *J. P. Bobo*, sin que hasta este momento se hayan dado explicaciones convincentes de lo que sucedió esa noche y ni siquiera de cuáles eran las razones de ese mutismo. La Administración no adopta ninguna actuación en el primer momento —no me estoy refiriendo a las operaciones de salvamento, que ha explicado profusamente, sino a todas las actuaciones derivadas de aquel percance—, y si adopta algunas actuaciones, no se dan a conocer, de manera que la sensación en la opinión pública es que sus aguas territoriales han sido impunemente contaminadas y no hay ningún responsable. Si había sido el hazmerreír el ejercicio de salvamento Cádiz-97, por si fuera poco, doce días después se produce la primera gran mortandad de moluscos que provoca el parón de la flota. La Junta se ve obligada a vedar parte del caladero durante 15 días y 22 días después aparece una nueva oleada de moluscos muertos en la playa del puerto de hasta 30 centímetros de espesor. El hedor en los langostinos, lenguados y acedías impide la comercialización y los daños en la pesca son cuantiosos. Los análisis encargados por la Junta al laboratorio de Palmones, al centro de Pemares, a la universidad de Cádiz y a la de Córdoba, a diversas instituciones, en ese momento se minusvaloran, sin conocerse los resultados. No hay iniciativas de la Administración central para confrontarlos o para confirmarlos y se deja caer en la opinión pública que será un juez quien dictamine si son los de la aseguradora del buque o los de la Junta los que merecen fiabilidad. Es decir, la Administración en estos momentos no tiene quien la defienda.

Señor director general de la Marina Mercante, en sus directas responsabilidades, ¿en qué fecha se ha abierto expediente, si es que se ha hecho? ¿Cuáles son los resultados a tres meses del suceso? ¿Qué consecuencias se van a de-

rivar de ese suceso? Para que la opinión pública lo sepa, ¿son sus competencias los vertidos de mar a mar? Si lo son, ¿por qué no se dice desde el primer momento? ¿Por qué el delegado del Gobierno, el señor Torres Hurtado, dice que se ha comunicado a la Junta, como si ésta fuera responsable, cuando la Junta sólo es responsable cuando los vertidos son de aguas interiores a mar, pero no como en este caso? ¿Quién es el portavoz del ministerio en los momentos de esta catástrofe y después? ¿Es el portavoz el capitán marítimo? ¿Lo es la sociedad de salvamento en la mar? Si el buque es afecto a la defensa, ¿quién es el portavoz de Defensa que explica hasta dónde llegan las responsabilidades y quién asume los costes de los gastos derivados del siniestro, de la limpieza de las playas y los derivados de los daños y perjuicios? En toda esta historia, dígame, señor director general de la Marina Mercante, ¿qué pinta el subdelegado del Gobierno? Todavía no disponemos los diputados del Plan nacional de salvamento. He hecho la oportuna petición para tener la documentación prevista, pero le hago una pregunta: ¿por qué hay retraso en la inauguración del centro local de salvamento de Cádiz?

Hay muchas más preguntas que tendría que hacerle pero creo que...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Romero, le ruego que vaya acabando.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Voy acabando.

Las preguntas sustanciales se las he enumerado ya. Solamente quisiera decirle que, con independencia de las responsabilidades del expediente de investigación abierto, con independencia de las que se deriven del procedimiento judicial, con independencia de las indemnizaciones de la compañía aseguradora, ustedes tienen responsabilidades políticas. No han cumplido el artículo 87 de la ley donde se habla de que ustedes tienen que afrontar la responsabilidad del suceso y además tienen que coordinar directamente con la Administración autónoma correspondiente. No lo hicieron así. Por tanto, actúan con negligencia al asumir sus responsabilidades políticas. Han demostrado incompetencia por no asumir políticamente el operativo, por no dar además una información creíble y, a veces, por no dar ninguna. Además, han demostrado un desprecio a la Administración autonómica y, para colmo, después han descargado sus responsabilidades.

Señor director general de la Marina Mercante, ¿qué diría usted si yo le dijera que hay diputados del grupo parlamentario que apoya al Gobierno que nos acusan a nosotros, con esas palabras que suele usar su grupo, sin duda gruesas, de mentir descaradamente, cuando sabemos que la afirmaciones que ha hecho el subdelegado del Gobierno acerca del tema que compete a la Junta de Andalucía no se ajustan a la ley y son claramente un engaño a la opinión pública? Yo tendría que repetir la frase que ustedes suelen decir allí, en mi provincia: Miente descaradamente y con mala intención. Mienten para engañar a la opinión pública. Es usar palabras gruesas y no quisiera en el tono en el que he querido hacer mi intervención terminar con esas palabras gruesas, aunque el tono más suave en absoluto quiere

decir que no le dé todo el énfasis a la frase que he querido decir previamente. No quiero darle el tono grave porque el asunto no se lo ha merecido, pero sí su comportamiento.

Lo más grave de todo este asunto es que ustedes, probablemente, se han ganado un problema donde quizá no lo había. A estas alturas todavía no se ha terminado este episodio. Lo peor del caso es la sensación de ridículo en la que ha quedado la Administración central a la que usted hoy representa.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar con los demás portavoces. Les ruego que, en lo posible, no reiteren los hechos, que son conocidos, sino que expresen sus opiniones, acortando lo que haya que acortar, en beneficio de todos y, por supuesto, sin dejar ninguna opinión fuera.

Por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra en primer lugar el señor Fernández y posteriormente el señor Meyer.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Señor Casas, bienvenido y gracias por sus explicaciones.

He intentado oírle con mucha atención, sobre todo en el punto que hace referencia a la reducción de contratos que desde la sociedad estatal de servicios y salvamento marítimo ha hecho con respecto a Remasa. He tratado de conocer cuáles son las razones que les han impulsado para disminuir el número de contratos que tenían con esta empresa, que no olvidemos que también es una empresa pública. Dentro de esas razones que usted nos ha dado, la única que yo he encontrado como más nítida y más clara es que al renegociar el contrato de Sasemar con Remasa han decidido disminuir el número de unidades fijas que prestaban el servicio de salvamento marítimo, como consecuencia del Plan nacional de servicios especiales que nos ha presentado también hoy. La verdad es que yo noto ciertas contradicciones. Ustedes piensan que les sobra un remolcador fijo y en el Plan que usted nos ha presentado hoy, que abarca del año 1998 al 2001, se incrementan los servicios de salvamento con mayor número de unidades. Yo creo que hay una contradicción evidente y, en este caso, un poco entendible.

Como usted también ha afirmado, Remasa operaba hasta este momento con sus unidades, exclusivamente con contrato de Sasemar, sus remolcadores y las lanchas que tiene esta empresa pública. También nos ha dicho que a partir de ahora Remasa deberá competir en el mercado, que es una afirmación muy contundente porque significa que una empresa que hasta este momento ha tenido garantizada su estabilidad, tanto económica como de personal, a partir de ahora se va a tener que buscar la vida —dicho en un tono coloquial—; es decir, el Estado se va a desentender de una de sus empresas públicas y la va a dejar que se busque su volumen de negocio a través de la competencia con otras empresas privadas. Ésta es una medida totalmente desacertada, porque una empresa pública, de la noche a la mañana, no se puede dejar al libre mercado de esta manera. Esto hay que enmarcarlo, lógicamente, dentro de las políticas que está manteniendo el Partido Popular en el Gobierno con respecto a las empresas públicas, pero que

en este caso no es una política clara de privatizaciones, porque cuando hablamos de privatizaciones —por lo menos tenemos la sensación de que el asunto va por otro lado—, las empresas públicas se venden, alguien las compra y siguen funcionando. En este caso el asunto es mucho más grave: no se le ofrece contrato de trabajo, tampoco se privatiza, con lo cual se crea una situación bastante oscura para el futuro de esta empresa.

Hay un dato que me parece significativo y es que se descartan los servicios de un remolcador de Remasa y, al mismo tiempo, se contratan los servicios de otro remolcador de una empresa privada. En este caso, las cuentas no nos salen. Si sobra un remolcador de una empresa pública, ¿por qué se contrata otro remolcador de una empresa privada? Ahí hay una contradicción grande y evidente, y nos tendrá que explicar cuáles son las verdaderas causas que han motivado esta decisión que ocasiona graves perjuicios a Remasa y también a los trabajadores de esta empresa. Sigo insistiendo en que espero que en su segunda intervención nos dé razones más convincentes o más contundentes para saber qué es lo que quieren hacer.

Tengo entendido que respecto al remolcador al que no se ha renovado el contrato ha habido unas negociaciones para dejarlo como centro de formación, y también ha habido negociaciones con el Ministerio de Medio Ambiente para ver cómo se podía solventar este asunto. Me interesaría conocer si hay algo serio y concreto en este sentido; es decir, si la salida de este barco con su tripulación va a ir en ese sentido o si se va a quedar totalmente desamparado. En todo caso, me gustaría conocer si esos intentos son ciertos y qué ha sucedido para que no hayan cuajado en una operación que dé estabilidad a la empresa y —repito— a los trabajadores.

Usted conocerá que en este momento la situación es bastante difícil para los trabajadores, porque la consecuencia que parece que se está dando es que este barco se vende y que Remasa se va a quedar con un número de trabajadores superior a sus necesidades. Por tanto, también nos gustaría conocer cuál va a ser la salida de esta plantilla; si va a haber reducción de plantilla, si va a haber bajas incentivadas, prejubilaciones o qué tipo de soluciones se va a buscar para el futuro de estos trabajadores.

Nosotros pensamos que el salvamento marítimo es algo de enorme importancia, y cuando vemos estos planes para compartir el salvamento marítimo con empresas privadas la pregunta que lógicamente nos hacemos es si la empresa privada está capacitada para este tipo de operaciones, ¿se puede dejar en manos de la iniciativa privada el salvamento marítimo? Creemos que el futuro del salvamento marítimo no debería pasar por este tipo de medida.

En segundo lugar, quiero referirme al Plan nacional del servicio especial de salvamento marítimo que usted ha presentado, que abarca del año 1998 al 2001, y tengo que unirme a la crítica que ha hecho el portavoz socialista porque malamente vamos a poder hablar de un plan que desconocemos. Sólo con la información que usted nos ha facilitado hoy aquí no nos podemos hacer una composición para ver si el plan es bueno o malo. Yo he tomado algún apunte y veo que hay medidas que pueden ser buenas, pero

ya digo que desconozco el plan en su conjunto, por lo que no voy a poder opinar sobre él. Lo que sí voy a pedir —pero no sé si va a ser posible o qué tramitación parlamentaria tendremos que hacer los grupos— es que este plan nacional de servicios especiales se tramite en este Congreso, para que los grupos parlamentarios podamos aportar ideas o, en otro caso, rechazar aquello que no nos parezca correcto.

No tengo más que decir, porque la verdad es que de este plan poco se puede hablar en este momento —sólo a través de lo que ha sido su intervención—, pero quiero reiterar que nos gustaría que fuera tramitado en el Congreso como proyecto de ley o con algún tipo de iniciativa por la que podemos conocerlo en profundidad y pronunciarlos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Meyer.

El señor **MEYER PLEITE**: Señor director general, he seguido muy atentamente su explicación en relación con el accidente del buque norteamericano *J. P. Bobo*, pero en su exposición no ha añadido nada sobre lo que la Administración central ha dicho desde el momento en que se produjo el accidente y en contestaciones a preguntas que yo mismo formulé al Gobierno en relación con todo lo que se derivaba de este accidente, es decir, el volumen de combustible que se derramó al mar, el tipo de buque, etcétera, y sobre todo la magnífica operación, su rapidez y que no ha existido ningún tipo de contaminación derivada del derramamiento provocado por el accidente, o sencillamente realizado por el propio capitán para levantar el buque y acabar con la situación de embarrancamiento.

Quiero manifestarle con rotundidad que en este accidente el Gobierno ha mantenido una actitud de desinformación, por un lado, y, por otro lado, ha faltado a la verdad. De desinformación porque no se ha dado inmediatamente a conocer a la opinión pública algo que debía ser obligado, que es una información veraz de qué es lo que ha sucedido, y eso se sabe en muy pocas horas. Es decir, lo que preocupaba fundamentalmente —ya que las vidas humanas no han corrido peligro— a la sociedad gaditana, y sobre lo que sigue preguntando, era por qué se produce ese vertido de hidrocarburos, si por una grieta o porque el capitán decide, para aliviar peso, derramarlo. Y eso es una cosa muy sencilla de decir y muy fácil de verificar. Pues bien, se opta por el silencio, por no informar, y posteriormente la Administración lo que hace es faltar a la verdad, diciendo que se pone en marcha un operativo en 15 minutos —lógicamente tenemos que entender que era un operativo para evitar la contaminación— y, por otro lado, que no hay contaminación. Y le puedo decir con rotundidad que eso no es verdad. Existe contaminación, se han producido daños muy importantes en la flora y la fauna, se han producido daños económicos notables en la flota pesquera y se han producido daños porque se prohibió el consumo de todos los productos derivados de la extracción de ese litoral. Y a los que vivimos en esta zona no nos hace falta laboratorio alguno para saber cuándo una playa o un producto están contaminados. Sencillamente lo sabemos por

el olor, por todos los moluscos que aparecen muertos en la playa y por el olor a gasoil del pescado que se lleva al mercado. La propia inteligencia popular, sin apelar a ningún tipo de laboratorio, decide que lo razonable era no consumir en esa época ningún tipo de producto que hubiese sido extraído de las aguas contaminadas de Rota.

Lo que yo no llevo a comprender es el porqué de esa actitud de la Administración, por qué no decir la verdad; que se ha producido un accidente, que se ha producido una contaminación y que no ha sido posible ningún tipo de actuación para evitar esta contaminación. Lo contrario, ¿qué produce inmediatamente? Que la sociedad, la opinión pública, se encuentra, por un lado, desprotegida y, por otro, no le da fiabilidad alguna a la Administración. Porque se trata de algo evidente. Éste no ha sido un accidente en alta mar, éste es un accidente que lo han visto todos los gaditanos, todos. La mortandad se ha producido en la playa y todo el mundo hemos estado en la playa, oliendo el gasoil, viendo la mortandad de los moluscos, y todo el mundo ha comprado en esa época algún lenguado que tenía que tirar al cubo de la basura porque no se podía comer. Y, ante una cosa tan evidente, ¿por qué no se dice la verdad? Creo que sólo puede haber una explicación, que es la del tipo de buque a que nos estamos refiriendo, la bandera que llevaba y el destino que tenía, y que en cierta medida tenemos que pagar —o ustedes prefieren pagarlo— un cierto vasallaje por esa bandera y por ese uso al que estaba destinado. Es decir, se trata de un buque de la Armada de Estados Unidos, que llevaba vehículos pesados y todo tipo de material de avituallamiento para la VI Flota que amarra en Rota. Y como se trata de Estados Unidos, ya ven ustedes.

Usted ha dicho una cosa que me ha preocupado. Ha dicho que el buque estaba afectado a la defensa nacional. Pero el buque estaba afectado a la defensa nacional de Estados Unidos, no de España. Y ese buque, de la Armada de los Estados Unidos, llevaba una carga muy concreta para descargar en Rota. Pero yo le hago el siguiente planteamiento: Si hubiese sido al revés, es decir si un buque de la Armada española, en cualquier litoral de los Estados Unidos produce esa contaminación, ¿qué hubiese pasado? Yo le doy la respuesta. En Estados Unidos inmediatamente el capitán de ese buque estaría detenido, y como detienen en Estados Unidos con grilletes en pies y manos, y desde luego, no se va de Estados Unidos. Sin embargo, parece que en este país ha sido un buque de la marina de Estados Unidos y el capitán, por de pronto, se quita de en medio, con lo cual se da una sensación penosa de que parece que hay que pagar —o que están dispuestos ustedes a hacerlo— un cierto vasallaje, porque se trata de un buque con bandera norteamericana. No se tiene una actuación clara, ejemplar, ejemplarizante, de información concreta y de no ocultar una realidad, la de que se ha producido un daño irreparable para la flora y para la fauna y sobre todo que se ha producido un daño económico para la flota pesquera y para los intereses de Rota, que lógicamente tienen que tener una respuesta y una defensa por parte de la Administración. La Administración tiene que adoptar una posición totalmente contraria, de defensa, de información, de ponerse al frente de la exigencia de responsabilidades. Se

producen cosas increíbles. En el momento en que la Administración tiene que analizar los hidrocarburos de la playa y contrastarlos con el fuel o con los hidrocarburos de la carga del buque, lógicamente hay que ir al buque a coger una muestra de ese hidrocarburo y compararlo con los hidrocarburos de la playa. Le tengo que decir que, para coger la muestra de hidrocarburo del buque no va la Administración, se le dice al armador que facilite una muestra y el armador la facilita, pero la Administración no va al buque. Es una cosa insólita; me imagino que el armador habrá presentado la muestra que haya querido. Ha sido una cosa voluntaria y ha cogido su muestra, pero no ha ido la Administración.

Por tanto, no se entiende esa actitud, no se entiende la respuesta, no se entiende el silencio y, sobre todo, no se entiende que se falte a la verdad ante una cosa tan evidente. Si hubiese sido en alta mar, es su palabra contra la nuestra, pero decir que no hay contaminación por un accidente producido al borde de la playa, que lo conocen todos los gaditanos, todos los que hemos paseado por ahí, y que ha sido una actuación ejemplar, es un poco desolador. Tan es así que en los carnavales de Cádiz, un acontecimiento popular de primera magnitud, en el que los gaditanos, con esa sabiduría centenaria, recogen los acontecimientos del año en una crítica inteligente, han hablado ya de este incidente. Ayer mismo, una de las comparsas hablaba de este incidente. Los gaditanos, con esa inteligencia que tienen, venían a plantear que, efectivamente, sobre este incidente del que nadie dice nada da la impresión de que, como era bandera de los Estados Unidos, que son los amos de Europa, los amos del mundo, aquí no ha pasado nada. Ésa es la conclusión de ayer o anteayer en Cádiz. Desgraciadamente, si hay que encontrar alguna explicación, tal vez sea ésta. Lo digo con total preocupación. Como decía antes, si este incidente se llega a producir en costas norteamericanas, no sé qué habría pasado. El tratamiento, por otra parte lógico, que habría que dar a este tipo de incidentes es una respuesta inmediata de la Administración del país; de forma cautelara pedir responsabilidades al capitán, impedir que se vaya y actuar con total rotundidad con el país que abandera el buque, aplicando todo el Derecho internacional, porque estamos hablando de incidentes que después algunos tienen daños irreparables. En cuanto a los daños ecológicos, esperemos que no sean irreparables.

Por tanto, tengo que decirle, señor director general, que con su no explicación y con una información que falta a la verdad en esta comparecencia, lamentablemente tendremos que trasladar a la opinión gaditana que lo que ha venido a decir hoy la Administración es lo que ha dicho desde el primer momento del incidente: que no se ha producido contaminación y que ha sido una operación ejemplar. Desde luego los gaditanos sacarán sus consecuencias, los pescadores sacarán sus consecuencias y los consumidores sacarán sus consecuencias. Lo más preocupante de todo esto es que si en esta ocasión, cuando se ha producido un incidente de este tipo, ésta es la valoración de la Administración, qué pasará cuando se produzca un incidente con más castigo todavía para el medio ambiente. Es tremendamente preocupante. Si ante esto que ha sucedido,

que lo hemos visto todos, ustedes dicen lo que dicen, la verdad es que nos dejan tremendamente preocupados. En este caso concreto su comparecencia no solamente no nos da tranquilidad sino que nos ha aumentado la inquietud.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: La comparecencia de esta tarde resumía tres y supongo que ello ha hecho que, posiblemente, el grupo que la solicitaba no haya pedido la retirada de la misma, porque casi todos los grupos la habríamos apoyado.

Para mí es una falta muy grave de cortesía hacia esta Comisión que hoy vengamos aquí a una comparecencia para conocer el estado en que se encuentra la elaboración de un plan que ha sido aprobado el día 16 por el Gobierno, que el día 20 se presenta en público, y la Cámara, nada de nada y la Comisión, nada de nada; no lo conocemos. A lo mejor algún día vendrá este plan aquí, un plan que tiene 13 páginas —yo he conocido esta tarde aquí que tiene 13 páginas—, que no ha sido enviado a la Cámara. Espero que algún día, como decía, venga aquí, pero quede bien claro que es un plan del Gobierno y, siendo plan del Gobierno no necesita el apoyo parlamentario que nuestro grupo y algún otro acostumbra dar a algunas de las iniciativas que pasan por la Cámara. Así pues, quede bien claro que es un plan del Gobierno. De todas maneras, la Dirección General, suponiendo que sea la Dirección General la responsable de este desaguizado, ni siquiera ha tenido la delicadeza de enviar 13 páginas —un fax se manda en un momento— a los grupos que dan apoyo parlamentario al Gobierno, al menos para conocer el plan. Cuando usted nos ha explicado el plan, se ha hablado de que uno de los motivos importantes para cambiar las naves de salvamento era la rapidez, el movimiento rápido; intenten también agilizar un poco el movimiento del transporte terrestre dentro de la ciudad.

Yo no pensaba intervenir con amplitud sino simplemente hacer una reflexión; digo reflexión porque no voy a hacer ninguna pregunta, ya que en este momento no me encuentro con el más mínimo atisbo de absorción de una respuesta. Usted ha explicado el plan y nos ha dicho bastantes cosas. He tomado algunas notas y tenía alguna cosa para comentar. El 19 de junio presenté una pregunta que, en principio, iba al Pleno para respuesta oral, pero después la dejamos en respuesta escrita. Decía lo siguiente: La sociedad estatal de Salvamento y Seguridad Marítima ha convocado concurso para adjudicación de servicios de remolques de salvamento. ¿En base a qué criterios se han reducido los niveles de características técnicas y de prestaciones de los remolcadores a utilizar? Esta pregunta, vista desde nuestro grupo y por un diputado por la demarcación de Tarragona, se refería a un gran remolcador que iba a ser contratado por una empresa, y parece ser que no pudo ser contratado porque era de más de 60 metros y se pedía de 25, lo que nos ha explicado usted. Esto lo entiendo ahora y luego leeré la respuesta. En Tarragona entendemos que un gran remolcador es bastante útil teniendo, como tenemos

allí muchos días, muchos petroleros, porque estaba radiado mucho tiempo en Tarragona. Además, fue preciso utilizarlo en algún incidente/accidente importante que hubo en su momento con uno de estos grandes petroleros. Ahora bien, se le han hecho comentarios y alguien utilizaba la expresión palabras gruesas. Verdaderamente, si usted preparó la respuesta o fue su Dirección General la que hizo la respuesta que se me dio a mí por escrito, he de decirle que las palabras gruesas que se le han dirigido sobre faltar a la verdad o algo parecido, están bien aplicadas, muy bien aplicadas. En todo caso, si ustedes, la Dirección General, no son los que pronuncian las palabras gruesas en la respuesta, lo que hacen es que dejan que las diga o que las deje escritas el secretario de Estado de Relaciones con las Cortes, porque dicho secretario me contesta —y elijo de tres párrafos el básico en este concepto— que la sociedad estatal, en el concurso público de adjudicación de servicios de remolque y salvamento, no ha reducido los niveles de características técnicas y prestaciones de los remolcadores a utilizar. Falso. Por las especificaciones ya se veía, pero lo que usted ha explicado ahora es totalmente falso. Por lo tanto, hicieron mentir al secretario de Estado.

Todo ello se suma a otras documentaciones que estos días estamos recibiendo, al menos mi grupo —el 5 de enero ha recibido una y otra en el mes de diciembre—, de organismos oficiales con respecto al borrador del proyecto de real decreto de la Dirección General de la Marina Mercante sobre requisitos y atribuciones de determinadas profesiones del sector pesquero y de la marina mercante, que tiene mucha oposición. Hay escritos que nos dicen que hay profesiones en la marina mercante que van a quedar muy perjudicadas por otras, y en algunos de ellos, de una forma más o menos anecdótica, pero que puede reflejar lo que en todos ellos se nos explica muy documentadamente de una forma jurídica, o al menos desde un punto de vista jurídico justificado, se nos habla de la oposición a este decreto que usted piensa sacar. Para explicarlo de alguna manera, un capitán de la marina mercante, con título superior universitario, con las máximas atribuciones en marina mercante, no podría estar a cargo ni de un bote de pesca y, por el contrario, un patrón, con título de formación profesional, podría mandar tanto buques mercantes como buques de pesca. Ya le digo que los informes que se reciben son de organismos oficiales. En uno pone Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española, no es deszonificado; el otro sí, es de la Asociación catalana de capitanes de la marina mercante.

Después de lo que hemos oído esta tarde y visto estos días (en uno de los escritos se nos dice que no queremos trasladar el cúmulo de despropósitos que se están produciendo en la Dirección General), yo quisiera por todo ello que lo podamos reconducir, y nuestro grupo estará dispuesto a reconducirlo. Tenemos unos compromisos que siempre cumplimos, pero en este momento no estamos en la fase de que en esta Cámara podamos dar apoyo parlamentario a nada de la Dirección General, por cuanto que ni el plan ni ninguna actitud que se pueda avanzar desde su Dirección General llega aquí para que nosotros podamos opinar. Si algún día llega este plan, consideraremos su de-

bate desde la Cámara con toda intención positivista para él, pero que quede bien claro que en estos momentos es un plan del Gobierno al que nosotros no podemos darle ningún apoyo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el diputado del BNG señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Aunque desde nuestro punto de vista no debíamos señalar que hay una ausencia notoria de documentos al respecto, y lo digo porque estamos habituados a una visión discrecional, discriminatoria y jerárquicamente empleada en función del poder o de la necesidad, sí vamos a protestar por esta falta porque pensamos que, en todo caso, hay que ser rigurosos con la diversidad y lógico pluralismo que existe en la sociedad, especialmente en las instituciones de carácter representativo-democrático.

Una vez mencionado esto, quiero decir al señor director general que hay tres cuestiones que podemos entrever en su intervención, a partir de diversos textos que hemos conseguido leer en algunos periódicos de ámbito gallego en relación con el plan que hoy nos expuso aquí.

Digo que hay tres características que podemos entrever, que son las siguientes. Pensamos que el plan sigue adoleciendo de medios insuficientes e inadecuados para hacer frente al problema de salvamento, de la seguridad en el mar y de la lucha contra la contaminación. En segundo lugar, que no soluciona el problema de la descoordinación funcional, que fue un elemento bastante notorio en casos de catástrofes o de salvamentos marítimos, por lo menos durante las vividas en Galicia. En tercer lugar, que pensamos que el proceso de privatización que se enfatiza va a repercutir todavía más en una falta de estabilidad de funcionamiento del salvamento marítimo e incluso, en último extremo, también en una falta de formación adecuada. Decimos esto por los siguientes motivos.

En relación con los medios insuficientes e inadecuados, es curioso que el propio plan emplea una tendencia que consiste en distraer a base de una apariencia numérica: ahora hay más, son 27 y no 20 o no sé cuántos, son 30 y no sé cuántos. Y resulta que no se analizan las características de los dispositivos que se ponen en funcionamiento para hacer frente a problemas de contaminación y a problemas de salvamento en general. Es aquí donde se da una de las contradicciones más graves del propio plan: intentar por la vía de la distracción solucionar problemas muy concretos, pero la realidad se va a encargar duramente de demostrar que hay insuficiencia.

La segunda cuestión, y pensamos que es un tema político de gran importancia, es que, efectivamente, entre comunidades autónomas, Ente Público Puertos del Estado, capitanías marítimas, capitanías marítimas militares o de la marina de guerra y sociedades estatales hay tal puzzle de carácter orgánico y administrativo que, cuando menos, habría que aclarar políticamente quién es el que realiza la unidad de acción jerárquicamente superior en casos, por lo menos, de catástrofes o de lucha contra la contaminación cuando ésta es importante. Creemos que un centro de co-

ordinación real sería algo que habría que dejar bien situado, cosa que pensamos que, tal como está el marco legal, no va a ser posible, porque ni siquiera se aclara en la legislación estatal la posibilidad, la realidad y el control que se va a establecer, por ejemplo, sobre el conjunto de puertos de una comunidad autónoma y quién va a coordinar los mismos. No creemos que vía Madrid se pueda solucionar una cuestión tan grave y de actuaciones tan puntuales y donde el tiempo, además, es crucial.

En tercer lugar, el problema de la privatización. Las condiciones contractuales, movidas sin duda por el interés y la ganancia, como no puede ser menos, en caso de empresas privadas, pensamos que es algo antagónico con el concepto de seguridad, concepto con el cual no se juega, y esto ya es un punto de vista totalmente ideológico y político. Pensamos que solamente la Función pública, la Administración pública podría cumplir una función adecuada.

Esto que le acabo de decir pienso que vale en general para todo el Estado español, pero me gustaría brevemente particularizar en el caso de mi país, de Galicia. Las palabras, como siempre, denuncian lo que pensamos de la realidad, y a veces lo que pensamos de la realidad es un poco duro. Observará el señor director general que pronunció las palabras mar Cantábrico. Yo no quiero ser chauvinista —en este caso me gustaría ser del Caribe, estaría mucho más contento—, pero usted sabe mejor que yo que el salvamento marítimo tiene un papel crucial en la fachada atlántica, en concreto en lo que es la costa de Galicia y más concretamente en Fisterre, que es conocida en todo el mundo por ser una de las zonas más peligrosas de la navegación a escala mundial. Usted sabe también que se tomaron medidas recientemente y que no se protestó ante ellas por el carácter localista, sino por dejar desprotegida una zona importante, precisamente de un remolcador de gran potencia, que demostró su utilidad en grandes catástrofes que provocaron no solamente muertes humanas, sino gravísima contaminación, u otras actuaciones o accidentes en ese corredor de Fisterre. Cuando ustedes intentan paliar el problema de Galicia con embarcaciones con un número muy pequeño de caballos y de reducidos metros, pensamos que se está dejando desprotegida la zona más peligrosa del Estado español. Entonces, si el número de buques que pasan por el corredor de Fisterre, si la meteorología, si el número de puertos, si el número de accidentes y de catástrofes, si la cantidad de población pesquera avalan que ésta es la zona del Estado español que necesita una protección, cuando menos en elementos, más clara, ¿cómo es que se trata con una actitud numérica y no cualitativa e incluso se reduce el potencial anterior en lo que son los remolcadores de gran capacidad de arrastre?

El propio centro de control de tráfico marítimo de A Coruña reconoce que este año controló 30.000 barcos que navegaron dentro o rozando las 12 millas, el cien por cien más que el año anterior, y esto no quiere decir que éstos sean todos los que pasan, sino los que controlan. Ustedes, ante una situación como ésta, y como saben que el dispositivo es escaso, dicen que van a poner una estación de radar en Estaca de Bares. Asimismo, saben que hay un dispositivo de separación fuera de las 12 millas, que ya nos gusta-

ría que se cumpliera, sobre todo en relación con las mercancías peligrosas. Aquí se ha hablado del *Aegean Sea*, del *Exxon Valdez* y de muchas catástrofes mundiales. Pero no hay que recordar sólo las que ocurren en nuestra costa, la última la de *Aegean Sea*, cuyas consecuencias fueron del mismo tipo, en el sentido de que el Estado español no existe: el capitán se fugó, es un problema privado, un problema jurídico de los afectados con la compañía aseguradora, con la compañía propietaria del barco o no se sabe muy bien con quién. Nos gustaría saber también cuál es el estado actual de las investigaciones administrativas —por que parece que todo se deja a la vía judicial, nada más— del accidente en el que murieron los marineros, que desgraciadamente el helimar no pudo evitar. **(El señor vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)**

En todo caso —y ya acabo—, le voy a formular unas preguntas. ¿Cree sinceramente que, tal y como quedan las cosas, hay potencialidad y medios suficientes para asegurar que la zona de Fisterre —es decir, Galicia— queda mínimamente protegida? ¿Es usted capaz de asegurar que la ausencia del *Alonso de Chaves* (que llevaron para Gijón, y nosotros pensamos que debiera haber uno para el Cantábrico y otro para la costa gallega) no empeora la situación? ¿Piensa que hay medios suficientes, en cuanto a remolcadores de gran arrastre, para enfrentar los problemas que sin duda habrá? ¿Piensa que el dispositivo de separación de tráfico funciona en el caso de las mercancías, aunque sólo sea en las peligrosas? En todo caso, quién lo vigila y hace que se cumpla, porque pensamos que no existen medios para eso.

Siguiente pregunta. Las condiciones contractuales que ustedes están estableciendo con las compañías de salvamento y, en concreto, con aquéllas dedicadas a remolcadores o a embarcaciones, ¿piensan que no van a repercutir en la falta real de medios estables y capacitados?

Última pregunta. ¿Usted no cree que todos los organismos y entes debían estar coordinados y subordinados a una autoridad superior que estuviese vinculada directamente al problema del tráfico marítimo y a las costas, y piensa que es posible seguir manteniendo a la marina de guerra, e incluso a la aviación, de espaldas —legal— al salvamento marítimo y a la lucha contra la contaminación?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra, en primer lugar, don Ángel Mario Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Señor presidente, voy a distribuir el tiempo con el señor Pons y la señora Lara, por lo que voy a hablar con la máxima brevedad.

Esta comparecencia, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, concretamente la referente al Plan nacional de servicio de salvamento marítimo, fue solicitada el 7 de mayo de 1997. Como ha dicho el presidente de esta Comisión en la introducción de la sesión, esta Comisión tiene el récord de reuniones y se caracteriza por el acuerdo con el que se establecen los órdenes del día. Si la petición de comparecencia hecha el 7 de mayo de 1997 no ha venido

aquí hasta el 4 de febrero, será porque el grupo proponente de la comparecencia no ha estimado que era urgente desde mayo a febrero. También quiero señalar que el texto de solicitud de la comparecencia tiene dos errores, creo yo. Primero, el plan nacional no sólo se refiere al salvamento marítimo, sino que también se refiere a algo tan importante como la lucha contra la contaminación del medio marino; además, el período no es de 1998 al 2002, sino hasta el año 2001.

Quiero señalar que el ministro de Fomento tenía que cumplir, por un lado, el plazo de presentación, el relevo del plan de salvamento marítimo, que tenía que iniciar su actividad a partir del 1 de enero de 1998, puesto que el segundo plan concluía el 31 de diciembre de 1997, y de ahí la aprobación en Consejo de Ministros el 16 de enero y la presentación en Gijón el 20 de enero.

Por lo que ha dicho el director general de Marina Mercante, señor Casas, el plan cumple unos objetivos fundamentales. Uno de ellos, el cumplimiento de los compromisos derivados de los convenios o acuerdos internacionales que ha suscrito el Estado español. No sólo son los 8.000 kilómetros de costa los que hay que vigilar, sino el millón 500.000 kilómetros cuadrados que comprende esa vigilancia del mar asumida por España. Asume otra cosa, que es la coordinación y la suma de los medios que tienen las comunidades autónomas, habida cuenta de las competencias que, tanto en salvamento marítimo como en lucha contra la contaminación, tienen las mismas. De ahí los convenios suscritos entre la Administración central y algunas comunidades autónomas. Recoge también la experiencia de los dos primeros planes. Por cierto, creo que los planes primero y segundo no han sido presentados ni debatidos en el Congreso de los Diputados en su momento. También quiero mencionar que, desde el punto de vista de las posibilidades presupuestarias, recoge algo muy importante, cual es la utilización racional de los medios disponibles, la suma de medios de comunidades autónomas, la suma de medios del Ministerio de Defensa, la suma de medios de la Cruz Roja y la suma de medios de los contratos establecidos con sociedades de remolque y de salvamento marítimo. De ahí la utilización, aproximadamente, al 50 por ciento exclusiva y al 50 por ciento complementaria, para reforzar, en momentos punta o en ocasiones que puedan ser graves e importantes, con medios no de dedicación exclusiva. Recoge también —como ha dicho el director general— la ampliación de más de siete centros de control del tráfico marítimo, con lo cual se concluye, al 31 de diciembre del 2001, con 27 centros. Haciendo un inciso, la Xunta de Galicia ha firmado un convenio y recoge los problemas derivados de la gran densidad de tráfico en la costa gallega, cantábrica y atlántica. Ese convenio recoge y respeta, por un lado, las competencias de la Xunta en salvamento marítimo y, por otro, las competencias de la Administración central.

Yo sólo voy a hacer una pregunta, porque he leído en la prensa asturiana la inquietud por el traslado del helicóptero de Gijón, y quiero hacer un comentario a la intervención del portavoz de Convergència i Unió, que por cierto no está. Estoy seguro de que se van a reconducir los posibles

lapsus, olvidos y retrasos, por un ministro de Fomento que se caracterizó, se caracteriza y —estoy seguro— se caracterizará por un perfecto cumplimiento de los compromisos que asume ante esta Cámara, de la cual ha sido y es diputado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor Pons, tiene la palabra.

El señor **PONS FRANCO**: En primer lugar, quiero agradecer no sólo la presencia del director general, sino también las explicaciones dadas a la Comisión en relación con la actual situación contractual entre la sociedad estatal de Salvamento Marítimo y la empresa Remasa.

Desde nuestro grupo no podemos hacer otra cosa que estar de acuerdo con los responsables de marina mercante por la gestión llevada a cabo desde la sociedad estatal de Salvamento Marítimo con Remasa, y ello por su coherencia, porque el objetivo siempre presente y el objetivo fundamental de dicha sociedad —y creo que ningún grupo en la Cámara puede poner esto en duda— es precisamente el salvamento marítimo y la seguridad en el mar. Nos congratulamos de que éste sea el objetivo fundamental, ineludible, de la sociedad de salvamento, pero que desde luego no está reñido, en ningún caso, con los postulados de rigor presupuestario. En este sentido creo que algunos portavoces no han entendido la comparecencia o lo que al respecto ha dicho el director general.

Las medidas tomadas por la sociedad de salvamento y Remasa, encaminadas a adecuar sus estructuras a la realidad, intentan de alguna manera conjugar ese binomio a veces de difícil comprensión, que evidentemente es posible, de racionalización del gasto público, por un lado, y la aplicación de criterios de eficiencia y la eliminación de recursos no adaptados a esa realidad.

Nosotros creemos que ése es el camino a seguir y por ello desde este grupo, señor director general, le animamos a perseverar en él y para ello cuenta, desde luego, con nuestro más firme apoyo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por último, tiene la palabra doña María Teresa de Lara.

La señora **DE LARA CARBÓ**: Con toda brevedad también quiero agradecer las explicaciones que nos ha dado el director general de la Marina Mercante, don Fernando Casas, e indicar que realmente ha sido un triste suceso, pero que creemos que el procedimiento de seguridad que se estableció, así como las movilizaciones que se efectuaron para disminuir y minimizar el efecto de los vertidos fueron las adecuadas. Por consiguiente, en este aspecto nos parece adecuado lo que nos ha contado el director general de Marina Mercante. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Sí quisiera hacer alguna precisión sobre algo que han dicho los demás portavoces. La señora Romero ha manifestado que se dijo, como si se les hubiera engañado, que el gasoil era un combustible volátil. Esto se dijo, señora Romero, porque es un hecho que el gasoil es un combusti-

ble volátil y, como tal, las células de nuestro cuerpo que captan el olor son las que precisamente captan los compuestos volátiles, y ésta es la explicación de que hubiera ese olor tan grande. También hay que decir que, gracias a que era un combustible volátil, la contaminación que se produjo, si se produjo —y eso nos lo dirán los análisis efectuados—, ha sido menor que la que hubiera producido cualquier otro tipo de combustible.

Quería indicar que a la vista de algunos muestreos que se tomaron en el lugar, conjuntamente con la Agencia de Medio Ambiente de Andalucía, parece que las primeras pruebas dieron que tenían un contenido bajo en hidrocarburos, al menos ésta es la información que nos han dado. Por consiguiente, cuando estas muestras se analicen debidamente y se nos remita el informe, comprobaremos el grado de contaminación que se ha producido y, en cualquier caso, esperamos que el seguro responsable de los hechos pague los daños a los perjudicados, si los ha habido, y se establezca si hay alguna relación entre la muerte de fauna que se produjo en esos días y el vertido de combustible. Usted ha leído muchos recortes de prensa, yo también, y algunos de ellos también achacan la muerte de la fauna a los temporales que hubo, al movimiento del mar y a otras causas, pero en cualquier caso debemos esperar a que nos den los datos definitivos.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar las preguntas, que han sido muchas y extensas y por eso le ruego al señor director general que sea lo más conciso posible, aunque responda a todas, para que podamos avanzar en la comparecencia, tiene la palabra el señor Casas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE MARINA MERCANTE** (Casas Blanco): Como las intervenciones han sido tan abundantes, todo aquello que no pueda contestar suficientemente en este momento estaré encantado de hacerlo por escrito con más atención y detenimiento en los días sucesivos.

Empezaré diciendo que las manifestaciones del señor Segura abarcan un ámbito muy amplio: todo el tema que se refiere a la marina mercante, al tema en general de la capacidad reguladora de Dirección General de Marina Mercante dentro del Ministerio de Fomento, pasando después al tema concreto del salvamento.

No voy a responder a algunos aspectos que ya han sido contestados como, por ejemplo, el tema de lo que ha sido el proceso informativo del plan, pues que de alguna manera sí ha habido una falta —ya se ha comentado— se tratará debidamente, ni en cuanto al tema de cuáles son los planes de información, en general, de la actividad del departamento en materia marítima, porque sería salir de mi competencia, pero no quiero dejar de dar respuesta a aspectos generales. Quiero señalar que en este proceso de aproximadamente año y medio había que actualizar una serie de acciones que estaban pendientes y que corrían prisa; inicialmente, uno de estos matices que corrían prisa y que estaban pendientes no era hacer el plan, sino una evaluación de cuáles eran las correcciones oportunas correspondientes a lo que se había venido haciendo en los

planes anteriores. Estos planes anteriores habían puesto en marcha una serie de medios humanos y materiales. El primer juicio que merecían es que se habían producido un poco descoordinadamente, con la intención de atender la seguridad y la lucha contra la contaminación, y que dejaban márgenes de actuación. Estos márgenes de actuación no se trataban con un criterio estrictamente economicista, sino diciendo: si tenemos márgenes de actuación y estamos en un programa en el cual hay que hacer unos ajustes por el famoso tema de las necesidades macroeconómicas del país —bien conocidas por todos—, lo que hace falta es conjugar el análisis de cuánto se está gastando en qué y cuánto nos van a pedir de salvamento y lucha contra la contaminación según la experiencia mantenida durante una serie de años. Se trataba de hacer, primero, una evaluación rápida, un ajuste de medios y, en consecuencia, una propuesta que con la mayor urgencia posible tratara el próximo cuatrienio.

La verdad es que hacer todo eso seguido ha costado un esfuerzo, pero contábamos con una decidida colaboración del equipo humano que ha estado gestionando y gerenciando este sistema. De manera que yo creo que ése ha sido un factor positivo, pero ha tenido que hacerse con una cierta rapidez. Ese factor positivo que ha tenido que hacerse con una rapidez necesitaba, en primer lugar, analizar en qué se gastaba, cuáles eran las partidas de gasto principales. Ahí nos vamos al tema de si es un economicismo, si es una respuesta suficiente, etcétera. Esto daría para una explicación larguísima, pero voy a procurar emplear el mínimo tiempo posible. Había muchos márgenes, probablemente, de una precipitación contractual, de una falta de medida, de una no comparación suficiente con los recursos de otros países; por ejemplo, señalar que la disponibilidad inicial hace tres años de once remolcadores de gran potencia contrastaba, cuando visité el Reino Unido, con la disponibilidad de cuatro de este país. Tienen más compartidos con otros países, pero también nosotros compartimos con otros países. Pero mientras que el Reino Unido poseía cuatro nosotros teníamos once, lo que naturalmente suponía un esfuerzo sorprendente y un coste grande. En consecuencia, se planteaba el siguiente problema: ¿va a ser suficiente —como algún diputado decía— para dar respuesta? Hay que tener en cuenta que la respuesta más importante no se produce como una atención directa al accidente de ese remolcador, sino del conjunto de unidades movilizables por el centro de control de salvamento. Aquí me referiría a otro tema, que es el de si existe una coordinación suficiente. Yo diría que existe una coordinación en gran progreso. Hemos avanzado mucho en procedimientos, hemos traído sucesivas veces a los jefes de centro, les hemos instruido operativamente y desde el punto de vista de la necesidad de que informen en cada situación, etcétera; es decir, que también se han abordado esos procesos, todos ellos.

Creo que un tema que se debate permanentemente —ha salido en muchas preguntas— es el de si el número de remolcadores es suficiente. Yo creo que es más flexible que el esquema anterior y, por lo tanto, más eficiente que el mismo, lo cual no quiere decir que sean suficientes para atender una emergencia por sí mismos, sino que necesitan

pedir ayuda en determinadas ocasiones, muy aisladas, a unidades adicionales. Esas unidades adicionales, con nuestro mecanismo de decir que queremos apoyarnos en la disponibilidad no utilizada de los remolcadores comerciales en los puertos, suponen una ventaja para que con poco coste para la sociedad de salvamento se permita incentivar que esos remolcadores se renueven y vayan hacia unidades más potentes y mayores, y esto se ha producido y se viene produciendo en estos momentos. De manera que, independientemente de que las unidades que contratamos son más y, por lo tanto, dan más número y más velocidad de respuesta porque están más cerca, al estar más prietos, en cuanto al límite geográfico que representan las costas españolas, aumentando en consecuencia la velocidad de respuesta, es importantísimo señalar que el número de emergencias comprobadas, que son varios millares y que crecen a gran velocidad durante estos últimos años, necesitan obtener esa respuesta. Naturalmente, ya nos lo dirá la experiencia, pero encuentro que estamos dando respuesta creciente a esta situación. Por tanto, el elemento de coordinación con otros países es fundamental. El ejemplo que se ha puesto del *Delfín del Mediterráneo* creo que también es un elemento sustancial. Como dio la casualidad de que yo estaba con el director de salvamento cuando recibimos la primera llamada, sé que inmediatamente se hace el contacto para la localización del siniestro, que hizo muy eficientemente la tripulación española, que comunicó rápidamente a todo el dispositivo de escucha; inmediatamente se pudo poner en contacto con Portugal y empezar el primer despliegue de Sasemar, aunque en este caso tuvimos la suerte de disponer de una flota muy cercana y muy dotada de medios que ha permitido atenderlos inmediatamente. Lo que quiero señalar aquí es que el esfuerzo fundamental en medios lo ha desarrollado esta flota de la OTAN, también lo ha desarrollado Portugal, pero también lo hemos desarrollado nosotros, que lo hemos seguido en todo momento. Yo creo que esta labor de coordinación es absolutamente fundamental. Es decir, hay que diferenciar que el potencial que tenemos es de coordinación, es un potencial fundamentalmente de dirección de las operaciones.

Como responder punto por punto sería complicadísimo, me voy a referir, por ejemplo, al ejercicio de Cádiz. Cualitativamente era un ejercicio completamente distinto aunque de respuesta semejante, que era activar un plan de emergencia. La respuesta que se prepara unos meses antes se hace como todos los años; no es un ejercicio que hagamos ese año, sino que todos los años hacemos ese ejercicio en colaboración con la industria privada. ¿Por qué? Porque la industria privada y fundamentalmente las grandes refinerías tienen necesidad, después del *Exxon Valdez*, de unos medios de respuesta que les garantice que tienen en diferentes puntos capacidad operativa y la respuesta de determinados países. Cuando nos lo ofrecen a España nosotros aceptamos encantados porque es una experiencia que ganamos y, simultáneamente, una experiencia que ganan ellos y una confianza que ellos tienen en una situación española. Aquello es completamente distinto porque se trata del ejercicio relativo a un siniestro de un buque de pasajeros, con un derrame importante de combustibles pesados.

Cualitativamente es totalmente distinto, aunque sí es cierto que el dispositivo se prepara igualmente. Tanto en la preparación como en el seguimiento ha estado presente la Junta de Andalucía, el gobierno andaluz. En consecuencia, yo creo que no se ha producido una descoordinación. Ya comprendo que la señora diputada diga que puede no ser satisfactorio a su juicio, ya lo ha dicho con calificaciones personales que, por otra parte, recojan sensibilidades locales, pero también es cierto que de alguna manera las circunstancias objetivas demuestran que no se han producido daños considerables.

Por poner un ejemplo concreto, la reclamación que he leído en la prensa (aunque esto no nos compete a nosotros; sí seguirlo y estar atento a ello) que se ha hecho por la paralización pesquera ha sido de veinticinco millones de pesetas, y el barco ha sufrido una reparación de varios cientos de millones de pesetas, que por cierto se ha hecho en Cádiz. La reclamación de los otros damnificados era de cinco millones de pesetas, que naturalmente está en manos del juez —es el cauce adecuado—, que se defenderá lógicamente por los interesados, por las plataformas correspondientes, y ya se han hecho los análisis y tiene que probarse. Sinceramente creo que hay un juicio subjetivo, que es totalmente respetable, pero, para mí, el hecho objetivo es que no se han producido daños importantes, que ha habido una considerable seguridad del proceso, que en todo momento, hora por hora, puedo facilitar cuáles han sido los medios de seguimiento y coordinación desde el dato objetivo de nuestra torre de control en Tarifa. Aprovecho para contestar que el grado de avance de la que pondremos en Cádiz no ha sido decisivo, pero es bueno que exista, y lo antes que sea posible la pondremos en marcha. En todo momento —yo tengo la transcripción— se ha estado consultando cómo se produce, cómo se lanza el *Punta Mayor*; cuando hay un atisbo de contaminación se pregunta, inmediatamente responde a las cuatro de la mañana el representante del P&I del buque diciendo que no se preocupen, que también se tiene la cobertura correspondiente de la responsabilidad financiera por derrames.

Un pequeño matiz. Yo comprendo que la terminología no ayuda a veces a clarificar el tema. Se habla de vertidos y se habla de derrames. El vertido implica una intencionalidad; el derrame es una pérdida no intencional, pero generalmente se produce como consecuencia de que la información se maneja no por personas que tienen unos conocimientos técnicos precisos. Independientemente de que sea necesario, sumamente conveniente, que se utilicen los términos precisos, también es cierto que la utilización de un término no totalmente correcto puede inducir a un error, pero nada más que esto. La magnificación de diferentes comentarios interpretados por diferentes medios de la prensa, etcétera, puede inducir a errores, pero yo creo, por los datos que tengo, que no se ha producido ninguna situación grave en este sentido. Quiero señalar que, como ha dicho antes muy bien la diputada del Partido Popular que ha intervenido al final, el enorme olor se debe a que ese combustible, por dar un dato concreto, se evapora en un 80 por ciento, en veinticuatro horas, en las condiciones en que se produjo el accidente. A las veinticuatro

horas, de los 300.000 litros de combustible, que era muy ligero, quedarían como máximo del orden de 50.000, es decir, cincuenta metros cúbicos. Si comparamos cincuenta metros cúbicos con la bahía de Cádiz, es una cantidad pequeña para inducir un problema ecológico grande, lo cual no quiere decir que no haya que dar respuesta a cualquier derrame.

Quiero señalar que este ejercicio que se hace en Cádiz tiene una respuesta equivalente unas semanas después, y el tema tiene una conocida conducción. El responsable es el subdelegado del Gobierno. Mientras no está el subdelegado es atendido por el delegado del Gobierno y por su brazo técnico, que es el capitán marítimo, mejor dicho, todos los servicios de la capitanía marítima, y finalmente se da cuenta al AMA de la Junta de Andalucía, con el fin de que esté informada, que no tiene una competencia directa en ese momento, porque como se produce un derrame de combustible que afecta a la costa la competencia corresponde al subdelegado del Gobierno. El despliegue inmediato de medios fue espectacular, ya que se cubría no sólo la necesidad de atención inmediata de ese derrame, que era muy ligero como tipo de combustible, sino que se atendía cualquier otra incidencia que hubiera podido suceder. En consecuencia, yo creo que este tipo de actuaciones de respuesta fue debidamente atendido, a mi juicio, aunque lógicamente haya interpretaciones distintas.

Quería señalar también qué otro tipo de actuaciones va a poner en marcha la Administración. Este tipo de ejercicios tiene un análisis posterior para saber cuál es la respuesta que debe darse a continuación. Hay un proceso de contacto entre las capitanías marítimas, que son la responsabilidad de la Administración, y su brazo operativo, que son los centros de control de Sasemar, y una relación también con los diferentes centros de coordinación, como el centro de coordinación nacional que está en Madrid. En cuanto a la mortandad que se produce, el olor, la afección de los consumidores en función de que no pueden consumir estos pescados, ya he comentado que no hay en este momento una seguridad, que ya se determinará. Lo que quiero señalar es que este combustible que se derrama es muy ligero, no pasa al fondo, se queda en superficie y rápidamente se evapora, de manera que muchas de las especies y particularmente todos los moluscos con concha que se encuentran después en la playa, que son moluscos de fondo, es racionalmente difícil de pensar que hayan sido la causa fundamental en la incidencia de este derrame de combustible cuando ha habido unas tormentas, cuando ha habido un arrastre de todo tipo de algas y de moluscos, etcétera, durante estas fechas, por la violencia del temporal que agitó nuestras costas.

El señor Meyer dice que el operativo se estableció en quince minutos para evitar la contaminación. No. El operativo se establece en quince minutos para movilizar un remolcador, porque el primer problema es lo que puede suceder con el barco que va contra una zona de la costa. Por tanto, esta velocidad de respuesta no se produce en relación con la contaminación, sino que se produce cuando se analiza cuál es la sustancia contaminante, el posible derrame, etcétera. Y ese contacto se ha mantenido en todo

momento. Yo tengo las preguntas y las respuestas dadas por el representante del armador y la cercanía en tiempos es muy próxima. Si la impresión es que se ha producido una comunicación insuficiente, lo analizaremos para facilitar la respuesta más próxima en cualquier momento, pero entendemos que la Delegación del Gobierno puso en marcha el dispositivo del plan de emergencia en forma razonablemente rápida. Al capitán marítimo se le avisó a media noche y se puso a movilizar todos los medios a su alcance; estuvo en coordinación con el centro de salvamento zonal, etcétera.

También se ha comentado que el capitán del barco se marchó. Yo la referencia que tengo es de los faxes que ha enviado el barco atendiendo precisamente a nuestras reclamaciones de información. Del día 10 de noviembre tengo un fax del capitán Maytum, que es el día en que se reflota el barco. A partir de ese momento el barco pasa al muelle correspondiente de la base de Rota y posteriormente no tengo el seguimiento del capitán, pero tengo los certificados de responsabilidad para atender las posibles reclamaciones, que yo creo que es lo importante.

Otro de los aspectos que se ha comentado es el de Remasa, a la que se le ha disminuido un solo contrato de buque. No se le ha disminuido nada más en relación con el resto de las embarcaciones de salvamento que tiene. Eso se produce porque en el proceso de ajuste contractual y económico para una retribución razonable de los medios hay que empezar por la propia casa, y ésta es la sociedad en propiedad, nuestra Remasa. Se empieza por ahí diciendo que es necesario que se vaya previendo la posibilidad de encontrar otras fuentes de ingreso en la actividad del mercado. Esto no quiere decir que se haya abandonado Remasa, en absoluto. A Remasa se le ha compensado la pérdida contractual de un remolcador con la garantía de que, en el caso de que no se siguiera con la contratación de los siguientes que permanecen, tendría una indemnización. Realmente se ha sido prudente en este sentido.

Otro aspecto que comentaba el señor Fernández es que esto, de hecho, ha provocado un problema en las tripulaciones. No ha sido así. Las tripulaciones de Remasa han continuado siendo contratadas, aunque naturalmente no se ha hecho uso de todas las disponibilidades que existían en un momento determinado; pero como hay una flexibilidad, hay un número de contratos que pueden emplearse en otra cosa, se ha buscado ese empleo en otra cosa. Por ejemplo, se dijo en todo momento que el personal que pudiera ser excedente podría concursar en los centros que se han abierto durante los últimos meses. De hecho, veintitantas personas han sido contratadas y de alguna manera ha existido la opción a entrar en esos centros. De manera que se ha sido muy respetuoso con el tema del empleo de esta empresa.

En cuanto a las intenciones de privatización tengo que decir que no hay ninguna oscuridad en el tema. Remasa tiene una función clara; es una fuente de conocimientos, de profesionales, importante y en este sentido es valiosa. Lo que pasa es que hay que compaginar los recursos propios y permanentes de la Administración con las disponibilidades que tengan otras empresas.

Se ha comentado el tema de la profesionalidad. Hay que tener en cuenta que la profesionalidad de estas unidades viene garantizada porque son empresas y servicios de remolque que existen desde hace muchos años, y en ningún momento está ligada al tipo de título profesional y menos a cuál ha sido la trayectoria de estos profesionales. Estas personas tienen esa profesionalidad no en función —y el señor Segura lo ha dicho acertadamente— del título profesional al que llegan, sino de la capacitación profesional que tienen cuando desarrollan su función en determinado tipo de embarcaciones. De manera que uno de los grandes activos de Remasa es disponer de un panel de profesionales no todos procedentes de titulaciones superiores, pero que en cualquier caso tienen un nivel de eficacia, de adiestramiento y de voluntad de servicio enormemente positivo.

¿Cuál es la situación futura de Remasa? En este momento tiene que estar condicionada a ese plan de futuro. Naturalmente no se contempla ninguna vía de extinción de la compañía, ni en este momento se piensa en una privatización, porque, repito, era necesario a corto plazo un ajuste económico tanto de los contratos con esta empresa como con todas las demás.

Querría contestar también, aunque sea brevemente, al señor Sedó, que se ha incorporado ahora. Respecto a lo que señalaba de la descortesía ha sido respondido por don Ángel Mario Carreño. Ésa no es la intención en absoluto. El señor Carreño ha prometido unas explicaciones y yo mismo estoy a su disposición para dárselas cuando le parezca oportuno, independientemente de cualquier pregunta adicional que se me quiera plantear en este momento. También quiero decirle que el plan no tiene 13 páginas sino que en mi versión tiene 47 más seis de anexo y trata de explicar todo esto con un poco más de detalle. Lo que siento es que no haya llegado.

El tema de Tarragona es muy importante ya que su puerto tiene un tráfico de mercancías químicas muy considerable, que también lo tiene Castellón, aunque de tráfico de petróleo. En consecuencia, en este plan de perfeccionamiento de la respuesta estamos atentos a cualquier sugerencia, a cualquier planteamiento que se haga, porque lo queremos dar con la máxima eficacia. De todas maneras, con el plan que tenemos en este momento de remolcadores de diferentes tipos y tamaños creo que se atiende razonablemente la situación de emergencias que pueda haber.

Por lo que se refiere al borrador del real decreto de profesionales titulados procedentes de formación profesional, esto era una deuda que existía por parte del regulador sobre este tipo de titulados académicos que después de la Logse, en el año 1994, habían actualizado su nivel de formación pero no su nivel de titulación. Esto era un deber que tenemos en esa línea de cumplimiento. Algunos colectivos dicen que ese aumento de retribuciones será algo que se puede restar a otros titulados. Evidentemente, cuando tenemos un conjunto limitado, cualquier movimiento afecta a otros, pero también es verdad que era una deuda que existía con los que tenían una mejor formación personal. En todo momento hemos estado atentos y hemos informado por dos veces a todos los profesionales para recoger las sugerencias, pero no es fácil recoger la sugerencia

que básicamente dice: ninguna atribución profesional, incluso aunque tengan una reconocida capacidad en el sector de pesca o una reconocida capacidad formativa que les permita acceder a determinados títulos en flota mercante, que ya la tienen en pesca. Éste es un tema en el que tratamos de ser delicados. En este punto me ofrezco también a dar las explicaciones que sean convenientes para señalar que no estamos hablando de unos temas cuantitativamente importantes, pero que, en cambio, tienen una gran sensibilidad que hace falta atender y estamos dispuestos a hacerlo en todo momento.

Sin alargarme mucho más, querría decir unas palabras al señor Rodríguez. Discúlpeme por haber hablado del Cantábrico. Galicia también tiene una parte que es el Atlántico. Son pequeños lapsus que tiene uno, pero entienda que no es falta de preocupación. Lo que ha habido es un movimiento de la base de las embarcaciones que ha mejorado, desde nuestro punto de vista, la disponibilidad de medios en la zona de Galicia. El resultado final ha sido una mejor disponibilidad de remolcadores y de embarcaciones rápidas. Por otra parte, en la mejora de los medios que vamos a abordar a lo largo del plan vamos a completar cualquier procedimiento de este tipo. Estaremos atentos a cualquier sugerencia de fallo que se pueda producir en cualquiera de las costas.

Querría señalar también que la separación de tráfico en Fisterra, así como el proyecto de cabo de Gata y la realidad del Estrecho son elementos muy positivos que permiten definir estas autopistas de los barcos, que no se refieran sólo a los buques de mercancías peligrosas sino a todos los que transitan por la zona, con el fin de facilitar la faena pesquera con las dos circunstancias: conseguir la seguridad y facilitar la zona pesquera en las aguas en que tienen pesquerías fundamentalmente las flotas gallegas cercanas.

Ha sido una pena que todavía no se haya conseguido la satisfacción de quien corresponde, que es el fondo de atención a las contaminaciones, el fondo de Londres, en el caso del *Aegean Sea*, pero también es cierto que el Gobierno en este año ha dado un paso muy importante para atender a las reclamaciones tanto de los mariscadores, como de los pescadores y de los empresarios que tienen dispositivos para la crianza de moluscos y otras unidades que se cultivan de este tipo. Como sin duda conoce, en este momento el Gobierno está atendiendo estas reclamaciones. No corresponde al Ministerio de Fomento, como tampoco le corresponde la coordinación del salvamento cuando se produce una contaminación cerca de las playas; en cambio, sí nos corresponde cuando la contaminación se produce en altamar. Creo que se está respondiendo claramente en el caso del *Aegean Sea*. Hay que ser conscientes y ser humildes en el sentido de que hemos procurado hacer el mayor esfuerzo en el salvamento de aquel barco que perdió dos tripulantes cuando la grúa tuvo un accidente y se siguió el procedimiento de cortar el cable y caer al agua, y a la mañana siguiente aparecieron los dos muertos. Éstos son los elementos que después de decir que hemos aumentado un 20 por ciento las emergencias este año, no ha habido un progreso de los accidentes que hayan tenido una respuesta mortal; hemos desplegado más unidades, lo hemos hecho

con una economía de esfuerzos, y a pesar de todo no hemos podido evitar la muerte de estos dos pescadores. Por eso es un reto permanente llevar a buen fin el plan nacional de salvamento y atender todas las emergencias de contaminación y el salvamento de vidas humanas, tareas que abordamos y de las que estamos orgullosos y a disposición de todos los españoles.

El señor **PRESIDENTE**: Después de esta comparecencia, que ha durado tres horas, como presidente debería proceder a cortarla, pero como tenemos en esta Comisión una práctica, que yo considero buena, de dar una mínima intervención, insisto, no para réplica sino para mostrar insatisfacciones que haya podido haber o algún propósito futuro de los intervinientes, voy a dar para el que lo pida un máximo de tres minutos, pero advierto que voy a ser muy exigente.

Tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Casas, usted no tiene la culpa porque esto es así desde que se puso en marcha. En estos instantes recaen en su persona dos funciones: una, la de director general de Marina Mercante y, consiguientemente, el hombre que pertenece al sistema regulador, el que tiene que exigir cumplimientos a otros, y esos otros es la sociedad estatal de salvamento marítimo. Es decir, usted como director general de Marina Mercante, regulador, tiene que exigir al regulado el cumplimiento de una serie de funciones. Eso es algo que habría que modificar. La importancia del tema es tal que de ahí las peticiones de comparecencia que en un futuro van a dar origen a actuaciones del Grupo Parlamentario Socialista. Porque en un plan que empieza en 1989, que es modificado —me parece recordar— en 1994 como segunda fase, sería deseable que el Congreso de los Diputados controlase al regulador y al regulado y conociese su grado de ejecución, el programa de unidades de explotación en el área de aviones, en el área de helicópteros de salvamento, los programas de lancha de limpieza y lucha contra la contaminación, las actuaciones que he llevado a cabo y los mecanismos que se van a poner en marcha, los programas de embarcaciones y de buques de salvamento, a los que hemos hecho referencia en esos cinco frentes. Tenemos que conocer cuál es el grado de aplicación en España del sistema de comunicaciones para socorro y seguridad marítima y la implantación del sistema mundial de socorro y seguridad marítima en España; es decir, qué grado tiene de implantación. Es un sistema mundial y, como es lógico, desde las Cortes Generales hay que exigir al Gobierno y preguntarle cuál es el grado de implantación.

Parece lógico que conozcamos, y con ello termino, señor presidente, el conjunto de convenios que se están poniendo en marcha a efectos de viabilizar estos mecanismos. Tengamos presente, como dije antes, que más de 150.000 embarcaciones surcan nuestras aguas y hay que darles protección. El Estado, que año tras año hace inversiones en rutas en tierra firme, no hace inversiones en rutas marítimas. Las inversiones en rutas marítimas —valga esta metáfora— tiene que hacerlas la sociedad estatal, a la que

hay que exigir que optimice medios. También nos preocupa el carácter multivalente que se le quiere dar a esos medios. Un remolcador, cuya función esencial es la de ayudar al atraque y desatraque de un buque, no está en condiciones de acudir en casos excepcionales a un remolque de altura en malas condiciones, como se ha visto en determinados momentos a los que hemos hecho referencia.

En suma, la optimización sí, pero la pérdida de la calidad en la prestación de esos servicios es algo que nos preocupa y de lo que seguiremos hablando en los próximos meses y haciendo un seguimiento a la actuación gubernamental.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra la señora Romero.

La señora **ROMERO LÓPEZ:** Lamento, señor Casas, que no haya obtenido respuesta a las preguntas que le he hecho. Espero que en los próximos días me las mande por escrito. Hace año y medio que llevo esperando unas respuestas del compareciente en la Comisión de Economía sobre temas del blanqueo de capitales; como digo, aún no han sido respondidas las preguntas. Espero que por esta vez, y como es la sociedad gaditana la que está esperando las respuestas, exactamente igual que en el otro caso, tendrá en consideración este antecedente y me mandará con más agilidad las respuestas que hoy no me ha ofrecido.

En mi intervención no he hablado del procedimiento de seguridad. Evidentemente me ha producido insatisfacción su respuesta porque, por una parte, asume sus supuestos éxitos técnicos, pero de ninguna manera ha asumido la catástrofe política que se ha producido como consecuencia de la falta de coordinación y la falta de asunción de responsabilidades. Es bueno que asuma que ha sido responsabilidad de la Administración central; eso ya es un paso. Es bueno, además, que señale la figura del subdelegado del Gobierno, el señor Osuna, como responsable de todo el operativo. Pero tengo que decirle que en este caso no se trata de interpretaciones distintas, sino de la torpeza y la negligencia con que el subdelegado ha llevado todo el tema desde el principio hasta el final. En el centro de control de emergencia de la Junta de Andalucía no se recibió ninguna llamada de la Administración central desde las doce de la noche hasta las diez de la mañana. Imagínese si en este incidente hubiera habido naufragos, pérdidas humanas. ¿Qué habría ocurrido? ¿Se puede infringir la legislación, se puede no cumplir el artículo 87 que prevé la coordinación de las dos administraciones y se puede, además, venir al Congreso y no dar respuesta de por qué no ha existido esa coordinación? No puede ser que no haya ningún responsable de esa falta de coordinación y de esa torpeza. No puede ser que no se pague ningún precio por todos los errores cometidos porque, al final, es la credibilidad lo que se pierde. Afortunadamente, en este caso no ha habido víctimas, pero podría haberlas en un incidente. La sociedad no tiene credibilidad en los políticos cuando éstos no asumen sus responsabilidades y, para colmo, mienten. Alguna persona tendrá que asumir las responsabilidades por los errores que ha cometido, porque si el subdelegado

era el responsable del operativo ni controló ni conocía el artículo 87 de la ley, que dice expresamente que debe de coordinar con la administración autónoma. Ni coordinó, ni conoció las leyes, ni las cumplió, ni fue portavoz, ni dio credibilidad, ni dijo la verdad, ni asumió sus responsabilidades, sino que las eludió mintiendo descaradamente. Alguien tiene que pagar el precio de lo ocurrido porque, de lo contrario, en fenómenos subsiguientes nos podríamos encontrar con la falta de credibilidad que hemos tenido en este tragicómico incidente, por decirlo de alguna manera.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ:** La verdad es que el señor Casas nos ha dejado asombrados por alguna de las afirmaciones que ha hecho aquí, un tanto frívolas desde nuestro punto de vista. Nos ha dicho que el accidente del *J. P. Bobo* hubo un despliegue de medios espectacular —ésta ha sido la palabra que ha empleado— para controlar un pequeño derrame. Yo creo que lo de pequeño debería quitarlo y debería rectificar inmediatamente lo del despliegue, según las versiones de aquellas personas que presenciaron cómo se desarrollaba esta operación, no fue así. En segundo lugar, nos deja también perplejos ver cómo refiriéndose a la mortandad de pescados y moluscos, dice que no tiene la seguridad de que provenga del accidente. Atribuir a posibles tormentas el arrastre de moluscos y peces muertos hasta la playa es una frivolidad tremenda. Debe usted ir a Cádiz y enterarse de qué es lo que ha ocurrido verdaderamente. Tampoco tiene la seguridad de que el capitán del barco estuviese en el mismo. Nos dice que tiene un fax pero que eso no prueba la presencia del capitán del barco cuando se reflató. Ha dado usted una versión tan tibia de los hechos y tan distorsionada que, por lo menos nosotros, no podemos creerle en absoluto.

Antes he hecho referencia a que el Plan nacional de servicios especiales de salvamento debería ser tramitado en el Congreso. El portavoz del Grupo Popular alega que ni el I ni el II plan han sido debatidos en esta Cámara. Pienso que en algún momento hay que cambiar las formas y el método de acuerdo con la representación popular a través de sus representantes. Es un sistema que debería emplearse con más frecuencia. Insisto en algo que vengo diciendo en muchas comisiones: los diputados somos los últimos en tener documentación del Gobierno. Es algo que viene sucediendo, es una postura generalizada, aunque por mi parte he reclamado en distintas ocasiones que a los diputados se nos facilite la documentación pertinente para poder debatir sobre los temas que tenemos encima de la mesa.

Tampoco me ha convencido el señor Casas en cuanto a la explicación sobre Remasa. Se ha eliminado un remolcador, con ese afán economicista que está guiando la política de este Gobierno, pero ha sido sustituido por otro de una empresa privada. Desde ese plan economicista, creo que al menos debería cuantificar el ahorro que se ha producido. En cuanto a la situación de los trabajadores, no es la que usted describe. Los trabajadores en este momento están

hondamente preocupados y hoy mismo estaban reunidos para ver cuál es su futuro. Al final, usted ha hablado de recolocación mediante concursos. Yo creo que ésa no debería ser la fórmula. Los trabajadores han de tener salidas que garanticen su estabilidad laboral, salidas que ustedes están obligados a ofrecerles.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar rápidamente, tiene la palabra el señor Casas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE MARINA MERCANTE** (Casas Blanco): He de señalar que, efectivamente, en el caso de Sasemar se ha introducido la figura de una agencia del Estado, el equivalente al sistema anglosajón, en el que la Dirección General de Marina Mercante tiene un papel regulador de la actividad marítima. En mí coincide esta función de presidente de Sasemar, pero hay una función ejecutiva que lleva a cabo el director general y que, claramente, controla el consejo correspondiente. El fenómeno está razonablemente establecido en este momento, sin perjuicio de que pueda perfeccionarse adicionalmente en el futuro; pero, no creo que esto influya de una manera significativa en la respuesta que en este momento puede darse por parte del salvamento marítimo español.

Naturalmente que el sistema mundial es una de nuestras preocupaciones, la garantía de la puesta en funcionamiento del sistema mundial de socorro que tiene que estar en marcha el 1 de febrero de 1999. En cuanto a las rutas marítimas y a los medios de remolque, he de insistir en que es una clara ventaja acudir a la experiencia internacional y ésta no sólo va por una acomodación de los remolcadores de disponibilidad, de exclusividad, por ejemplo, como tienen los ingleses, que son cuatro, sino que también tienen otros en disponibilidad. Es decir, no sólo copiamos la fase reductora, sino que copiamos lo mejor que podemos y sabemos la fase de ampliación. De alguna manera se amplía el conjunto de los medios y también la economía lo permite. Eso no quiere decir que esa economía simplemente se ahorre, sino que permite desarrollar otras actividades tales como formación, investigación, inversión en nuevos equipos, etcétera en los que se emplearían los recursos y no meramente el ahorro de los mismos.

Lamento mucho que la señora Romero no haya encontrado satisfacción. Veo que tiene con el subdelegado del Gobierno una exigencia de respuesta, lo cual es lógico porque ésta es su función. Desde mi punto de vista, la respuesta dada por la delegación del Gobierno y el ofrecimiento y la ayuda que han tenido de capitanía marítima y del centro zonal de salvamento en Tarifa han sido satisfactorios, aunque comprendo que es un tema de opiniones. Lo que sí le puedo decir es que estaré encantado de facilitarle por escrito la respuesta a aquellas que no haya contestado, con el fin de que no quede duda por su parte de mi interés en atenderlas.

En cuanto al señor Fernández, quiero insistir en que el volumen de medios puestos en marcha es muy importante, más importante de lo que el propio derrame en sí ha representado, lo cual no quiere decir que no tengamos que pasarnos en este tema. Quiero señalar que aquí se produce un

esfuerzo de medios no sólo en cuanto a la sociedad estatal que pone dos remolcadores en funcionamiento, sino que hay otros dos remolcadores que contrata el armador del barco como salvadores, que son los que, unidos a los otros, permiten el reflotamiento de la unidad el día 10 de noviembre. Éste es el tipo de colaboración, de utilización de medios comerciales y privados que hace que el salvamento se desarrolle con una economía de esfuerzos y, por otra parte, con una garantía de resultados.

En cuanto a la mortandad de moluscos, reafirmo que no tengo ninguna seguridad, simplemente he dicho que se evaluará por quien corresponda. Los análisis y el tipo de combustible hacen difícil pensar que sea causa fundamental —yo no digo que no tenga ninguna causa, sino que sea causa fundamental— de los daños que se producen y que son atendidos cuando la Junta de Andalucía determina que no se pesque durante unos días en el caladero correspondiente. Es una precaución que toma, que naturalmente no entro a valorar, pero que se produce como consecuencia de esa falta de permiso, de autorización, para faenar en esos días, en función de unas informaciones que le dan. Pero para que se obtenga una indemnización se tiene que comprobar que efectivamente esa precaución que toma tiene a su vez la clara consecuencia del daño que se produce. Yo no entro a juzgar, en absoluto, cuál es el medio que toma el representante que prohíbe faenar a la flota pesquera, pero sí quiero señalar que de alguna manera ése es el daño económico principal que se ha reclamado, no otro.

Finalmente, en cuanto a Remasa me alegro de poder responder a la sustitución del buque que se deja de contratar de Remasa por otro. No se produce este fenómeno, sino que existe una disminución de contratos de manera permanente en tres unidades. De 10 buques se pasa a siete, y uno de ellos es el de Remasa. Y eso es lo que anima a contratar seis más. El fenómeno se traduce en tres menos pero seis más. Esta combinación de esfuerzos no representa que se haya simplemente sustituido un buque de Remasa de dedicación exclusiva por otro de dedicación exclusiva de un tercero; no ha sido así. Han sido tres —uno de ellos de Remasa— de dedicación exclusiva que se cancelan, cuyo contrato no continúa, y la contratación de seis unidades, lo que supone el doble respecto a las unidades que teníamos contratadas en exclusividad. Éste el fenómeno.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Perdone, señor presidente, pero hay una cuestión de orden.

Lo siento de verdad, he hecho unas preguntas políticas y he mostrado una insatisfacción política, pero el director general ha dado unas respuestas técnicas.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Romero, ante todo tiene su señoría que pedir la palabra.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Le pido la palabra, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora yo le pregunto en qué concepto quiere intervenir.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: La insatisfacción a la que antes hacía referencia en mi réplica no se refería a cuestiones técnicas sino políticas.

El señor **PRESIDENTE**: Queda constancia en el «Diario de Sesiones» de algo que estaba a mi modo de ver perfectamente claro, que su insatisfacción era política.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: El director general ha contestado con respuestas técnicas.

El señor **PRESIDENTE**: Por eso, el que lea el «Diario de Sesiones» juzgará si la respuesta es conveniente o no. Usted ha hecho una pregunta y el director general ha dado una respuesta. El juicio de los ciudadanos se fundará sobre eso.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Señor presidente, le pido que lo valore, de todas maneras. He hecho referencia al artículo 87 de la Ley de Puertos, que trata de coordinación entre la Administración central y las administraciones autónomas, que es algo grave en el tema que nos ocupa, pero no he sido respondida en un aspecto sustancial, que es el de un operativo en coordinación, previsto por la ley.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Romero, el director general ha dicho que lo que no vaya a contestar de palabra lo hará por escrito. Aquí ha quedado clara una pregunta en la que usted, con todo derecho, insiste y que tiene una característica política. Así queda y el director general, que se ha comprometido a contestar por escrito, tendrá que contestarle a esa pregunta, pero usted no puede forzarle en estos momentos a responderle cuando ha dicho que va a hacerlo por escrito. Como hemos aceptado esta situación, no tiene razón de ser una intervención.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Lo acepto, pero siento que los comparecientes vengan aquí con respuestas técnicas y no a dar las respuestas políticas que el Parlamento se merece.

El señor **PRESIDENTE**: Terminada la comparecencia, damos las gracias a don Fernando Casas.

#### **COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA RED DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) (CORSINI FREESE) PARA INFORMAR SOBRE:**

— **RESOLUCIÓN DEL CONVENIO DE DICHA COMPAÑÍA CON LA JUNTA DE EXTREMADURA. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/000622).**

— **RESULTADOS DEL EJERCICIO 1996 Y PLANES ESTRATÉGICOS A CORTO PLAZO, IN-**

**CLUIDOS LOS REFERIDOS A POSIBLES VENTAS AL SECTOR PRIVADO Y ALIANZAS CON EMPRESAS PRIVADAS, DE LA EMPRESA QUE PRESIDE Y DE AQUELLAS EN QUE TENGA UNA PARTICIPACIÓN MAYORITARIA, DIRECTA O INDIRECTAMENTE, O EL CONTROL DE LA GESTIÓN. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/000804).**

— **PLANES DE INVERSIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN MATERIA FERROVIARIA, ESPECIALMENTE EN LA ZONA NORTE DE ESPAÑA Y, EN PARTICULAR, SOBRE LA VARIANTE DEL GUADARRAMA Y LA VARIANTE DE PAJARES. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA (Número de expediente 213/000200).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente comparecencia, del presidente de Renfe, don Miguel Corsini, a quien damos calurosamente la bienvenida.

De la misma forma que indicaba antes, hemos acumulado tres comparecencias. Antes hemos visto que la comparecencia anterior, en la que había tres acumuladas, ha sido muy larga —lo reconozco y, por tanto, es lógico que fuera más larga que una comparecencia normal—, pero me gustaría que ésta no tuviera la misma longitud, aunque es evidente que ha de tener la misma profundidad en el tratamiento de los conceptos.

La primera de las tres comparecencias, del Grupo Socialista del Congreso, hace referencia a la resolución del convenio de la compañía Renfe con la Junta de Extremadura. La segunda, también del Grupo Socialista del Congreso, se refiere a los resultados del ejercicio 1996 y a los planes estratégicos a corto plazo, incluidos los referidos a posibles ventas al sector privado y alianzas con empresas privadas de la empresa que preside y de aquellas en las que tenga una participación mayoritaria, directa o indirectamente, o el control de la gestión. Finalmente la tercera, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida —pedida para el ministro de Fomento pero la Mesa y portavoces acordamos que fuera contestada por el presidente de Renfe—, es para explicar los planes de inversión de dicho Ministerio en materia ferroviaria, especialmente en la zona norte de España y, en particular, sobre las variantes del Guadarrama y Pajares.

Tiene la palabra don Miguel Corsini.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Gracias, señor presidente, señorías.

Voy a comenzar contestando el primer punto que ha sido solicitado en relación con el acuerdo general de prestación de servicios regionales con la Junta de Extremadura. Este acuerdo general para la prestación de servicios regionales de viajeros entre la Junta de Extremadura y Renfe fue firmado el 30 de marzo de 1995 y se compone de tres partes.

El capítulo primero es el reconocimiento de deuda y forma de pago de la deuda anterior a 1995, mediante compensación por obras a realizar por la Junta o pago en metálico. El capítulo segundo es el mantenimiento de tráficos en las líneas cerradas por acuerdo de Consejo de Ministros de 1984, con pago al contado mediante facturas trimestrales. El capítulo tercero es el mantenimiento de los tráficos autorizados a suprimir a partir de marzo de 1995, en base al contrato programa Renfe-Estado.

En el convenio se especifica que antes del 30 de septiembre de 1995 se establecería un nuevo acuerdo en base al estudio que estaba ultimando la Junta y se abonarían a Renfe los servicios que se hubieran prestado hasta ese momento. Ante el incumplimiento por parte de la Junta de Extremadura de los compromisos económicos derivados del convenio y la postura dilatoria mostrada por la misma, con fecha 29 de octubre de 1996, Renfe optó por denunciar los capítulos segundo y tercero del acuerdo general, con un preaviso de tres meses sobre la fecha de supresión de los servicios. A la vista de esta situación, la representación de la Junta de Extremadura optó por sentarse a negociar con Renfe, comprometiéndose a abonar 365 millones de pesetas antes de la fecha del vencimiento de la denuncia, solicitando una moratoria definitiva de tres meses, es decir, hasta el 21 de abril de 1997, para la redacción y firma de un nuevo convenio.

Hay que hacer constar que en estas últimas reuniones los representantes de la Junta de Extremadura introdujeron un elemento nuevo que consideraban imprescindible para la negociación y firma del convenio, que era la presencia del Ministerio de Fomento. La representación de Renfe indicó que ésta era una cuestión ajena a su competencia y que lógicamente no podía hacer intervenir al Ministerio de Fomento en un acuerdo que era puramente comercial.

Rotas las negociaciones y a la vista de la finalización de la moratoria, el 29 de abril de 1997 Renfe decidió la supresión progresiva de los 159 servicios semanales afectados a partir del 12 de mayo de dicho año, con objeto de que los usuarios de estos servicios estuvieran perfectamente informados de la medida y pudieran encontrar fórmulas alternativas a sus soluciones de transporte.

Como es sabido, la supresión de servicios no se realizó ante el daño que se podía causar a los ciudadanos de Extremadura. Por ello, en estos momentos Renfe está prestando servicio de trenes regionales sin soporte documental que los avale, ya que 131 de ellos están suprimidos por resolución de la Secretaría General para los Servicios de Transporte del antiguo Ministerio de Transportes, de fecha 21 de febrero de 1995, y los otros 28 fueron suprimidos por acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 30 de septiembre de 1984.

La prestación por Renfe de los 159 servicios a la semana, sin compensación por parte de la Junta de Extremadura, ha generado un déficit de 640 millones de pesetas a lo largo de 1997. Ello sin perjuicio de la deuda pendiente de abono hasta el 28 de abril del pasado año, que asciende a 2.911 millones de pesetas. Además, de mantenerse los servicios a lo largo de 1998, el déficit superará los 948 mi-

llones de pesetas, aspecto que evidentemente no está recogido en el contrato-programa.

Ésa es la información que tenemos en relación con el convenio con la Junta de Extremadura. En este momento existe un problema de solidaridad. Es decir, el resto de las comunidades autónomas tiene planteados unos convenios que están cumpliendo puntualmente casi todas ellas, lo cual nos está creando unos problemas de agravio comparativo sustancial. Estamos intentando llegar a acuerdos y veremos si, a lo largo de estos próximos meses, conseguimos establecer alguna fórmula para que se abonen las cantidades pendientes y podamos seguir prestando nuestro servicio ferroviario.

Respecto al segundo punto, en relación con los resultados de Renfe en el ejercicio de 1996, las estrategias de Renfe a corto plazo, el programa operativo 1998 y empresas filiales, tengo que decirles que los resultados de Renfe en el ejercicio de 1996 han sido los siguientes. Renfe cumplió en 1996 la globalidad del contrato-programa en su tercer año de vigencia, obteniendo un resultado positivo de 2.426 millones de pesetas después de subvenciones, frente a un resultado de contrato nominal previsto de cero. El resultado del ejercicio de 1996, antes de subvenciones, se situó en menos 286.837 millones de pesetas, mejorando en 19.506 millones de pesetas el cierre del año 1995. Por conceptos, los puntos más significativos fueron un crecimiento del 2 por ciento en ingresos de tráfico, a pesar del efecto del cierre de la unidad de negocio de paquetería, y una disminución del total de gastos de un 3,5 respecto a 1995, destacando los gastos financieros, menos 8,9 por ciento; materiales y servicios del exterior, menos 2,3 por ciento; y gastos de personal, menos 0,8. Esta mejora de resultado se puede desagregar por los cinco convenios revisados, pues su comportamiento ha sido diferente.

Primero, contrato de servicio público: cercanías. El resultado antes de subvenciones de la UN de cercanías en 1996 fue de menos 35.443 millones de pesetas, es decir, un 15,4 por ciento menor que la liquidación del contrato-programa y con una mejora respecto al año anterior del 2,3 por ciento. El índice de cobertura previsto en el contrato se fijó, para 1996, en el 50,4 por ciento, siendo el real obtenido 3,5 puntos superior. Asimismo, el resultado por viajeros/kilómetro previsto se vio mejorando en un 13,7 por ciento.

Contrato servicio público: regionales. El resultado antes de subvenciones de la UN de regionales para 1996 alcanzó la cifra de menos 5.517 millones de pesetas, es decir, un 20,7 por ciento por debajo de la liquidación del contrato-programa. Respecto del año anterior, el resultado mejoró en un 20,8 por ciento. El índice de cobertura fue del 76,1 por ciento, lo que supone un aumento de 11,3 puntos sobre el previsto en contrato-programa y una subida del 8,3 por ciento respecto al año anterior.

Convenio plan de viabilidad. Este convenio recoge los resultados obtenidos por las UN de alta velocidad, largo recorrido, cargas, transporte combinado, paquetería, tracción, mantenimiento integral de trenes y estaciones comerciales. El plan de viabilidad obtuvo en 1996 un resultado de menos 64.766 millones de pesetas, frente a una liquida-

ción de 57.866 millones de pesetas. No obstante, se mantiene la tendencia prevista de reducción en el volumen de pérdidas, mejorando el resultado consolidado respecto al año anterior en 5.425 millones de pesetas, es decir, un 7,7 por ciento de reducción. El incumplimiento del objetivo señalado en el contrato se debió fundamentalmente a razones coyunturales (UN de cargas) y estructurales (UN de largo recorrido). La recuperación del crecimiento de la economía española durante 1996 se centró, sobre todo, en el último trimestre y el índice de producción industrial no creció tan significativamente, reflejándose sus efectos en el volumen de negocio de las UN que actúan en el sector de mercancías. La infraestructura ferroviaria, en algunas zonas de España, no se encuentra en situación de competir con infraestructuras alternativas, fundamentalmente las viarias. Este hecho afecta negativamente a la cuota de mercado de la UN de largo recorrido, ya que sus tiempos de viaje no son competitivos con los de los modos de transporte alternativos. La subvención para pérdidas del convenio del plan de viabilidad fue un 15,3 por ciento menor que el año anterior y no compensa el resultado obtenido.

Convenio gestión de infraestructura. El resultado conjunto de las UN englobadas en este convenio ha sido de menos 106.235 millones de pesetas antes de intereses financieros, lo que supone una mejora sobre la liquidación del contrato-programa del 1,3 por ciento. Respecto al año anterior, el coste de la gestión de la infraestructura antes de intereses estructurales y gastos comunes fue un 0,7 por ciento inferior. A través de este convenio, el Estado pretende que Renfe gestione la infraestructura de forma tal que el coste de dicha gestión en relación con los ingresos comerciales por tráfico siga una tendencia decreciente, lo cual se cumplió pasando del 83,8 por ciento, en 1994, a 74 por ciento en 1996. Respecto al año anterior, la aportación estatal disminuyó, suponiendo un ahorro total para el Estado por este concepto de 5.968 millones de pesetas.

Financiación de deuda del Estado. Los intereses financieros asociados a la deuda histórica del Estado ascendieron a 51.306 millones de pesetas, frente a una liquidación del contrato-programa de 51.876 millones de pesetas. En todo caso, la bajada de los tipos de interés iniciada en los últimos meses del año 1996 supuso un ahorro que ha sido más significativo para el ejercicio de 1997, pues la tendencia a la baja de los mismos ha continuado.

Al final, el coste total del sistema ferroviario, antes de intereses de la deuda del Estado, fue de 235.988 millones de pesetas, frente a los 243.237 del año anterior, lo que supuso una disminución del 3 por ciento, es decir, 7.249 millones de pesetas. Los contratos de servicio público, cercanías, regionales y gestión de infraestructura, representaron el 72,6 por ciento del total y el plan de viabilidad el 27,4 por ciento. Estos mismos porcentajes, en 1994, eran el 70,5 y el 29,5 respectivamente, continuándose el proceso de cambio del peso relativo de ambos conceptos en el coste total. En 1993, el coste total del sistema ferroviario, incluida su financiación, fue de 326.668 millones de pesetas. El cierre del ejercicio de 1996 situó este coste en 286.837 millones de pesetas, incluyendo resultados extraordinarios, lo que supuso un 12,3 por ciento de reducción, equi-

valente a 40.071 millones de pesetas en el período de vigencia del contrato-programa.

En lo que se refiere a las estrategias de Renfe a corto plazo y programa operativo de 1998, el marco de objetivos global de Renfe es el cumplimiento del contrato-programa actualizado en todos y cada uno de sus cinco convenios. Para conseguir los objetivos económicos y de calidad, Renfe, por lo tanto sus unidades de negocio, se plantea el desarrollo de estrategias y políticas activas que permitan alcanzar dichas mejoras. Las estrategias y principales actuaciones a corto plazo de la UN de Renfe se han concretado en los siguientes apartados: producto/mercado, procesos productivos, adaptación organizativa y de sistemas de gestión a la estrategia y desarrollo de los recursos humanos. Dentro de estos apartados se pueden señalar como estrategias más relevantes para incrementar la competitividad de los negocios el desarrollo de alianzas estratégicas con el sector privado, la modernización y adaptación continua de la oferta/demanda y la mejora continua de calidad.

A continuación se señalan actuaciones específicas por unidades de negocio. Entre las operadoras, en el servicio AVE y con el fin de seguir manteniendo la excelente imagen de marca, conservando y mejorando la cuota de mercado, se impulsarán instrumentos de fidelización de clientes, por ejemplo la tarjeta Club Ave, a la vez que se desarrollarán nuevos canales de venta e información utilizando las tecnologías más innovadoras, como es el billete virtual, Internet, cajero automático, etcétera.

En el servicio de largo recorrido se profundizará en la estrategia de gestión por unidades de mercado, a la vez que se progresará en la diferenciación de los productos, teniendo en cuenta el material, tiempo de viaje, servicios a bordo, etcétera, con el fin de clarificar la oferta de cara a los clientes, mejorando la calidad. Asimismo, se desarrollarán estrategias para la mejora de la intermodalidad con el resto de las unidades de negocio dedicadas al servicio de viajeros.

En regionales, se seguirá modernizando la red Exprés e introduciendo paulatinamente el tren ligero en líneas de débil tráfico, haciendo conciertos con la comunidad autónoma correspondiente. Por otra parte y de cara a la atención al cliente, se implantará un sistema de venta y reserva de billetes a través de Internet. Cercanías extenderá a nuevas líneas de los núcleos de Barcelona y Madrid los trenes *Civis*, rápidos y con escasas paradas, y se mejorarán los canales de distribución con nuevas tecnologías que agilicen el sistema de venta (tarjeta-moneder, tarjeta sin contacto, etcétera).

En el transporte de mercancías, la unidad de negocio de cargas seguirá potenciando el desarrollo de alianzas estratégicas e impulsando la construcción de instalaciones financiadas con la participación de capital privado. Con vistas al mercado único y a la liberalización del transporte ferroviario, se incorporará a las *freight-ways* (surcos europeos de mercancías con atención preferente) y llevará a cabo un plan de transformación y modernización de vagones (polivalencia funcional) aptos para el tráfico internacional. En el transporte combinado, además de desarrollar alianzas estratégicas con operadores, se promueve la parti-

cipación en la gestión y explotación de terminales ferroviarias en los puertos, implantando el servicio muelle-domicilio para clientes marítimos. Respecto a las políticas de calidad, se establecen compromisos de su garantía con clientes preferentes, iniciando nuevos proyectos conjuntos. Se implantará la ISO 9002 en terminales terrestres, en productos y en relaciones de tráfico. Asimismo, se ampliarán a nuevas relaciones las certificaciones 14001 y 77801 en gestión medioambiental.

Proveedores y gestión de infraestructura. Dentro de la actividad de las estaciones comerciales, se fomentará la implantación de estaciones intermodales y se continuará con el desarrollo de los proyectos Vialia de Málaga, Salamanca y Pontevedra. Orientado a un mejor servicio al cliente, se estudia la implantación de un número único de información para toda la red (902), así como la puesta a pleno rendimiento de la central de información internacional. En la unidad de mantenimiento integral de trenes, las acciones están orientadas, por una parte, a la consolidación en el mercado de las transformaciones de material, lo que permite comercializar en el exterior el material excedente de Renfe y consolidarse como organización competitiva y rentable, además de penetrar en nuevos mercados afines y realizar experiencias selectivas de coevolución. Por otra parte, las acciones también se orientan a la obtención de nuevas certificaciones de gestión de calidad ISO 9002 y a la aplicación de nuevas tecnologías de mantenimiento predictivo. La unidad de negocio de tracción está negociando la extensión de situaciones de agente único, a efectos de mejorar la productividad de los recursos humanos. Igualmente, se pretende aprovechar las oportunidades de reducción de los costes derivadas del proceso de liberalización del sector eléctrico. A estos efectos se está elaborando un nuevo pliego de condiciones para el suministro y compra de energía, así como analizando las distintas alternativas que puedan presentarse en un mercado en fase de apertura.

En los servicios informáticos sobresalen la iniciación, desde el centro de cálculo, de actividades para clientes externos. Con esta facturación se persigue optimizar la utilización de los recursos humanos y materiales de la unidad de negocio. Se potenciará el desarrollo de la informática en entornos distribuidos y la gestión de redes de área local, así como la interconexión entre ellas y el centro de cálculo. Se llevará a cabo el plan para la adaptación de los sistemas a la introducción del euro y a la problemática del año 2000.

Las actuaciones en la gestión de la infraestructura se centran en la mejora de las instalaciones y de la regulación y seguridad del tráfico. Las inversiones de gestión de infraestructura corresponde fundamentalmente a actuaciones en mantenimiento y reposición de activos, que alcanzan la cifra de 30.646 millones de pesetas, incluyendo más de 500 proyectos de inversión a lo largo de la red, cuya distribución por naturaleza es la siguiente: vía, 32 por ciento; infraestructura, 22 por ciento; electrificación, 13 por ciento; instalaciones de seguridad, el 8 por ciento; telecomunicaciones, el 6 por ciento, y otras inversiones (maquinarias y equipamientos), el 19 por ciento.

Inversiones. El presupuesto de inversiones se ajusta a lo establecido en el contrato-programa 1994-1998 y el volu-

men total de inversiones que se espera efectuar en el año 1998 alcanza la cifra de 68.617 millones de pesetas, representando el 45 por ciento las dedicadas al mantenimiento de la infraestructura. Del resto, destacan las que corresponden a la adquisición de electrotrenes para la unidad de negocio de largo recorrido, por un importe de 7.000 millones de pesetas, y las correspondientes a la compra de unidades autopropulsadas para la unidad de negocio de cercanías.

A nivel estratégico general de empresa, Renfe opta por multiplicar las iniciativas de colaboración con otras empresas. Así, el actual marco general es sin duda favorable, puesto que gozamos de una singular estabilidad económica en un horizonte de prosperidad que nos debe animar a multiplicar nuestras iniciativas en unos mercados prácticamente liberalizados. Ahora bien, el desarrollo de nuevos proyectos, como cualquier otra iniciativa sensata, ni podemos ni queremos abordarlo solos. No queremos reinventar la autarquía ferroviaria en una economía liberalizada y globalizada. Necesitamos la colaboración de muy diferentes empresas que aporten tecnología, financiación o capacidad de gestión a los nuevos negocios ferroviarios, naturalmente asumiendo riesgos en la búsqueda de la legítima rentabilidad para sus inversiones. Renfe asiste al proceso de liberalización de los mercados posicionándose ante las oportunidades de negocio que podrían surgir si actuamos con novedosas iniciativas que en buena parte de los casos tendrían que apoyarse en alianzas estratégicas con otras empresas para el desarrollo de actividades, en el bien entendido de que para Renfe son tan decisivos los proyectos de reducción de costes como los de aumento de ingresos. Unos y otros son igualmente posibles. Así, por ejemplo, en una parte de los grandes costes estructurales de la explotación ferroviaria, ya se apunta un sustancial recorte, como ocurre en los gastos financieros, o se vislumbra para el inmediato futuro, en lo que se refiere a los costes de energía. Por otro lado, la apertura de los mercados ofrece igualmente nuevas oportunidades de ingresos, en el campo de las telecomunicaciones o en el uso rentable de espacios ferroviarios. Aún más, el marco económico estará presumiblemente definido por un pacto de estabilidad que restringirá la disposición de recursos públicos, lo que directamente supondrá para Renfe un acicate en la reducción del gasto y en la generación de nuevos ingresos. Puesto que no cabe esperar unas mayores aportaciones presupuestarias del Estado, tenemos el compromiso empresarial, añadiría que incluso la obligación cívica, de reducir nuestras necesidades de recursos públicos, máxime en el proceso histórico de la convergencia europea, en el que resulta capital la reducción del déficit público. Por tanto, el acierto dependerá de las iniciativas de gestión que se adopten y de la adecuación de las alianzas empresariales que se establezcan para acometerlas.

Para ilustrar este empeño estratégico, me limitaré a repasar algunos de los más importantes proyectos que queremos desarrollar con otras empresas, siempre atendiendo al principio de un planteamiento riguroso. En este contexto, una primera actividad a destacar es la correspondiente al mercado de las telecomunicaciones, en el que en la actua-

lidad aparece con prometedoras expectativas económicas de crecimiento en España y que se encuentra a tan sólo unos meses de su total liberalización. Renfe, como todo ferrocarril avanzado, apoya cada vez más su explotación en un potente y fiable sistema de telecomunicaciones, tanto para la circulación de los trenes como para los más variados servicios. A su vez, este importante sistema está basado en la utilización de fibra óptica, de la que hemos tendido o está en ejecución una red de casi 5.000 kilómetros, que no sólo permitirá atender nuestras necesidades futuras, sino también rentabilizar ante terceros los excesos de capacidad. De ahí que en los últimos años hayamos desarrollado un paquete de acuerdos con operadores históricos como Telefónica, Retevisión o Correos para la cesión de fibra, que ahora se ha extendido a otros operadores, a los que Renfe responde con un compromiso de alquiler en condiciones homogéneas y de no exclusividad, aunque sujeto cada caso a la particularidad del acuerdo correspondiente. De hecho, los compromisos con estas empresas son más amplios y variados que el alquiler de fibra, abarcando desde el intercambio de infraestructura a los espacios para antenas y equipos de control en estaciones. En todo caso, la liberalización del mercado de las telecomunicaciones abre importantísimas oportunidades a las empresas ferroviarias, tanto para el desarrollo tecnológico del ferrocarril como para la rentabilización de activos en el nuevo negocio.

El campo de la energía sigue pesando en el ferrocarril, sobre todo como un importante capítulo de gastos que estamos obligados a reducir, pues la factura por consumo energético a la que Renfe hace frente cada año es de 23.000 millones de pesetas. Esa realidad ha determinado la búsqueda de políticas de reducción del consumo, con medidas de ahorro energético, incentivos de la eficiencia técnica o mejora de la gestión de los contratos de suministro. Ahora bien, en el inmediato futuro tendríamos que poner una especial atención en las oportunidades para la reducción del gasto que nos abre la liberalización del sector eléctrico, todavía pendiente de ser completada. Junto a los nuevos mecanismos de subasta para los grandes clientes, pueden aparecer imaginativas ofertas para la autogeneración, de las que nuestra empresa ha podido obtener ventajas económicas. Por ello seguiremos con atención el comportamiento de los distintos operadores, analizando cuantas propuestas sean dignas de estudio, con el afán de colaborar con las empresas presentes en el sector, de tal modo que podamos mejorar nuestra eficiencia energética y obtener mejores precios.

En cuanto al patrimonio, resulta obvia la necesidad de un despliegue de iniciativas para aprovechar nuestro inmenso potencial. Tradicionalmente, el ferrocarril se había portado pasivamente frente a su amplia realidad patrimonial, recurriendo a la cómoda posición de optar por la enajenación de activos, con una puntual traducción en la cuenta de resultados de un ejercicio, pero con una despatrimonialización creciente, perdiendo la oportunidad de obtener rendimientos a largo plazo. Por ello planteamos una política de generación de ingresos permanentes con operaciones de transformación de suelo en viviendas, loca-

les comerciales, oficinas o aparcamientos. Se trata de operaciones planteadas a largo plazo, con el fin de promover una política de alquileres que genere nuevos ingresos, a la vez que disminuimos los costes de explotación de mantenimiento y vigilancia de inmuebles e instalaciones obsoletas. Lejos de cualquier concepción rígida, en algunas ocasiones podría ser aconsejable la venta de estos productos finales, pero en este caso siempre sería con mayor valor añadido que en el supuesto de enajenación de suelo bruto. Para estos desarrollos urbanísticos contamos con la experiencia y la capacidad financiera de empresas del sector mediante el establecimiento de alianzas estratégicas para atender las diferentes fórmulas a determinar en cada caso. Junto a estos proyectos de colaboración con otras empresas, Renfe seguirá estando presente en las grandes operaciones urbanísticas de iniciativa pública, desarrolladas a través de convenios institucionales, de los que se firmaron 15 sólo el año pasado.

Por último, quisiera exponerles un nuevo esquema de gestión compartida para la provisión de trenes en los servicios de viajeros. Renfe parte de un empeño estratégico, que es la necesidad de abordar una mejora sustancial de la calidad del servicio sin repercusión en el precio del billete que pagan nuestros clientes. La clave está en la mejora de las condiciones del material rodante para la realización de estos servicios, puesto que los trenes constituyen al mismo tiempo el principal soporte material de la calidad ofrecida y el mayor coste en la estructura de los gastos de explotación, o lo que es lo mismo, Renfe necesita una significativa renovación del material de viajeros, pero no cabe traslación de estos costes al precio ni solicitud de mayores recursos públicos. Por ello las necesidades de nuevos trenes sólo pueden ser atendidas si garantizamos una reducción del coste del material en todas sus componentes: fabricación, mantenimiento, intereses y operación. Por tanto, necesitamos un giro sustancial en la concepción del ciclo del material para reducir sus costes, aliviar el mantenimiento y mejorar sus prestaciones, unas condiciones a las que técnicamente es posible responder con un nuevo diseño de trenes y con una implicación directa del fabricante en el resultado funcional de su producto. En este diseño la capacidad tecnológica del fabricante se vería enriquecida a la hora de dar respuesta a nuestras exigencias si se involucrara con Renfe en el mantenimiento y la operación de los trenes, cuyos resultados deberían retroalimentar las mejoras de diseño y fabricación. De igual modo, las tareas de mantenimiento que serían asumidas por Renfe también se verían cualificadas por las aportaciones tecnológicas derivadas de la colaboración con el fabricante. Se trata de una profunda transformación interna del sistema que debería aportar mejoras sustanciales para los clientes en la matriz de sus intereses, esto es, en el binomio calidad-precio, sin que afecte a la titularidad pública del servicio. Como instrumento jurídico para desarrollar estas alianzas estratégicas con los fabricantes de material se están estudiando las agrupaciones de interés económico. Cada una de estas agrupaciones de interés económico asumiría la provisión integral de trenes en un corredor concreto, a disposición de la unidad de negocio de Renfe prestadora del servicio co-

rrespondiente, quien pagaría un canon de utilización de material. Renfe y el fabricante comparten riesgos y esperan beneficios de la gestión de los trenes. El fabricante podría mantener la propiedad del material aligerando la estructura financiera de la agrupación de interés económico y eliminando el compromiso inversor de Renfe. Todo este proceso se llevaría a cabo conforme a las reglas de transparencia, publicidad y concurrencia. Esta actividad de provisión de trenes en nada podría confundirse con el ámbito de las obligaciones de servicio público sujeto a compensaciones presupuestarias. En fin, esta novedosa instrumentación planteada tiene para Renfe el valor de una propuesta rigurosa para defender el interés público en la forma concreta en que nosotros debemos hacerlo, esto es, mejorando la prestación de los servicios públicos y aminorando los costes del ferrocarril.

Por lo que se refiere a las empresas filiales o controladas por Renfe y los resultados de 1996, la primera empresa que quiero reseñarles a ustedes sería Comfersa, Comercial del Ferrocarril, S. A. Entre las líneas básicas de su actividad destaca la explotación de la publicidad en las instalaciones y propiedades de Renfe. Otra línea fundamental de su actividad es la explotación integral del sistema de vídeo en los trenes AVE, Talgo, Intercity y Euromed. Asimismo, comercializa los trenes-exposición, los conocidos como expotrenes, adaptados a las necesidades del cliente, y realiza la edición de la revista *Paisajes desde el tren*. Su resultado positivo en el ejercicio 1996, antes de impuestos, ascendió a 168,2 millones de pesetas.

Equipamientos de Espacios y Estaciones, S. A., se encarga de la explotación directa, promoción y comercialización de equipamientos comerciales y recreativos en las estaciones de Renfe y en otros espacios, así como de la explotación de los aparcamientos de vehículos en dichas estaciones. A finales del ejercicio de 1996 disponía de 49 centros en explotación, teniéndose prevista la apertura de nuevos centros para ejercicios sucesivos. Estas actividades se desarrollan bien directamente o mediante la participación en otras sociedades con objeto de aprovechar sinergias organizativas y operativas. Su resultado positivo en el ejercicio 1996, antes de impuestos, fue de 87,6 millones de pesetas.

Coin Asesores es una empresa participada al 50 por ciento por Comfersa y al 50 por ciento por Equipamientos. Constituida en julio de 1995, inició su actividad en el ejercicio 1996. Sus principales actividades son la realización de trabajos de consultoría, estudios, trabajos de organización y formación y desarrollo en el ámbito de los recursos humanos. Asimismo realiza estudios de marketing y mercado e informes económicos, financieros y comerciales. El resultado de este primer año de actividad ascendió a 1,1 millones de pesetas de pérdidas.

Emfersa, Enajenación de Materiales Ferroviarios, tiene como objeto social la gestión y enajenación de los materiales inútiles o innecesarios para la explotación ferroviaria. Las principales actividades desarrolladas son la comercialización de la chatarra derivada del desguace y destrucción de equipos y material no útil para la explotación ferroviaria: vehículos, coches, locomotoras, etcétera; la co-

mercialización para segundo uso de equipos varios, como vehículos, mobiliario, etcétera, y la prestación de servicios de limpieza integral de vías y playas de estaciones, desamiantado de vehículos con transporte del amianto a vertederos autorizados y recogida de material cuya eliminación supone un coste medioambiental, como traviesas de hormigón, chatarra electrónica, etcétera. El resultado positivo, antes de impuestos, en el año 1996 fue de 255,7 millones de pesetas.

Redalsa es una sociedad participada por Renfe en un 52 por ciento, en un 26 por ciento por Aceralia y el resto por empresas constructoras tales como Comsa, Azvisa, Tecs y Necso. Sus actividades fundamentales son la regeneración y soldadura de carril y la fabricación de grapas y láminas elásticas para la fijación del carril. Otras actividades complementarias son los trabajos de conservación y reparación de máquinas de circuitos neumáticos y electrónicos. Su resultado positivo en 1996, antes de impuestos, fue de 22,6 millones de pesetas.

Tifsa, Tecnología e Investigación Ferroviaria, S. A., es una empresa participada por Renfe con un 51 por ciento, siendo sus otros socios Systra y D. E.-Consult, con un 24,5 por ciento. Su objeto social es la investigación y el desarrollo tecnológico del material motor, rodante o auxiliar, vía e instalaciones, y presta servicios de consultoría, asistencia técnica y control de calidad en todos los aspectos relacionados con el sector del transporte ferroviario y afines, tanto a nivel nacional como internacional. Su resultado positivo, antes de impuestos, en el ejercicio de 1996 fue de 22,3 millones de pesetas.

A corto plazo, las seis empresas señaladas tienen previsto continuar sus actividades, aprovechando el crecimiento y buenas perspectivas de la economía española dentro de los límites que les imponen los mercados en que actúan.

El tercer punto está relacionado con las inversiones en infraestructuras y los trazados sobre la cornisa del norte. En primer lugar, permítanme una breve reflexión que no por conocida pierde oportunidad. En el escenario actual corresponde al Estado planificar y determinar las líneas maestras del desarrollo de las nuevas infraestructuras ferroviarias. Es en los Presupuestos Generales del Estado donde se plasma en términos económicos esa planificación y es el Ministerio de Fomento el que ejecuta los planes aprobados para la realización de nuevas infraestructuras o mejora de las existentes. A Renfe le compete la prestación de servicios de transporte sobre las infraestructuras existentes y sobre todas aquellas que el Estado ponga a su disposición, garantizando además su correcto mantenimiento. Es nuestra competencia y responsabilidad realizarlo con la máxima eficiencia y al menor coste posible para el erario público, y con ese objetivo estamos trabajando y en esa línea creemos que estamos obteniendo resultados.

Desde el punto de vista de la explotación ferroviaria, esto es, desde el punto de vista de Renfe, el norte y noroeste peninsular constituyen un mercado que comprende las siguientes comunidades autónomas: Madrid, Castilla y León, Galicia, País Vasco, Asturias, Cantabria y Navarra, un territorio con más de 14 millones de habitantes, lo que

supone el 35,5 por ciento de la población española, que, a su vez, genera 86 millones de desplazamientos al año; un mercado, decía, en el que el reparto actual de cuotas es el siguiente: automóvil, el 76 por ciento; autobús, el 15 por ciento; tren, el 7 por ciento; avión, el 2 por ciento. Así, nos encontramos que ante una importante demanda el ferrocarril tiene una muy reducida cuota en este mercado y, lo que es peor, no consigue mejorarla a pesar de los importantes esfuerzos de gestión que se están realizando.

De todos es sabido que el confort y la seguridad son dos de los principales atributos del ferrocarril. También son palpables las importantes mejoras que Renfe ha ido añadiendo a la calidad de los productos que ofrece a sus clientes, pero la carencia de infraestructuras adecuadas le impide mejorar en ciertas zonas geográficas uno de los principales atributos que demandan los ciudadanos, que no es otro que el tiempo de viaje, y este atributo está íntimamente ligado a las infraestructuras disponibles para la operación ferroviaria. Por ello se plantea la necesidad de construcción de una nueva infraestructura de altas prestaciones que penetrando hasta la capital de Castilla y León sirva de tronco común para la conexión de los accesos hacia Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Navarra, como ya se hizo hacia el sur en el caso de Madrid-Sevilla para Andalucía, mediante la creación de una red capilar en cada una de las comunidades autónomas que permita la creación de una oferta de ferrocarril moderna y competitiva para el norte. La puesta en marcha de este diseño permitirá una reducción significativa de los tiempos de viaje por tren en las conexiones con todo el norte y noroeste peninsular que sin duda volverá a hacer del ferrocarril un modo de transporte competitivo, permitiéndole crear una oferta de servicios moderna y de calidad acorde con los requerimientos de los ciudadanos, dando a su vez mayor fluidez a las conexiones de estas comunidades autónomas con el centro.

La variante Norte-Noroeste se convertirá en sí misma en un elemento vertebrador del territorio, ya que no será una infraestructura de altas prestaciones aisladas, sino que en un futuro conectarán con ella todos los accesos ferroviarios, desde el centro peninsular hasta el norte y el arco atlántico, constituyendo una red ferroviaria de altas prestaciones, adecuada para competir con los otros modos de transporte. Desde el punto de vista de mercado, este escenario supondrá una enorme transformación en la estructura de la demanda de transporte, en la que el tren multiplicará por tres su cuota, pasando del 7 por ciento actual al 21 por ciento, lo que en las cifras absolutas supondrá la captación de, aproximadamente, 15 millones de viajeros al año. En el apartado económico estas cifras se traducen en una previsión de incremento de los ingresos por venta de billetes por encima de los 55.000 millones de pesetas, con lo que el ferrocarril no sólo recuperará un mercado que está perdiendo, sino que mejorará la cuenta de resultados de los servicios de largo recorrido, con la consiguiente reducción de la carga que supone para las arcas del Estado. A todo ello habrá que añadir que se ahorrará a la sociedad española unos 2.300 millones de pesetas al año en costes externos, como accidentes e impacto ambiental. Renfe viene insistiendo desde hace mucho tiempo en la necesidad de la

construcción de la variante Norte-Noroeste. Tanto es así que con la denominación de variante de Mingorría, y en un trazado distinto, ya estaba recogida en el Plan general ferroviario para el período 1980-1991, figurando en los sucesivos planes que hasta la fecha se han redactado. Luego desde hace casi 20 años hemos pedido recurrentemente la realización de esta obra, que para nosotros es absolutamente vital por la exposición que les he hecho anteriormente en lo que se refiere a la captación de nuevos tráficos.

En cuanto a la situación actual de los planes del Ministerio de Fomento en relación con las variantes de Pajares y de Guadarrama y puesto que comparezco en nombre del señor ministro, permítanme trasladarles la información que me han hecho llegar los servicios competentes de dicho Ministerio.

Variante de Pajares. El pasado 21 de noviembre de 1997 se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» la Ley 47/1997, de 20 de noviembre, por la que se establecía la inclusión de la denominada variante de Pajares en el Plan director de infraestructuras, dándose a la misma la mayor prioridad en su fecha de ejecución, configurándose así el corredor Madrid-Oviedo como línea ferroviaria de velocidad alta. En consecuencia con lo anterior, en el Ministerio de Fomento se está redactando actualmente el estudio informativo del proyecto. La redacción de dicho estudio fue adjudicada el pasado 22 de octubre de 1997, siendo el plazo de ejecución de 12 meses, por lo que se prevé su finalización el 21 de octubre de 1998. La redacción de este estudio informativo es el primer paso imprescindible para la puesta en marcha de la actuación, ya que dicho documento permitirá llevar a cabo los procesos de información pública y oficial establecidos en la Ley de ordenación de los transportes terrestres y en el Real Decreto 1302/1986, de evaluación de impacto ambiental.

Variante de Guadarrama. La nueva línea Madrid-Valladolid-Medina del Campo o variante de Guadarrama es la pieza clave para la modernización del ferrocarril en las relaciones entre el centro y el norte-noroeste de la Península, desde Galicia hasta el País Vasco, siendo, por tanto, una actuación prioritaria para el Gobierno. Una vez redactado por parte del Ministerio de Fomento el estudio informativo del proyecto, se está desarrollando actualmente el preceptivo proceso de información pública y oficial, iniciado el pasado mes de diciembre y que concluirá en el mes de febrero. Una vez se complete el análisis de las alegaciones que se presenten, se remitirá el expediente al Ministerio de Medio Ambiente, a los efectos de que éste formule la preceptiva declaración de impacto ambiental y, posteriormente, se apruebe un trazado concreto a partir del cual desarrollar los necesarios proyectos de construcción. Dada la importancia de la actuación, en los Presupuestos Generales del Estado para 1988 se ha incluido una partida específica de 500 millones de pesetas en previsión de que la redacción de estos proyectos pueda iniciarse este año, lo que dependerá en gran medida del resultado del proceso de información pública y del grado de consenso que produzca en cuanto a las soluciones a desarrollar.

En relación con este tema, quiero decirles que en lo que se refiere al trazado de la variante de Guadarrama el Mi-

nisterio de Fomento está absolutamente abierto a contemplar cualquiera de los diferentes trazados que se han manejado hasta este momento, a evaluarlos y a estudiar el impacto ambiental. Por lo tanto, no hay ninguna postura cerrada, sino que, simplemente, estamos en la fase de evaluación de esos proyectos, de calcular no solamente el costo de cada uno de ellos y, en su momento, se decidirá el trazado que mejor corresponda a los intereses de los ciudadanos. Ésa es la fase en la que estamos.

En lo que se refiere al tratamiento de los planes de inversión en materia ferroviaria, además de los ya citados en relación con las variantes de Guadarrama y Pajares, las previsiones más significativas para 1998 son las siguientes. El tratamiento para velocidades de 200/220 kilómetros por hora del tramo Valladolid-Burgos-Vitoria y el estudio del tramo Palencia-León, igualmente apto para 200/220 kilómetros por hora. En el corredor mediterráneo, además de seguir con el refuerzo de potencia a través de subestaciones y líneas de alimentación...

El señor **PRESIDENTE**: Señor presidente de Renfe, por supuesto, cualquier información que comunique a esta Comisión es interesantísima, pero como estamos en la tercera comparecencia, que hace referencia a la variante Norte-Noroeste, yo creo que debíamos centrarnos en ello, más que entrar en otras consideraciones que afecten al resto del territorio nacional, que podrán ser objeto de otras comparecencias.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Como también se solicitaba información de los planes de inversión ferroviaria, lo había remitido el Ministerio. En cualquier caso, termino la comparecencia aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. No cabe duda que si alguno de los intervinientes por parte de los grupos manifiesta interés, por supuesto que el señor presidente de Renfe contestará con mucho gusto.

Como hemos hecho antes, habrá varios intervinientes por cada grupo y ruego brevedad por lo avanzado de la hora.

En primer lugar, tiene la palabra la señora Heras, por el Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **HERAS PABLO**: Gracias, señor Corsini, por haber aceptado comparecer hoy ante esta Comisión de Infraestructuras para hablar, en este caso particular, del convenio Junta de Extremadura-Rente. Somos conscientes de que la petición de su comparecencia se ha quedado un poco atrasada en el tiempo, porque la pedimos en el mes de mayo, pero el Grupo Socialista no ha querido anularla porque nos parecía interesante conocer su opinión, y también su voluntad, que ha manifestado antes, bien es verdad que de una forma general, pero yo creo que ha quedado clara en algunas de las frases que ha dicho y sobre las que a continuación, posiblemente, volveremos. En todo caso, permítame que haga una serie de aseveraciones, porque algunas de sus afirmaciones creo que no son del todo exactas o pueden ser objeto de una cierta matización.

Es cierto que la Junta de Extremadura ha firmado el convenio. Quizá sea necesario hacer una pequeña historia —muy breve, en función de la hora en la que estamos— acerca de cómo surge todo el proceso, que es anterior, evidentemente, a la etapa de gobierno en la que ahora estamos. El 24 de abril de 1985 se suscribieron dos convenios entre la Junta de Extremadura y Renfe para la explotación de dos tramos, uno, el de Mérida-Zafra-Llerena y otro —en donde tenía que intervenir la Junta de Andalucía—, el de Villanueva del Río y Minas-Llerena. En enero de 1994 se aprueba el nuevo estatuto de Renfe y ahí la compañía se estructura —evidentemente es una obviedad— en unidades de negocio y se firma con el Estado un contrato-programa que articula las relaciones entre la compañía y la Administración del Estado, como es sabido. Este documento, que evidentemente es acorde con las directivas comunitarias, con el Plan director de infraestructuras y con el nuevo estatuto de Renfe, encomienda a Renfe —creo entender, lo ha dicho usted también en otro momento de su intervención— el papel de operador de servicios y de gestor —simple gestor— de la infraestructura ferroviaria, pero le deja al Estado o, mejor dicho, el Estado sigue siendo el titular de la red ferroviaria y el que determina y aprueba las inversiones a realizar en los servicios de la misma —esto me interesa recalcarlo por lo que voy a decir a continuación—, siempre que estos servicios no sean de mero mantenimiento y conservación. En ese contrato-programa se establece que los únicos servicios que pueden ser subvencionados son los de cercanías y los regionales, tanto por el Estado como por otras administraciones, como pueden ser las comunidades autónomas, las diputaciones o los ayuntamientos; también esto me interesa recalcarlo. En base a este contrato-programa, Renfe propone al anterior Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente la modificación de determinados servicios regionales para el año 1995. En febrero del año 95 se aprueba esa modificación, lo que conlleva para Extremadura el cierre de todas las circulaciones de regionales entre los tramos Puertollano-Cabeza de Buey-Badajoz y además la reducción de servicios, de 35 a 14 semanales, en los tramos Plasencia-Cáceres-Mérida, y de 35 a 28 en los tramos Madrid-Plasencia. Aparte de esto, a esta propuesta de modificación de servicios, se une por parte de Renfe la denuncia de los dos convenios que he citado al principio de mi intervención, que quedan sin efecto el 1 de enero de 1995. Digo esto porque es lo que ocasiona que la Junta de Extremadura formalice con Renfe un nuevo convenio, estructurado en tres capítulos, como muy bien ha dicho el señor Corsini.

En lo que no estoy de acuerdo exactamente con él es en las matizaciones que ha hecho en cada uno de los tres capítulos que tiene este convenio. Evidentemente, el primer capítulo reconoce la deuda que la Junta de Extremadura tiene contraída con Renfe para la explotación de los tramos Mérida-Zafra-Llerena y Llerena-Villanueva del Río y Minas, que asciende a 1.425 millones de pesetas, pero creo haberle entendido que usted ha dicho que el pago de esta deuda se realiza de forma monetaria —algo así ha dicho—, de forma metálica o en metálico. Según tengo entendido el compromiso de la Junta para el pago de la deuda es que se

realice mediante inversiones en infraestructuras ferroviarias, pudiéndose realizar estas inversiones a lo largo de los cinco años siguientes; es decir, siempre hasta el 31 de diciembre del año 1999. Además, en ese capítulo se establece que Renfe remitirá anualmente a la Junta de Extremadura los proyectos de inversiones para que sea la propia Junta la que los apruebe, adjudique y contrate; algo que ha sido incumplido por Renfe, que solamente en noviembre de 1996 envía a la Junta un listado de inversiones ya realizadas y que no se ajustaban a los términos establecidos y asumidos por ambas partes a la hora de la firma del convenio. Por lo tanto, ésa sería la primera cuestión en donde hay una especie de confusión o diferencia de pareceres entre una parte y la otra.

En segundo lugar, en el segundo capítulo se pone en marcha el compromiso de mantener la explotación de los tramos referidos en el primer capítulo a partir del 1 de enero de 1995, por lo que la Junta debe de abonar a Renfe 220 millones anuales a expensas de las liquidaciones resultantes y en trimestres, como muy bien ha dicho el señor Corsini. El compromiso derivado de este capítulo se ha llevado a efecto por parte de la Junta de Extremadura, que ha abonado las cantidades establecidas, que ascienden a 493 millones de pesetas.

Por último, en el tercer capítulo está el mantenimiento por Renfe de todos los servicios cuya supresión había autorizado el anterior Ministerio hasta que la Junta de Extremadura finalice el Plan de actuación ferroviaria que en ese momento está realizando, tras lo cual se procederá a negociar la firma de un nuevo convenio. La fecha prevista para la finalización de ese estudio —como muy bien ha dicho usted— era septiembre del año 1995, pero el incumplimiento de dicha fecha no implicaba la resolución del convenio, ya que para romper los lazos que unían a Renfe con la Junta se requería la denuncia formal del convenio, situación que no se produce hasta octubre de 1996, y por ambas partes. El Plan de actuación ferroviaria de Extremadura se presenta a todas las instituciones y administraciones extremeñas, así como a Renfe, pero no se llega a suscribir ese nuevo convenio tal y como estaba previsto. **(El señor vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)** Mientras, Renfe requiere de la Junta de Extremadura que abone las cantidades que a su entender debe de dar a cuenta de este tercer capítulo, que son 300 millones de pesetas. Los servicios jurídicos de la Junta estudian este tema y entienden que no es procedente hacer este abono porque no tiene soporte legal en el convenio, ya que en dicho convenio se estipula que tras la negociación del nuevo convenio es donde se determinará el coste de los servicios mantenidos y la forma de pago.

En este momento, evidentemente, estamos en un nuevo período, hay un nuevo Gobierno en la nación y a partir de ahora continúan los recordatorios —como muy bien ha dicho usted—, por la unidad de negocios correspondientes, de la deuda reconocida por la Junta, y la primera toma de contacto del presidente de Renfe con el consejero de Obras Públicas de la Junta de Extremadura es la comunicación del cierre de la circulación Badajoz-Cabeza del Buey, que afortunadamente no se realizó —como muy

bien ha dicho el señor presidente— por una especie de compromiso de iniciar conversaciones —esto era antes del verano— después del período estival. El consejero le hace llegar al presidente de Renfe la necesidad de negociar a tres bandas: Junta, Estado y Renfe y, por tanto, la Consejería de Obras Públicas solicita del Ministerio de Fomento, a su secretario de Estado y al director general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, su asistencia a estas conversaciones. La única respuesta recibida por la Junta de Extremadura es la de que cualquier contacto va a tener que posponerse hasta que se resuelva el concierto económico entre Renfe y la Junta, lo que es considerado inadmisibles por la Junta de Extremadura puesto que, si estamos hablando del futuro del ferrocarril en Extremadura, no parece razonable poder firmar acuerdo alguno sin contar con el titular de las infraestructuras. Evidentemente, todos sabemos que en las actuales condiciones de muchas de sus instalaciones sería tanto como subvencionar trenes vacíos y no rentables.

Si el Ministerio de Fomento se pudiera involucrar, como es su obligación, en las negociaciones, la Consejería correspondiente de la Junta tiene establecido una definición temporal de servicios y horarios, previos a los definitivos, que podrían contemplarse en el Plan de transportes de Extremadura y, además, un plan de inversiones para la mejora de infraestructuras, que sería objeto de negociación con Fomento y que tendría como objetivo hacer más competitivos los ferrocarriles dentro de ese marco general y de ese Plan regional de transportes, porque la Junta de Extremadura entiende que habría que mantener todas las líneas actualmente existentes, pero habría que racionalizar los servicios y mejorar la calidad de las mismas. Que el Ministerio de Fomento deba intervenir parece algo obvio porque, evidentemente, tiene un papel activo al ser titular de las vías y porque de él dependen la concesión de líneas nacionales. De ahí la línea de autobuses que deben alternarse y complementarse con los trenes; de ahí el interés de la Junta de Extremadura de negociar a tres bandas, si se piensa para adelante, es decir en no mantener lo que se tiene sino mejorarlo y desarrollarlo.

La oferta que la Junta de Extremadura podría hacer, que evidentemente no me compete a mí decirla, permitiría la utilización de vehículos más modernos, más adecuados a las necesidades de la comunidad autónoma y mantener todo el sistema ferroviario extremeño por un coste que sería ligeramente superior, o muy poquito por encima, al que actualmente cuesta mantener una sola línea, como puede ser la de Mérida-Zafra-Llerena. Como muy bien sabe el señor Corsini, Extremadura tiene 839 kilómetros de vía; el mantenimiento ordinario de la red de ferrocarriles de Extremadura, según contrato-programa Renfe-Estado, es de 2.246 millones y la conservación extraordinaria, lo que es la renovación y la reposición de infraestructura, significa 3.500 millones. La propuesta de la Junta sería: actuaciones en infraestructura, renovación de material y propuesta de circulaciones. Pero repito, la Junta viene solicitando esa entrevista a tres bandas, una reunión conjunta Renfe-Ministerio de Fomento-Junta para hablar del futuro del ferrocarril, y después de múltiples cartas y llamadas telefónicas,

donde la única contestación que ha tenido es que se entrevistó con un jefe de gabinete, comprueba que esa reunión no ha sido posible. Creemos que ése no es el conducto más adecuado. En todo caso, dado que el señor Corsini ha señalado una voluntad manifiesta de intentar llegar a acuerdos, quería hacerle una pregunta. Desde la Junta de Extremadura se han liberado 4.000 millones de pesetas destinados en principio a la autovía Ruta de la Plata, y esto viene de los fondos Feder. Tras una reprogramación de los fondos Feder la cantidad económica se destinaría, o sería susceptible de destinarse, a inversiones en líneas ferroviarias. Si a este montante se añadieran 3.000 millones de pesetas, de los que dispone Renfe en sus planes operativos Feder, tendríamos una cantidad de 7.000 millones que, aplicada a las líneas que están actualmente en servicio en Extremadura y que están gravemente dañadas, significaría una inversión importante que daría un espaldarazo y una solución a ese tema tan importante. A mí me gustaría conocer en la réplica su opinión al respecto, porque entendemos que en la compañía está el garantizar la mejora de la prestación de los servicios y porque nos parece imprescindible invertir en la renovación de las vías para hacer un poco más competitivo al tren con la carretera.

Para terminar, porque no quiero ser excesivamente prolija, ha dicho el señor presidente de Renfe que el tema de fomento va por un lado y el tema de Renfe va por otro. Después, en la siguiente explicación, en la tercera intervención que ha tenido, usted habla de cosas de Fomento, bien es verdad que mandado..., entonces, ahí hay una pequeña contradicción a mi entender. Pero en todo caso creo que Fomento tiene que decir cosas importantes, creo que Fomento debe de hablar y debe de decir lo que cree y lo que piensa hacer. Cuando usted dice que está creando agravios comparativos porque está permitiendo que sigan los trenes a pesar de que ha terminado el período, que está sin cobertura, etcétera, yo le diría que no tenga ningún sentimiento de culpabilidad, ni de mala conciencia, ni de ningún otro tipo, porque realmente Extremadura ahora mismo de lo que está necesitada es de que el Ministerio de Fomento tenga voluntad política de invertir en Extremadura. Desde que el Partido Popular ganó las elecciones, desde marzo de 1996, la caída de la inversión pública en Extremadura ha sido muy importante, y quizá ahí esté el quid de la cuestión y el porqué no hay reuniones conjuntas: en la falta de voluntad política del Ministerio de Fomento más que en la deuda que la Junta de Extremadura pueda tener con Renfe, porque yo creo que dentro del cómputo general de Renfe lo que la Junta de Extremadura, a su parecer, debería es un poco el chocolate del loro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por parte del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor García-Arrecciado.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Muchas gracias al señor presidente de Renfe, que me permitirá la pequeña broma de decir que, afortunadamente para el país, estoy seguro de que pone más pasión en la gestión de Renfe que en las comparecencias y en la manera con la

que nos explica una gestión que yo creo que se merecería un tono vital más importante.

Sabe usted perfectamente que las diferencias de nuestro grupo con la línea política en el transporte por ferrocarril se centran fundamentalmente en responsabilidades del Gobierno y están fuera de la esfera de las responsabilidades de Renfe. Son objeciones que se centran fundamentalmente en indiscutibles caídas, importantísimas, de las inversiones en la red que no son compensadas, a nuestro juicio por las actividades ni por las cantidades invertidas realmente por el órgano gestor de infraestructuras ferroviarias, y objeciones también a la osadía presupuestaria de este año en que con cantidades absolutamente insignificantes, que hablan de la voluntad del Gobierno de no invertir esas cantidades, se recoge el universo mundo de las actuaciones que son necesarias en la red ferroviaria: ahí está Pajares, está Guadarrama, está Valencia, está Valladolid. En fin, esas objeciones, no obstante, son objeciones que formulamos con carácter permanente ante el verdadero responsable de esas líneas de actuación que es el Ministerio y no Renfe. Por eso, a nadie le extrañará que en la primera parte de la intervención del señor Corsini, que ha estado referida a los resultados de gestión del último año, nuestra conformidad con lo que ha dicho sea sensible, está dentro de las líneas establecidas por el contrato-programa, con las variaciones que se derivan de la restricción de gastos decididas por el Gobierno y de la mejora de los costos financieros de Renfe. En todo lo demás hay una apreciable mejora, lenta pero sostenida, como en los años anteriores, en los que van poco a poco mejorando los ratios y los parámetros de los rendimientos de las principales unidades de gestión: cercanías, regionales, infraestructuras, etcétera. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Estamos también bastante en sintonía en la parte de su exposición más interesante referida al futuro, en la que me quiero referir especialmente a las políticas activas que ha predicado para este ejercicio y, en particular, a los proyectos de colaboración con otras empresas. Nos parece acertado y bueno la puesta a disposición de los usuarios que paguen por ello de la red óptica, el procedimiento de subasta para adquirir el combustible, máxime cuando las cuantías creo recordar son del orden de 23.000 millones; nos parece muy bien, y estamos también en principio de acuerdo en dos líneas de colaboración con empresas privadas, sobre las que quisiera un poco más de información. Nos parece bien la nueva política de gestión del patrimonio, que lo pone en valor cambiando el procedimiento de venta de ese patrimonio por una participación en la promoción del suelo y por lo tanto en las actividades que sobre él se vayan a ejecutar, manteniendo la propiedad pública, aunque, como ha dicho, nos parece bien también que en actuaciones concretas se siga manteniendo el sistema de venta; y la segunda de las actuaciones de colaboración con otras empresas, lo que él llama gestión compartida referida a la puesta en marcha de las Asociaciones de interés económico (AIE). Sobre estas dos cuestiones, ya en la Comisión del 14 de octubre pasado, el señor Morlán le planteaba algunas inquietudes de este grupo y respondía el señor presidente de Renfe diciendo que eran criaturas que estaban

por nacer, que no habían terminado de nacer y que cuando estuvieran realmente funcionando tendríamos una explicación más clara.

Sobre la primera de las políticas del patrimonio, lo único que sabemos es que el primero de esos concursos se realizó el mes de julio, que se efectuaron con ocho suelos situados en Madrid, Barcelona, Sevilla, El Escorial y Zaragoza; de las 33 empresas se habían seleccionado las 15 que, con unos parámetros técnicos que me parece que están bien definidos, parecían más interesantes. Teníamos información de que la resolución del concurso de las ofertas seleccionadas se realizaría durante el pasado mes de octubre; no sabemos si realmente se ha adjudicado ese concurso, sabemos que el procedimiento seguido es público, que es absolutamente transparente, que se puede presentar cualquier empresa y que, a finales de 1997, se esperaba realizar un segundo concurso público de acuerdo con el mismo procedimiento. No sabemos si se ha realizado ese concurso, pero de los que se hayan realizado y adjudicado quisiéramos una información un poco más extensa de la que es posible dar en esta comparecencia. Por lo tanto, como supongo que eso estará recogido en un documento o en algún tipo de soporte, le ruego que nos lo envíe, para conocer qué es lo que a esta Cámara le toca juzgar; si la participación de Renfe con empresas privadas en la puesta en valor de ese suelo responde a unos criterios que sean más o menos compatibles con el interés general, con el problema de la vivienda, o si, por el contrario, esas actuaciones se apartan de lo que nosotros creemos que debe ser la actuación de una empresa pública en algo tan público como es el suelo. Por lo tanto, comprendo que no es éste el momento para que me dé más información, salvo la que pueda completar con carácter accidental en sus respuestas, pero sí requerimos el envío de la documentación que nos permita conocer esta cuestión.

La segunda era la asociación de interés económico (AIE), que nos parece bien en principio, pero tenemos algunas dudas. De la información que tenemos se deduce que no va a haber una mayor eficacia en la gestión en relación con Renfe. Los ingresos van a ser aproximadamente los mismos, del orden de 21.000 millones de pesetas y los gastos van a ser también prácticamente los mismos, es decir, en 14 años parece ser que se espera obtener un mejor resultado económico, del orden de 16.000 millones, que son poco más de 1.000 millones de pesetas al año.

En segundo lugar, la explicación de esto debe estar, supongo, en la necesidad que tiene Renfe, dada su poca disponibilidad de dinero, en afrontar el proceso de inversiones en material nuevo, estimado en los 120.000 millones para los próximos años, por un procedimiento que no implique el pago *cash* de esas cantidades, y recurre al alquiler. Pero por el alquiler de esa maquinaria, que supongo que estará en un plazo de amortización técnica, del orden de los 25 años, por 14 años, que es el plazo de duración del alquiler, se paga un canon de 40.000 millones. Los 40.000 millones en 14 años vienen a suponer unos 3.000 millones, y cuando acaben esos 14 años la empresa no es la propietaria de ese bien sino que tendrá que pagar, supongo, el valor residual o tener la opción de prorrogar el contrato de al-

quiler, o bien rescindirlo, y que este material sea colocado en mercado secundario. El canon que se paga, unido al valor residual que queda, nos hace dudar de la rentabilidad financiera de la operación, aunque reconocemos su oportunidad, porque ya que no las puedo comprar, para poder atender las necesidades de Renfe recorro al alquiler. Esa dudosa rentabilidad, unida al práctico mantenimiento del nivel de gastos y de ingresos que se derivaría de la creación de esas asociaciones de interés general, requiere también una información más extensa.

Como sobre esto supongo que tendrán documentos más elaborados sirva esta intervención para solicitarle que nos lo remita. Nos parecen plenamente compartibles algunas de las funciones asociadas a la AIE y que sean las encargadas de gestionar los cánones, de pagar el arrendamiento, etcétera, pero que tengan competencias en aproximar el diseño del servicio a las necesidades del cliente, nos parece un poco más resbaladizo. ¿De qué cliente? ¿De ellos como suministradores de material o del usuario? Es difícil ser juez y parte a la hora de definir unos criterios de calidad que se refieren a un material que yo estoy aportando a una sociedad; realizar estudios y propuestas de acción que permitan mejorar la eficacia del servicio o valorar la optimización del mantenimiento. Son una serie de asuntos que revolotean todos alrededor de sus propios intereses como constructores de material y supongo que habrá mecanismos que permitan valorar si su opinión se refiere a su criterio como clientes de Renfe a la hora de venderles material o a su colaboración con servicios de Renfe, que a mí me parece que son lo suficientemente importantes y cualificados como para no necesitar asesoramiento externo y mucho más, subrayo y termino, cuando ese asesoramiento externo va a venir de quien está interesado en que el material seleccionado, los criterios de calidad, los parámetros técnicos, se ajusten a sus líneas de producción y fabricación porque es el material que está en cuestión.

Estas dos inquietudes las planteo en tono menor —son de menor cuantía— únicamente por el hecho de que comprendo que esta comparecencia no es el momento indicado para debatir a fondo sobre esto. Por tanto, igual que en el caso anterior, nos gustaría mucho disponer de la información, en el deseo de que nos permita confirmar nuestra valoración inicialmente positiva de estas dos actuaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Javier Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ**: Recuerdo que la última comparecencia que tuvo en esta Cámara, señor Corsini, si no me equivoco, fue el 14 de octubre, con ocasión del debate sobre los presupuestos. Entonces decía usted que estaba satisfecho por la evolución de todo lo relativo a la variante de Guadarrama y a la variante de Pajarres, que usted decía que estaba asociada a la primera. Ahora la variante de Guadarrama es verdad que está en el centro de la atención informativa y mediática por aquello de que hay diversos trazados alternativos que se plantean, un trazado por el valle de Lozoya y otro con ese macrotúnel desde Soto del Real hasta La Granja en la otra vertiente

de la cordillera. Desde el Grupo Socialista queremos dejar claro que nuestro planteamiento en esta cuestión es, por un lado, que se tengan en cuenta las opiniones de los ayuntamientos y, por otro, que la variable ambiental tenga el protagonismo que se merece en esta cuestión. Lo que no queremos que ocurra en este proceso es que se retrase la ejecución de la obra que usted recordará que se había comprometido iniciarla para el primer trimestre de 1999. Lo relativo al aspecto ambiental lo decimos en coherencia con el plan director de infraestructuras en el que se habla de la importancia que para esta variante en concreto tiene ese aspecto. Para nosotros el Plan director de infraestructuras sigue siendo válido y para el Grupo Popular unas veces lo es y otras no, hay un grado de incoherencia grande en ese terreno. Por ejemplo, el 12 de marzo de 1997 hubo aquí un debate en el que parecía que ése era el marco exclusivo en el que debía incluirse cualquier obra pública que merezca la pena en este país y, sin embargo, menos de un mes después, el 15 de abril, el portavoz del PP, Jiménez Suárez, decía literalmente que era un documento obsoleto y jubilable. Eso no importa ahora. Lo cierto es que insistimos en el tema de la variable ambiental ya que se recoge en el plan director de infraestructuras, incluso dentro de un margen de proporcionalidad, teniendo en cuenta las diferencias de presupuestos entre las distintas alternativas que se presentan. Nosotros teníamos la idea de que no era algo relevante para Fomento, porque, como usted decía hace un momento, en los objetivos del Ministerio de Fomento en los presupuestos para 1998 se incluyen todos los proyectos estructurales de prácticamente todos los corredores ferroviarios de este país, no sólo de esta variante que usted decía que abría todos los tráficos del noroeste, desde Navarra hasta Galicia, sino en el corredor Madrid-Gijón, la variante de Pajares y la «Y» vasca. En el corredor del Mediterráneo, la variante Alpera, aunque ésta se contrate por el método alemán. En el corredor del Mediterráneo, La Encina-Alicante, Alicante-Murcia, que también tiene un estudio informativo y el estudio informativo también para el AVE de Madrid-Valencia. Lo que ocurre es que todo eso está en el trámite de estudios informativos, proyectos, informaciones públicas, todo el proceso que es necesario, que hay que hacer con diligencia. Bien en el año 1999 (gran parte de ellas) o bien en el ejercicio siguiente estarán prácticamente ejecutadas y en disposición de ser llevadas a la práctica las obras de todas estas estructuras. Esto es lo que nosotros no vemos como se va a poder hacer, teniendo en cuenta la penuria de medios económicos, es decir, con los 36.000 millones de presupuesto de inversión que tiene este año el Ministerio de Fomento.

Hay una comparecencia de la misma fecha que la suya, y no se la voy a leer porque la recordará, del secretario de Estado de Infraestructuras en la que se expone sobre este tema y deja muy claro que lo que se está haciendo es planificar y que no se sabe cuándo se va a ejecutar. Esto era precisamente lo que quería preguntarle a usted respecto a estas dos variantes. A mí me parece bien su afán planificador, que es impensable realmente en unos fervorosos devotos del mercado, y lo hacen no solamente en materia de infraestructuras sino también en otros departamentos. Pero

hay que ser coherente con ello y llevarlo hasta el último extremo, es decir, hay que planificar con qué recursos se va a hacer, en qué calendario de tiempo y con qué prioridades. Lo que me parece absurdo es plantearse una simultaneidad que es imposible desde mi punto de vista, y con unos horizontes inmediatos que están ahí; es decir, hay unos escenarios que se pueden montar muy rápidamente. En un plazo de dos años o bien tenemos unas recaudaciones fiscales muy notables, por encima de las actuales, o bien hay un drástico recorte del gasto social, o bien vamos por sendas de incremento del déficit presupuestario que no parece que sea posible en este momento. Lo que sí es cierto es que para ese momento no vamos a tener una fuente de recursos, que ahora sí existe, que son las privatizaciones. No hay que pensar tampoco que el GIF pueda ejecutar esas infraestructuras ya que el período temporal para el que se plantea la ejecución del proyecto del AVE Madrid-La Junquera concluía en torno al año 2005. Por tanto ahí tampoco íbamos a tener muchos recursos.

Nosotros lo que queríamos era que usted, en nombre del ministro de Fomento, nos planteara qué pasa con este impacto sobre los presupuestos en el caso de la variante de Guadarrama, con 210.000 millones, que creo que eran los previstos en el primer proyecto, y sin suponer que pueda incrementarse, cosa que es bastante factible, como usted sabe perfectamente, y que en el período comprometido para la ejecución supone un impacto próximo a los 50.000 millones por ejercicio. A esto tenemos que añadir la variante de Pajares, que no sé qué cantidad puede ser la comprometida, pero no será muy inferior. Yo sé que hay un plan ferroviario del Principado —y me gustaría que usted me contestara a este respecto— en el que dice el consejero de Fomento que las empresas Renfe y Feve participaron en su elaboración y que el Ministerio de Fomento conoce las propuestas del Principado a través de la Dirección General de Transporte Ferroviario, y les exigen a ustedes que la variante de Pajares permita circular a 300 kilómetros por hora, por lo que creo que debe de ser una variante muy costosa. Yo, si me permite una frivolidad, no sé si eso será para ir, que es bajada. En todo caso, las cantidades que se comprometan van a ser más que importantes y no vemos la fórmula por la que eso pueda hacerse.

En este momento hay un cierto clima por todo este impacto publicitario de las licitaciones de los proyectos. La gente cree que lo que se está licitando es otra cosa, de tal manera que el debate no está en estas grandes variantes que se supone que se ejecutan ya, sino en si lo que se ha denominado velocidad alta va a llegar de Valladolid a León y luego a Asturias, a Monforte vía Galicia o se va a hacer por el sur, por Zamora. El debate está en Asturias y en todo el noroeste, cuando nosotros creemos que hay otras incertidumbres que convenía aclarar en relación a estas infraestructuras. Nadie se plantea ahora ni el dónde, porque todo el mundo piensa que se va a hacer en todos los sitios, ni el cuándo, porque parece que se va a hacer a la vez, pero tengo la obligación de preguntarle cómo se va a hacer y, en su caso, si ustedes plantean un calendario subordinando temporalmente determinadas infraestructuras a la ejecución de otras que consideren prioritarias.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE:** Intentaré no agotar los 35 minutos del Grupo Socialista.

Quiero agradecer al señor Corsini su comparecencia. Mi intervención intentaré distribuirla en dos partes. En primer lugar, lo referente al desacuerdo con la Junta de Extremadura y el convenio que ahora mismo se ha denunciado por las dos partes y que es objeto de conflicto. Éste es un tema eminentemente político. No hay más que repasar, y tengo todos los debates que se han producido en la Junta de Extremadura sobre este tema desde el año 1995, la evolución de los grupos políticos en este mismo tema. Incluso algún recorte de prensa, por ejemplo, del diario *Hoy*, del 14 de septiembre de 1995, donde el señor Barrero, presidente del Partido Popular de Extremadura, se mostró partidario de que la Junta de Extremadura no pagara los 1.200 millones de pesetas que le pide Renfe para el mantenimiento de servicios deficitarios. Asimismo, hay acuerdos de la Cámara, entre otros uno propuesto por Izquierda Unida y aprobado el 26 de octubre de 1995, apoyado también por el Partido Popular, que decía: Exigir del Gobierno central el mantenimiento y mejora de los trenes y servicios del ferrocarril en Extremadura, ya suficientemente marginados por Renfe, y no cargar a los extremeños el coste que corresponde a Renfe.

Nuestro grupo ha mantenido una posición similar históricamente desde que se inició este problema de los convenios. Como saben muy bien, se origina a partir del cierre de líneas en los años ochenta. Como consecuencia de las movilizaciones en muchas localidades afectadas por aquel cierre de líneas, se buscó en última instancia una salida para limitar su cierre inicialmente previsto, y a través de acuerdos con comunidades autónomas sacar algunos millones complementarios que permitieran mantener algunos servicios.

Pero no todos los convenios son iguales en su texto. Hay convenios que eran exclusivamente compensación de servicios, más o menos el de Castilla y León, y otros que eran muy claros. En la práctica no existían contraprestaciones; simplemente se mantenía abierto el servicio de determinadas líneas, y otros, como el de Extremadura, donde por parte de la Junta se hizo presión para conseguir un convenio más estructurado o, al menos, que comprometiera a las dos partes. No me voy a detener en su detalle porque la interviniente del Partido Socialista ha explicado a grandes rasgos su contenido y los compromisos.

Surgen los problemas en su interpretación, porque la Junta de Extremadura tiene un compromiso de aportar. A medida que corre el calendario se van incrementando las cifras, pero a su entender cuando se firma el acuerdo Renfe tenía un peso más importante en las inversiones ferroviarias. No hay que olvidar que es ahora cuando aparece el GIF. Ya existían inversiones del Ministerio de Fomento, pero en aquel momento Renfe todavía tenía un papel importante en las inversiones. Si lo miramos desapasionadamente, ello explica también una parte del conflicto actual. Lo que se está necesitando es casi un árbitro que ponga un

poco de tranquilidad en este debate, que no se tomen decisiones precipitadas y se pueda llegar de nuevo a un acuerdo salvable para las dos partes. Por eso entiendo el porqué de la exigencia de la presencia del Ministerio de Fomento en este momento, porque ahora tiene un mayor peso en las inversiones de infraestructuras que probablemente en aquel momento no tenía. Por eso estaba firmado sólo por dos partes, aunque como todo el mundo sabe se firmó también con conocimiento del señor Panadero, que participó en las negociaciones y es obvio que era un representante del Ministerio, si bien no era firmante del propio documento. Creo que el último se firmó en el despacho de la señora Sala.

Hay un conflicto importante que va acompañado de la situación dramática que tiene el ferrocarril en Extremadura, tanto en servicios como en infraestructura y en las dotaciones de material rodante. Situación que hace que en muchos casos, para desplazarse de Extremadura a Galicia, sea más rápido ir por Portugal que por nuestro territorio. Es una de las razones, además de la continua disminución de servicios con actuaciones que se hicieron puntuales, algunas tan peregrinas como instalar vías levantadas en Ávila o en otros sitios de Extremadura, incluso dándole la vuelta al carril porque uno ya estaba gastado. Esto es historia y está ahí. También gastándose mucho dinero en las inversiones chaperas, que consistía en ir cambiando las placas de límites de 80 a 60 y al año siguiente a 40. Cosa que se sigue haciendo, por ejemplo, en el Madrid-Burgos, donde esa caída de tráfico ha llevado a que el Talgo ya no pueda pasar por Aranda de Duero. Esa situación de Extremadura es la que ha producido este debate, con las contradicciones para aquellos que cuando tienen responsabilidades de gobierno ya no se acuerdan de lo que decían dos años antes. Pero está en los diarios de sesiones de la Junta y su lectura es muy útil para comprender y recuperar, al menos, la visión que se tenía en los grupos de la oposición.

Nuestra postura es agotar las posibilidades de diálogo entre las dos partes. En mi opinión, en el convenio estaba claro que los compromisos de la Junta de Extremadura iban acompañados de un plan de inversiones que tenía que facilitar Renfe para que indicara dónde tenían que ir las inversiones que tenía que hacer la Junta de Extremadura. Parece ser que esa parte del compromiso no se cumplió en todos sus términos. Luego se entra en una discusión, propia de juristas, de si Renfe aportó por medio de otros convenios las cantidades que la Junta dice que no aportó. Estamos en una discusión bastante compleja.

En resumen, creemos que es necesaria una negociación que vaya más allá del hecho puntual de recuperar los términos del convenio anterior, es decir, un compromiso entre el Gobierno central y la Junta de Extremadura sobre cuáles son las actuaciones ferroviarias previstas para Extremadura y qué compromisos tienen que poner encima de la mesa las dos partes.

Terminando por donde empezaba en este apartado, quisiera decir que los convenios llevan a estas situaciones. Por la propia dinámica del ferrocarril y, sobre todo, en las zonas de menor población, es muy difícil que, con el tipo de presupuestos que manejan las comunidades autónomas sea

viable para ellos mantener en el tiempo, además de otros servicios, el ferrocarril. Ése es el problema de fondo de este tipo de convenios que era, en mi opinión, una decisión que servía coyunturalmente para evitar el cierre definitivo, para impedir, por ejemplo, el levantamiento de la vía de lo que queda de la Renta de la Plata, cerrado en este momento, que se paralizó *in extremis* cuando estaba a punto de devolverse de nuevo a sus antiguos propietarios, a la espera de tiempos mejores para el ferrocarril y de nuevas inversiones. Hay que retomar ese punto para no ir a actuaciones irreversibles.

Entrando en las otras dos peticiones de comparecencia, en cuanto a planes estratégicos, en primer lugar, hay un hecho que ya se ha planteado. Estamos asistiendo a la aparición por todo el territorio nacional de promesas de AVE y similares. Nosotros no tenemos esa opción. En este momento países tan significativos en esta tecnología, como son Francia y Alemania, están construyendo líneas exclusivamente para trenes de viajeros. Se está apostando, y es lógico, por líneas de tráfico mixto, utilizando los corredores existentes y su mejora, aunque por ellos circulen trenes de alta velocidad, haciéndolo compatible, siempre que sea posible, con el tráfico de mercancías. Esto es vital para la supervivencia del ferrocarril, porque salvo los trazados entre grandes poblaciones, como puede ser un Madrid-Barcelona, en nuestro país no hay entidad suficiente de población como para sostener económicamente una línea con un trazado exclusivo para alta velocidad de viajeros. Esto se relaciona también con lo de Guadarrama y Pajares.

Estos días ha surgido de nuevo el debate, yo creo que por ignorancia o por apuntarse a esta corriente de todas las capitales de provincia de pedir el AVE, en el sentido de que en Pajares haya trenes con velocidades de más de 300 por hora o similares y que se utilice la vía anterior de mercancías. En mi opinión esto es una tontería porque una de las cosas que hará posible económicamente en su día la nueva variante de Pajares es acabar con el coste que supone anualmente el mantenimiento del actual trazado con más de 80 túneles, que además hoy no permite el paso de determinadas mercancías y se están perdiendo tráfico del puerto del Musel, precisamente por el propio trazado actual. Por tanto, sólo serviría para dilatar en el tiempo aún más el estudio (parece ser que Ineco incluso se pregunta qué tipo de trazado tiene que estudiar) porque la única posibilidad es ir a una línea de calidad —no hablo de alta velocidad— que permita el tráfico de mercancías y de viajeros. Esto mismo es aplicable a Guadarrama si queremos tener en cuenta criterios económicos.

La variante de Guadarrama es un tema de actualidad y Renfe no tiene por qué invertir en esta línea, sino que es el GIF o el Ministerio quien tiene que hacer las obras. Es cierto que el Partido Popular tiene un conflicto evidente entre las opciones que está planteando el Ministerio de Fomento, se supone que con un gobierno del Partido Popular, y otra opción que encabeza el señor Ruiz Gallardón —parece que aplaudida, por lo menos, por el Partido Socialista en Madrid— y que creo que las dos adolecen de lo mismo: de precipitación y de falta de rigor.

En primer lugar, la variante del Ministerio de Fomento. Una de las cuestiones sobre las que el proyecto habla es de tener en cuenta el impacto ambiental. Está claro que el Valle de Lozoya tiene la entidad suficiente medioambiental para crear un grave problema, y ahí está el levantamiento en armas de alcaldes del Partido Popular de la misma zona. La otra opción de la variante que plantea el señor Ruiz Gallardón tiene criterios que son respetables. A veces los técnicos son capaces de liarnos mil veces. No es lo mismo hacer túneles en el subsuelo de Madrid, por muy expertos que sean en Metro, donde el suelo es de terraza, arenisca para entendernos todos, que hacer un túnel en unas montañas de granito con una dureza distinta. Por tanto, creo que hay parámetros que no se han tenido en cuenta a la hora de decir alegremente que esa solución estaría construida en dos años. Hay que buscar soluciones razonables. Nosotros no queremos coger el lápiz y trazarlo, en primer lugar, porque no somos técnicos. Tal como se ha reconocido aquí, es un tema que se ha estudiado durante veinte años, inicialmente con la famosa variante de Mingorría, que en realidad recogía el espíritu inicial, porque ésta no es la variante para ir a Segovia o para ir a Valladolid, es la variante nortenoeste para conectar incluso con una salida más rápida para Galicia, Asturias, Cantabria, etcétera. Por tanto, creo que es preferible a veces perder un mes o dos meses más que, por urgencias políticas, querer terminar pronto y cometer luego errores que pueden durar 100 años, que es el tiempo que suelen durar los errores en infraestructuras ferroviarias.

Reiteramos que es necesaria esa variante de Guadarrama, sabiendo que es muy difícil porque tampoco hay soluciones mágicas, puesto que toda la zona es muy delicada medioambientalmente. Creemos que hay que hacer un esfuerzo añadido por buscar una solución que permita la construcción de esa variante tan importante.

Para terminar con temas de estrategia de la empresa, nos preocupa también —y hay técnicos que les preocupa—, en un momento en el que hay un cambio de tendencia en Europa con la propia red transeuropea de ir a esas líneas de ocupación mixta, al mismo tiempo que la tecnología pendular está tomando cuerpo —y además somos promotores como país, a través de Talgo, de esa iniciativa—, la opción que se ha tomado respecto a la compra de trenes *pendolino* a Italia, cuando esta tecnología es de suspensión activa y provoca serios problemas a las vías, en opinión de algunos expertos, porque produce más desgaste en la infraestructura ferroviaria y desplazamientos en la vía. Incluso de los dos batanitos que tuvimos en prueba, alguno de ellos presentó serias dificultades para circular por aquellos trazados que en principio eran más propios para ellos, como puede ser el de Asturias u otros. Nos parece que es una reflexión importante a tener en cuenta, sabiendo que disponemos, además, de tecnología Talgo, así como de sus dificultades porque no tiene cabeza tractora.

Termino por donde empecé diciendo que todo esto si no va acompañado de una apuesta en inversiones desde el Ministerio correspondiente, a través de los Presupuestos Generales del Estado, podemos tirarnos meses y años debatiendo sobre el AVE y qué tipo de AVE, pero mientras

tanto se puede convertir en lugar del AVE en el canto del cisne del ferrocarril.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Catalán de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor Corsini, simplemente haré una intervención de cortesía después de las horas que llevamos en Comisión. Teniendo en cuenta que su comparecencia se ha iniciado con un retraso de casi dos horas, que no es comparativo a aquellos retrasos que podía tener Renfe, quisiera decirle que mi estadística sobre la puntualidad de Renfe actualmente es óptima, no solamente en esta última legislatura, sino que ya había empezado un poco antes. Ha mejorado muchísimo y por ello le digo que es óptima. Yo mismo uso frecuentemente el ferrocarril.

Le rogaría que nos hiciese llegar por escrito toda la información que nos ha dado respecto a los resultados de la empresa. Ya sé que los podría sacar del «Diario de Sesiones», pero si no me equivoco usted manejaba unos cuadros que es mucho más fácil que no coger el «Diario de Sesiones» e írnoslo montando. Me parece que puede ser mucho más fácil para nosotros.

No tengo nada más que decirle, sino que por cortesía quiero agradecerle su presencia y su paciencia. Perdona que tenga que ausentarme de la Comisión, pero es que tengo que coger el tren. (**Risas.**) Los niveles de puntualidad en las salidas son mucho más que óptimos y aconsejaría a mis compañeros que utilizaran el tren, si es que no lo hacen habitualmente. Yo me he ido acostumbrando, no sólo en trayectos de largo recorrido, sino en los que podrían ser regionales, a utilizar el tren.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Sedó, y le felicito por sus nuevos hábitos de viaje.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el diputado del BNG señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En primer lugar, quiero agradecer la presencia del señor Corsini y decir que a estas alturas estoy noqueado y aturrido no solamente por el desenvolvimiento de la Comisión, sino también por el desequilibrio territorial, que se exterioriza siempre en estas comparecencias sobre el problema del ferrocarril en el Estado español; desequilibrio que empieza a ser de la carretera e incluso del avión en contra del ferrocarril, de lo que nosotros llamamos los caminos de ferro, que después aumenta con un desequilibrio a nivel territorial.

Voy a hacer una pequeña intervención desde una óptica desequilibrada, pero yo espero que no paranoica, y que se pueda ser comprensivo. El señor presidente de Renfe habló de políticas activas. Creo que a muy corto plazo solamente la política activa de la compañía puede paliar los desequilibrios territoriales brutales que existen en el Estado español dentro de una gran deficiencia general, por lo menos en lo que se refiere al funcionamiento interno en lo que ahora se dio en llamar desgraciadamente comunidades autónomas, pero que es una terminología poco ilustrativa. Desequilibrio territorial que se opaca si se emplea una me-

todología como la que empleó el señor presidente al referirse a los problemas del ferrocarril en el norte-noroeste. No es muy adecuado mezclar Madrid con Galicia en este aspecto, ni siquiera Madrid con León, o León con Galicia. Una de las cosas que llama la atención a cualquier visitante desapasionado de Galicia es comprobar que, a nivel de las infraestructuras ferroviarias, las cosas empiezan a cambiar, aunque no sean aceptables, cuando se pasa la frontera, en concreto cuando se llega a León; empiezan a cambiar algo, notoriamente, pero incluso visualmente en el estado de la red y de la infraestructura y, desde luego, todo el mundo nota cuando viaja en tren de largo recorrido que uno empieza a correr un poquito más una vez que llega a León. Esto es algo tan objetivo que lo entienden los valencianos que hacen el servicio militar en Ferrol, e incluso a mí me imprecan en las estaciones con lo siguiente: ¿Usted no es Diputado? ¿Cómo no hace algo? ¡Esto es un desastre! Y esto lo dicen los valencianos, no lo digo yo. Pero uno se cansa de explicarles que no es por falta de voluntad ni de pertinaz —como diría alguno— insistencia.

En ese sentido, creo que las políticas activas de Renfe podrían arreglar algo, si también hubiese algo de voluntad política en el Gobierno, aun partiendo del supuesto de que a nosotros nos parece equivocado —pero doctores tiene la santa madre Iglesia— hacer inversiones gigantescas en túneles como Guadarrama. Otra cosa es que se les busque otra solución que no sea tan costosa, pero hablar de inversiones de medio billón de pesetas, cuando el desequilibrio es tan notorio, permítame que le diga que tenemos que mostrar nuestro desacuerdo.

Desde luego, para el interior de Galicia no sirve, pero tampoco es solución para los trenes de largo recorrido, aunque se pudiese ahorrar hora y media, porque seguirían siendo insufribles los viajes de A Coruña a Barcelona, de A Coruña a Madrid o de Vigo a Madrid, y no digamos ya a Sevilla o a cualquier otro lado. Pero lo grave no es esto; lo grave es cómo solucionar a corto plazo, con políticas activas, la falta del servicio de cercanías y el problema de no tener doble vía, que creo que lo están sufriendo gravísimamente en recorridos que no es que sean potencialmente importantes, sino que son realmente importantísimos. El seguir contando con convenios que son obsoletos, sin perspectivas de futuro, pagando, eso sí, puntualmente —debe ser una característica muy gallega también ésa— y sin presencia en el PDI. Por eso quería plantear algunas cosas.

¿Qué posibilidades hay de que en una perspectiva a corto plazo se pueda instalar el servicio de cercanías en Galicia, en las líneas que tienen ocupación brutal, como la tienen Asturias, Santander, Euskadi, Málaga, Cádiz, Valencia, Cartagena o Barcelona? Me pregunto si habrá que seguir manteniendo esta marginalidad y discrecionalidad no basada ni en la estructura poblacional, más importante entre A Coruña y Vigo que en la mayoría de los que cité, ni en la ocupación, más importante en términos relativos que todas las que cité y, por tanto, cómo se explica esta excepción. Yo no encuentro explicación como no sea en términos políticos, no hay otra.

Segunda cuestión, si la empresa —ya que no es el Gobierno, o el Gobierno a través de la empresa, no lo sé—

a hacer alguna política activa, teniendo en cuenta la densidad de población y la necesidad de ferrocarril y su potencialidad entre Ferrol y A Coruña, después del desastre del día 13 de enero, de consecuencias incalculables, en lo que ya era un desastre previo; si va a tener perspectiva de mantener el ferrocarril entre Ferrol y A Coruña después de haber comprobado lo que eso significa y lo que significa el puerto de Ferrol desde el punto de vista de las ganancias de la empresa Renfe.

En tercer lugar, quisiera saber, si me lo puede decir, para ese sacrificado eje —imagino que para los primeros de todos para los maquinistas, que deben de ir en vilo— Atlántico-Coruña-Vigo, con la ocupación que tiene, cuánto dinero va a haber para quitar algunas curvitas, y ya no digo para la electrificación, a la que no se puede aspirar, y cuándo va a empezar a funcionar ese servicio propagandístico —por lo menos ahora— entre Vigo y Porto, con esos trenes que van a alcanzar velocidades no sé de cuánto y que además no corresponde al Estado español el trayecto mayoritario, ya que sólo son veintitantos kilómetros.

Por último, y para utilizar bien los trenes que salen de Galicia, que cuenta además con el expreso de trayecto más largo de todo el Estado español —A Coruña-Vigo-Barcelona—, quisiera saber si no tiene pensado dejar que se utilicen, como trenes de ámbito regional, entre las ciudades y las paradas que hoy hace, y no fijarle paradas nuevas, precisamente para rentabilizarlos y poder articular algo lo que son Lugo, Ourense y Ferrol, la Galicia más abandonada en este aspecto, dentro del abandono general, y las otras ciudades de la costa.

Ya sólo quiero plantearles una cuestión. Miren qué modestia —¡Dios mío, en qué reivindicaciones estamos!— que el plan ferroviario aprobado por el Parlamento de Galicia sólo quiere conseguir que se llegue en diez años a velocidades medias de 100 ó 120 kilómetros en la red interior.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Muy rápidamente, señor Presidente.

Lo que está prohibido en la historia es decir qué hubiera pasado de no haber pasado lo que pasó. Respecto al convenio de la Junta de Extremadura con Renfe, he anotado tres fechas en que estaba vigente. Una, de 21 de febrero de 1995, por un acuerdo del entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, que decidió la supresión de unos servicios. Otra fecha es la de 30 de marzo de 1995, en que parece que se revisó o actualizó el convenio con la Junta de Extremadura. Otra fecha —la he anotado ahora— es la que citó el portavoz del Grupo Popular en el Parlamento de Extremadura. Ojalá la Junta de Extremadura hubiese hecho caso de las sugerencias del portavoz o de los diputados de la Junta de Extremadura, y no sólo en esta ocasión sino en muchas más.

El convenio con Extremadura no es una excepción. Se han hecho convenios con todas las comunidades autónomas, y yo sólo voy a hacerle una pregunta en este sentido

al presidente de Renfe —al cual agradezco, naturalmente, la triple comparecencia— respecto al grado de cumplimiento del resto de comunidades autónomas, sean del signo político que sean, con Renfe en cuanto a los compromisos firmados.

El propio presidente de Renfe ha explicado en su segunda comparecencia su carácter mercantil, ya que, siendo empresa pública, tiene que dar una cuenta de resultados, y nos informa en sus comparecencias anuales sobre el balance del ejercicio anterior; asimismo el proyecto de presupuestos, dentro de la ley de presupuestos del Estado, tiene que explicar las inversiones y el gasto a que aplica sus presupuestos, sus pesetas, Renfe.

En Extremadura hay una realidad, y es que se deben equis millones de pesetas. Creo que cuando se ha planteado la intervención de los servicios jurídicos de la Junta, de los servicios jurídicos de Renfe, se trata simplemente de maniobras dilatorias porque Renfe ha actuado con generosidad en el caso concreto de Extremadura. La Junta no es que pueda sino que tiene una deuda con Renfe. Ni son decisiones precipitadas las que ha tomado Renfe en el trato con la Junta de Extremadura cuando lleva dos años y medio discutiendo, debatiendo y queriendo aclarar este tema.

Quiero recordar, y ya lo ha hecho algún portavoz anterior a mí, el tema de que los trenes regionales, las comunicaciones ferroviarias regionales, son subvencionables, pero siempre tienen que intervenir los gobiernos regionales en el planteamiento de la financiación. Insisto que ocurre con Extremadura y con las otras 16 comunidades autónomas del país.

Respecto a la segunda comparecencia, sobre los planes estratégicos a corto plazo de Renfe y empresas participadas, quiero felicitar al presidente, a Renfe, a todo su equipo directivo, hasta los últimos trabajadores de Renfe —los últimos en el escalafón, no los últimos en otra cuestión— por la mejora en la gestión. Cuando ha analizado antes, en esos cuadros no expuestos, y explicado las distintas unidades de gestión, en cada uno de los sumandos que componen el resultado final ha señalado un balance positivo e importante.

En algún momento se planteó en Madrid y en su entorno el tema de la venta, de la participación o de la cesión a empresas privadas, a la actividad privada de la explotación de servicios de cercanías. Nadie lo ha comentado aquí, pero eso hizo surgir una alarma hace varios meses, alarma que fue rápidamente calmada en reuniones de Renfe con los ayuntamientos de distinto signo político. Como consecuencia de aquella alarma y de esas reuniones, se creó una comisión mixta para hacer el seguimiento de esa postura de posible privatización de líneas de cercanías, y no ha habido ningún alcalde que haya recordado la necesidad de celebrar reuniones de esa comisión mixta Renfe/ayuntamientos posiblemente afectados.

Quiero hacer una segunda pregunta. La primera ya la había formulado: el grado de cumplimiento de otras comunidades autónomas en su convenio con Renfe. Dentro de los planes estratégicos a corto plazo ¿qué previsión tiene sobre el nuevo contrato-programa, qué previsión tiene sobre el convenio laboral de Renfe?

Estoy completamente de acuerdo y me agrada lo que ha dicho el señor García-Arreiciado sobre los nuevos proyectos en cuanto a gestión del patrimonio, en cuanto a telecomunicación, en cuanto a ahorro energético, en cuanto al diseño de trenes y las agrupaciones de interés económico.

Únicamente quiero hacer una breve cita a Galicia, por mi proximidad geográfica con el representante del Grupo Mixto. Yo no creo que vaya a haber insumisos ferroviarios; no creo que los valencianos que vayan a hacer el servicio militar en Ferrol dejen de ir a Ferrol a cumplir sus obligaciones militares. Afortunadamente, creo que el plan ferroviario de Galicia, aprobado por unanimidad en el Parlamento gallego, tendrá visos de actualización inmediata e inminente, como seguramente el señor Rodríguez, si ha leído la prensa regional gallega de hoy, podrá constatar.

En cuanto a los planes de inversión en materia ferroviaria, especialmente en la zona norte de España, con independencia del AVE Madrid-Barcelona, hoy por el GIF, y de los corredores Mediterráneo-Madrid-Valencia, ciñéndonos a las variantes de Guadarrama y de Pajares, la primera, que podría llamarse variante de Míngorría desde el año 1981 —no Madrid-Valladolid, como se está queriendo calificar tendenciosamente en este momento; se puede llamar corredor Madrid-Norte, corredor Norte-Noroeste—, lo cierto es que aparte de las dos comunidades directamente afectadas, más que afectadas beneficiadas por el trazado, hay otras cinco comunidades para las que esta mejora trazado-tiempo es fundamental. Mucho se ha escrito, en especial estos días, sobre su mejor trazado y sus efectos medioambientales. Prácticamente todos los grandes proyectos europeos de enlaces o comunicaciones tienen importantes problemas de tipo medioambiental, factibilidad construcción/coste, dificultades de tipo geométrico o aerodinámico y dificultades de explotación y mantenimiento de la línea. Todavía hoy en la prensa se habla de una de las soluciones, pues se plantean unos escombros de 15 millones de metros cúbicos. No han hecho los números de cuántos metros cúbicos suponen un túnel de 25 kilómetros con 8 metros de diámetro, dos túneles gemelos y una galería de servicios; no han hecho la multiplicación. Han multiplicado por una cifra bastante alta y la conclusión es tendenciosa. Hay en España y en el mundo experiencias importantes en cuanto a la no excepcionalidad de un túnel de 25 o menos kilómetros. Hay experiencia en España no sólo del Metro de Madrid, que es modelo reducido a escala natural; hay experiencia hidráulica en España, desde los años cincuenta y actualmente, de túneles de hasta 30 kilómetros; hay experiencia de empresas españolas, no sólo en España sino fuera, pues en este momento se están terminando dos túneles de 13 kilómetros, uno en Marruecos y otro en Andalucía. Por ello, centrando el tema en cuanto al coste se puede hablar de un máximo de 3.000 millones de pesetas/kilómetro/túnel doble. La información pública termina este mes de febrero de 1998. En los presupuestos para el año 1998 hay 500 millones de pesetas y se está siguiendo el calendario para aprobar el trazado, que exige una declaración de impacto ambiental. Yo creo que es mejor que la discusión sobre el trazado se produzca antes de presentar un proyecto. En este momento hay 4.000, 5.000,

6.000 alegaciones —seguramente se verá que muchas de ellas son en multicopista— y lo cierto es que es mejor que lleguen las alegaciones ahora y que como consecuencia de un estudio y de una reflexión profunda se defina el trazado. Creo que todos estamos convencidos de que hace falta esa variante de Guadarrama. Lo más fácil y rápido será tanto la redacción del proyecto como la ejecución de las obras, cuyo plazo se divide fácilmente por dos simplemente con duplicar los medios de maquinaria que se pongan en ello.

En cuanto a la variante de Pajares, se ha cumplido plenamente. Creo que con la seriedad y el rigor de los Presupuestos Generales del Estado se han seguido fielmente los compromisos no sólo electorales del Partido Popular, que hablaban de la variante de Guadarrama y de la variante de Pajares como grandes acciones de vertebración territorial de la red ferroviaria, sino también el compromiso del Gobierno ante esta Cámara por la proposición de ley, aprobada el 11 de abril de 1996, con discusión sobre la capacidad jurídica de incluir ese acuerdo en el Plan Director de Infraestructuras. Ahí está ese mandato del Congreso de los Diputados al Gobierno. Lo cierto es que el estudio informativo, como antes se ha dicho, ha salido a concurso en julio, con un presupuesto de 170 millones de pesetas y un plazo de ejecución de doce meses, y está adjudicado desde el mes de noviembre. Por tanto, dentro de esos plazos y cumpliendo esos compromisos, a finales del año 1998 estará aprobado el proyecto.

Por consiguiente, creo que tanto la variante de Guadarrama, que afecta a siete comunidades autónomas, como la variante de Pajares están dentro de las disponibilidades presupuestarias en plazo acorde con los compromisos adquiridos por el Gobierno ante el Congreso, atendiendo la demanda y la necesidad de mejora de la infraestructura ferroviaria desde Galicia al País Vasco y Navarra.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Corsini, tiene la palabra para contestar a los temas planteados, con profundidad pero con brevedad.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Voy a intentar ser breve; otra cosa es que las preguntas tienen que ser contestadas.

En primer lugar, por lo que se refiere a la diputada Carmen Heras, el convenio con la Junta de Extremadura es un tema ya muy manido y debatido y creo que a estas horas de la noche no debemos profundizar más en él. Creo que lo que hay que poner encima de la mesa es que por parte de Renfe ha habido una voluntad negociadora demostrada. Ésta no es una historia nueva, es una historia del año 1984. La diferencia de ser un presidente de Renfe ajeno a la casa o ser un presidente de Renfe que proviene de ella es que en el año 1984 yo era el responsable de los convenios con las comunidades autónomas, de la relación con las comunidades autónomas, por lo que ésta es una historia que conozco. Probablemente ha habido una serie de desacuerdo, pero los desacuerdos están ahí desde el año 1984 y, por el motivo que sea, por falta de habilidad de cualquiera de las dos partes o por falta de puntos de encuentro, Renfe no consigue cobrar esas deudas pendientes. No creo que en

ningún momento —y podemos repasar las hemerotecas— haya habido una sola palabra ácida por mi parte en relación con este tema. Ustedes me han citado hoy aquí y he venido a explicarles lo que hay en relación con el convenio de la Junta de Extremadura y he dado datos objetivos, es decir, los que tengo. Naturalmente la parte contraria puede decir lo que tenga que decir. Probablemente el convenio no le gusta o no ha tenido el alcance que debía haber tenido. Pero lo cierto es que para nosotros y para mí como gestor de una empresa pública —y les ruego que se pongan alguna vez en el lugar de la persona que está aquí— Renfe tiene un agujero en la cuenta de explotación. Hubo un contrato-programa en el que naturalmente hay unos menores ingresos y de eso tengo que dar respuesta como gestor público. Por eso se me van a exigir responsabilidades. Por tanto, yo tengo, en la medida de mis posibilidades, que intentar resolver ese problema, que vuelvo a repetir que es histórico, del año 1984. En 1996 yo llego a ser presidente de Renfe, pero ésta es una historia arrastrada desde hace muchos años. Quizás no hemos tenido la habilidad de buscar los puntos de encuentro. Entre otras cosas, el pretender establecer un tercer elemento, que es en este caso el Ministerio de Fomento, o ponerlo como condición para resolver estos problemas, a mí me parece muy bien. El Ministerio de Fomento tiene la responsabilidad de crear nuevas infraestructuras y de terminar su planificación, pero éste es un acuerdo comercial. Hay unos servicios que hay que dar y se paga el déficit de explotación de esos servicios; y no se ha pagado. En cualquier caso, Renfe ha puesto encima de la mesa todo tipo de posibilidades, que se pagase o se pudiese hacer frente a través de la fórmula de las inversiones. Tampoco hemos hallado fórmulas de encuentro. Quiero decirle que nosotros hemos estado siempre —no hay otro estilo en Renfe distinto de éste, de los anteriores gestores, del actual y de los que vengan a continuación— con la mano tendida. No sabemos hacer otra cosa. Nuestro oficio es servir y no sabemos hacer otra cosa que servir a los ciudadanos. Por eso nosotros no hemos entrado en las descalificaciones ni hemos entrado en el juego de que nuestros clientes y los ciudadanos pagasen los desacuerdos entre ambas instituciones. No podemos hacerlo. Y ahí estamos con un convenio sin firmar, dando un servicio que nos crea un gravísimo problema a nuestra cuenta de explotación e intentando llenarnos de paciencia. Alguien tendrá que resolverlo algún día. Yo propongo diferentes fórmulas, entre ellas la del arbitraje. Si hay alguien que esté dispuesto a hacer arbitraje y lo aceptamos ambas partes, encima de la mesa está la mano tendida. Pero algo tendremos que hacer porque no podemos continuar en estas condiciones. No puedo decirle otra cosa: llenos de buena voluntad e intentando resolver el problema, pero sobre todo que los ciudadanos y nuestros clientes no salgan perjudicados. Creo que eso está encima de la mesa. Por tanto, puede usted estar en condiciones de trasladar mis peticiones a la Junta de Extremadura en este caso. Pero le quiero decir que una cosa son las declaraciones formales y otra son las relaciones. Yo con el consejero he tenido muchísimas entrevistas, independientemente de que luego en la prensa se digan o se dejen de decir determinadas cosas. Eso es así y

no puede ser de otra forma. Vamos a seguir llenándonos de razón a ver si conseguimos hallar algún punto de encuentro. Pero vuelvo a repetirle que es difícil y que el agujero en la cuenta de explotación lo tiene Renfe. No sé si con esto he contestado a S. S.

En lo que se refiere a la petición de mi buen amigo señor García-Arreciado, a estas alturas de la noche y por lo que he entendido —me imagino que será desde el afecto—, creo que no he conseguido trasladar el tono vital que requería la intervención. Probablemente será por cansancio o por la hora. La verdad es que en estos temas (los números son tremendamente premiosos y áridos) es muy difícil tener un tono vital. Probablemente no lo he hecho muy bien y le ruego que me disculpe. No era ésa mi intención. Procuro imprimir a las comparecencias públicas el mismo tono que utilizo para la gestión ferroviaria, en la que intento ser eficaz.

En cuanto a los datos, en lo que se refiere a la venta de terrenos y a la documentación relativa a las diferentes adjudicaciones que se han hecho, están funcionando ya las siete adjudicaciones, cuatro de ellas al consorcio Metrovacesa y Vallehermoso, otra a Urbis, otra a Necsa y otra a Tecsca. Todas ellas en la forma de 60/40, 60 a ellos, 40 a Renfe. En este caso se va a desarrollar todo el proyecto urbanístico. Ahora iremos sacando sucesivos paquetes de suelo, a los que se irá, en concurso público, aplicando el mismo tratamiento. Hay un detalle que se lo voy a suministrar, por supuesto.

En lo que se refiere a las agrupaciones de interés económico, eso ha sufrido algún tipo de modificación en el sentido de que en este momento se está discutiendo por parte de la comisión de seguimiento del contrato-programa el marco jurídico para que se desarrollen las agrupaciones de interés económico. No hay ninguna experiencia. Es decir, lo que definía en Neil Kinnock, en su última comparecencia aquí en Madrid, como la tercera vía de financiación, que es la fórmula que hemos planteado nosotros, habrá que buscar el marco jurídico para el desarrollo de la misma, porque como estamos manejando subvenciones públicas hay que enmarcarlas. Nosotros no hemos llegado a esta fórmula por generación espontánea; hemos llegado por necesidad. Las agrupaciones de interés económico surgen porque nosotros teníamos un techo de endeudamiento que estaba limitado, estaba cubierto el techo de endeudamiento, teníamos unas necesidades puntuales y teníamos que poner imaginación para la gestión. No teníamos capacidad económica, teníamos necesidades, había que buscar una tercera vía. Resuelto el caso, mañana se reúne la comisión de seguimiento del contrato-programa. Yo planteé en el último consejo de administración de Renfe la posibilidad, acogiéndonos a una excepción que plantea el contrato-programa en relación con el servicio de cercanías, de que se elevase el techo de endeudamiento para la compra de 48 trenes. Mañana, normalmente, debe autorizarse la compra de esos trenes. Esa autorización que permite la excepción de la norma será llevada al próximo consejo de administración de Renfe para encargar a los fabricantes la compra de esos trenes que van a paliar sustancialmente todos los servicios de cercanías. Eso quizá quita presión a las

agrupaciones de interés económico en lo que se refiere a todo el tema de cercanías, donde puede haber una cierta connotación singular por el hecho de lo que se recibe como subvenciones públicas. Las agrupaciones de interés económico nosotros seguimos insistiendo en que creemos que es un buen sistema de gestión y que quizás el diseño más lógico sería aplicarlo a la línea de largo recorrido, sobre todo cuando tenemos en este momento material en obsolescencia por importe casi de 150.000 millones de pesetas. Hay que resolver este tema, independientemente de que estemos negociando un próximo contrato-programa en el que habrá que enmarcar el nivel de inversiones de Renfe. Pero si las inversiones no fuesen suficientes en el próximo contrato-programa para atender a las necesidades de Renfe, habría que buscar fórmulas imaginativas porque tenemos una demanda no satisfecha. Tengo mucha documentación al respecto y si SS. SS. quieren se la enviaremos, independientemente de las modificaciones que se hagan en la comisión del seguimiento de ese contrato-programa en relación al marco jurídico a desarrollar.

Respecto a lo planteado por el señor Fernández sobre la variante del Guadarrama, tengo que decirle que, en primer lugar, en este momento quizás estamos en el centro del huracán, porque probablemente esta convocatoria hecha hace algún tiempo ha llegado en el momento menos oportuno en el sentido de que estamos con una serie de connotaciones singulares en el tema de la variante del Guadarrama. Conociendo un poco la postura del Ministerio de Fomento —y en este caso estoy autorizado para hablar en nombre del ministro— en el sentido de que están abiertas todas las posibilidades para estudiar cualquiera de las variantes que hay encima de la mesa, los impactos ambientales, el impacto económico, los trazados, etcétera, a mí me parece que en este momento debemos dejar que los técnicos tengan el tiempo suficiente para estudiar todas las variantes en juego y adopten aquella variante que sea menos impactante desde el punto de vista ambiental, con menor coste económico, etcétera. A mí me parece que el Ministerio de Fomento tiene las manos abiertas, tiene todas las posibilidades y debemos dejarles que trabajen. Dentro de un mes, cuando ya terminen los plazos de alegaciones y se puedan contemplar todas ellas, probablemente esté ya decidido un trazado que satisfaga los intereses de la mayoría.

Vuelvo a insistir —no sé si lo he trasladado así en mi intervención— en que para Renfe la variante de Guadarrama es un tema prioritario. En este momento, con un agujero incremental de 17.000 millones de pesetas en toda la zona norte-noroeste, es un tema muy complicado para Renfe, es muy difícil que Renfe llegue a un equilibrio con el resto de su unidad de negocio mientras tenga el peso de largo recorrido y mientras no tengamos infraestructura que nos permita competir con otros medios de transporte en tiempo y forma, y la necesitamos urgentemente. Renfe, como operador de transporte, necesita eso urgentemente. En la medida en que lo hagan con una cierta rapidez nos permitirá descargar sensiblemente los Presupuestos Generales del Estado. Es lo único que puedo trasladarles. En este momento, la posibilidad de reducir sensiblemente, por el efecto dominó, todos los tiempos recorridos de la cornisa norte en

dos horas beneficiará sustancialmente a todas las comunidades afectadas, desde Galicia hasta el País Vasco, Castilla y León, Santander, Asturias; todas las comunidades afectadas. A mí me parece que ésa es una buena operación ferroviaria que nos va a permitir pasar en este momento de un déficit de explotación —estamos en coberturas aproximadamente de un 45/46 por ciento— a la cobertura del 97/98 por ciento e incluso a la autosuficiencia. A mí me parece que es un esfuerzo que hay que hacer, independiente de que se resuelva el trazado y de que se haga rápido.

No sé si he contestado respecto a la variante de Guadarrama a lo que se ha planteado. En cuanto al tema presupuestario, a mí me parece que en este momento podemos hablar de las cantidades que se han consignado, que efectivamente son 500 millones, pero eran 3.500 millones lo que se consignaba para la variante de Guadarrama. En el ejercicio de 1998 había que hablar de una partida presupuestaria de 500, pero eran 3.500 porque había que empezar a pensar en lo que cuesta el proyecto constructivo, que son cantidades absolutamente distintas. Esa dotación está ahí y se irá utilizando.

En relación con la cuantía, si en estos momentos con las dificultades presupuestarias hay capacidad económica, independientemente de las capacidades económicas del GIF con las cantidades que proceden de las privatizaciones, yo entiendo que hay otras fórmulas además de los Presupuestos Generales del Estado. Hay fórmulas que se pueden poner encima de la mesa, como son la figura de la concesión administrativa, los peajes o la fórmula alemana. En fin, yo no quiero entrar en eso puesto que no es mi competencia. Creo que es el Ministerio de Fomento el que tiene que resolverlo y nosotros, en la medida en que tengamos mejor infraestructura, podremos dar mejor servicio. No puedo decir otra cosa. Pero creo que hay otras fórmulas, independientemente de los meros Presupuestos Generales del Estado, que tendrán la limitación que tengan, es cuestión de las capacidades.

Al diputado señor Santiso quisiera decirle que en relación con la variante de Guadarrama creo que he contestado globalmente.

En lo referente a la compra de *pendolinos* y en relación con los trenes vasculantes, la compra de *pendolinos* se produce en un concurso público. La verdad es que se ha ofertado al que hacía la mejor oferta. En este caso, el consorcio formado por Fiat y Alstom fue sustancialmente mejor que el resto, es decir, fue el 40 por ciento más barato que el resto. Por tanto, se ha adjudicado al que hacía la mejor oferta. Además, los *pendolinos* son unos magníficos trenes que están homologados y que están circulando por toda Europa. Quiero decirle con ello que no estamos introduciendo en estos momentos un prototipo que tengamos que estar vigilando. No; funcionan y funcionan bien. Estamos en un mercado abierto y cada vez más abierto. La extrapolación de la directiva va a obligar a que todos los concursos de Renfe haya que sacarlos y ofertarlos con carácter europeo y ahí habrá que estar en precio y plazo. Sobre este tema tengo la información que tengo porque he estado en la casa, pero me imagino que quien fue mi antecesora tendría también el problema de resolver sobre varias ofertas y

elegir la más barata, la que estaba en mejores condiciones y la que incorporaba mayor carga de trabajo en España. Es decir, una de las condiciones era la de la carga de trabajo, la que se resolvía en territorio español, entre otras cosas porque los consorcios estaban conformados por diferentes empresas europeas y ésta fue la que ofreció las mejores condiciones.

Señor Sedó, aparte de agradecerle esa magnífica utilización de nuestros trenes y la puntualidad de los mismos, lo cual demuestra que no lo estamos haciendo tan mal, quisiera decirle que le enviaré los datos que me pide.

Señor Rodríguez, aparte de que hemos estado hablando usted y yo estos días sobre estos temas, en lo que se refiere a las líneas de cercanías nosotros hemos hecho un esfuerzo especial en la medida de nuestras posibilidades. Tenemos las capacidades que tenemos y ustedes lo han visto en la exposición que he hecho de las disponibilidades presupuestarias que tenemos para temas de cercanías. Hemos hecho un esfuerzo especialmente en dos temas, siendo uno de ellos el del correo Vigo-La Coruña, poniendo encima de la mesa los trenes regionales Diesel, que están funcionando. Es verdad que la infraestructura es la que es y en la medida en que se vaya mejorando la infraestructura esos trenes estarán dando mejor servicio sobre todo en tiempos de recorridos. El otro tema puntual es el servicio al Ferrol como consecuencia del accidente. Ha habido una respuesta muy rápida de Renfe, una respuesta eficaz en el sentido de transformar las seis unidades que estaban haciendo en 38. Me parece que se ha hecho un servicio de lanzadera que está resolviendo puntualmente el tema. En la medida en que haya una demanda, una vez que se termine, se resuelva, se reconstruya el puente y se dé servicio con él, entonces veremos la necesidad real que hay de mantener esas líneas, si son ocho trenes, si son ocho servicios, 24 ó 26; nos lo va a determinar la propia demanda. Lo cierto es que se ha hecho un esfuerzo y un esfuerzo puntual.

Respecto a Vigo-La Coruña, a nosotros nos gustaría poner en explotación más trenes, pero en este momento tenemos en las disponibilidades presupuestarias algunas complicaciones y, entre otras cosas, todo lo que se refiere a cercanías es difícil que podamos dar servicio a corto mientras no tengamos en disposición los 48 trenes que hemos pedido. En realidad no son 48 sino 20 que encargamos en junio más 48, o sea, 68 trenes que estarán entregándose a finales de 1999. Necesitamos un mínimo de entre 14, 16 ó 18 meses para las entregas. Tenemos 60 trenes más para disponer en cercanías y podemos atender esos servicios. Hoy por hoy tenemos el material que tenemos.

Señor Carreño, en lo que se refiere al grado de cumplimiento de los diferentes convenios que tenemos con las comunidades autónomas, evidentemente tenemos convenios prácticamente con todas las comunidades autónomas y el grado de cumplimiento es total. Es por eso que tengo que referirme un poco a lo que decía al principio, es decir, qué mal lo estaremos haciendo que no hemos llegado a acuerdos con la Junta de Extremadura cuando lo hemos

hecho con todas las demás. Algo no marcha y probablemente lo hacemos muy mal nosotros.

El contrato-programa de Renfe termina a finales de 1998 y habrá que hacer el balance final del mismo. Nosotros creemos, y así lo hemos planteado en la comisión de seguimiento, que el siguiente contrato-programa debe empezar a negociarse ya, para que no estemos siempre con las prisas con las que tradicionalmente se negocian los contratos-programas, que casi siempre, y es la historia tradicional de Renfe, hay que aplicarlos con efecto retroactivo. Siempre un año después se llega a un acuerdo y se aplica con carácter retroactivo. Vamos a ver si esta vez lo conseguimos hacer desde principios de año. Buena voluntad pondremos. En el contrato-programa habrá que contemplar muchos escenarios que, quizás, en el anterior no estaban contemplados, entre ellos el propio funcionamiento de las unidades de negocio, el cierre de algunas de ellas, como ha sido el tema de paquetería, el escenario de los propios convenios con las comunidades autónomas, que cada vez han de tener una mayor participación, y cofinanciar mejor nuestras infraestructuras, nuestro material. No puede ser de otra forma. Hoy en día, la toma de decisión en lo que son los servicios ferroviarios tiene que estar en la proximidad de nuestros clientes y nuestras comunidades autónomas. Tenemos que consensuar con ellos. No puede ser de otra forma. Ese contrato-programa tendrá un escenario distinto, tendrá unas condiciones distintas y es lo que en estos momentos tenemos que negociar con los componentes de la comisión de seguimiento del contrato-programa.

El convenio de Renfe lo estamos negociando. Éste es un convenio singular. Tengo que decir públicamente que agradezco a los sindicatos en Renfe el ejercicio de responsabilidad que han hecho a lo largo de 1997, que con una congelación salarial han sabido aceptar su cuota de solidaridad y responsabilidad en la incorporación a la moneda única, y eso hay que resaltarlo, porque si resaltamos muchas veces las diferencias y las discrepancias, cómo no vamos a resaltar los apoyos. Nosotros les estamos muy agradecidos y lo resalto una vez más. Estamos negociando el convenio y creemos que estamos en condiciones de llegar a acuerdos en un período breve. Es decir, éste es un convenio singular porque tiene muchas modificaciones reglamentarias para adaptarnos un poco a los nuevos retos y tiene sus dificultades, pero yo sé de la responsabilidad de los sindicatos que llegaremos a acuerdos porque es bueno para Renfe, para nuestros clientes y para todos.

No sé si he dado respuesta puntual a las preguntas de los señores diputados. En cualquier caso, lamento haberles aburrido hasta tan tarde y les pido disculpas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Corcini. Ha sido una comparecencia que ha empezado tardíamente pero creo que ha tenido un gran contenido.

Se levanta la sesión.

**Eran las diez de la noche.**