



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2001

VII Legislatura

Núm. 139

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 10 (extraordinaria)

celebrada el miércoles, 17 de enero de 2001

ORDEN DEL DÍA:

	<u>Página</u>
— Comparecencia urgente del señor ministro de Fomento (Álvarez-Cascos Fernández) para informar acerca de los planes de seguridad en infraestructuras ferroviarias. A petición del Gobierno. (Número de expediente 214/000040.)	4002

Se abre la sesión a las diez y diez minutos de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías.

Da comienzo la sesión número 10, en este caso en período extraordinario, de la Comisión de Infraestructuras para atender una petición urgente de comparecencia del ministro de Fomento, para informar acerca de los planes de seguridad en infraestructuras ferroviarias.

Tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, señorías, comparezco a petición propia, con carácter de urgencia en período extraordinario de sesiones, ante la Comisión de Infraestructuras del Congreso para informar a la Cámara de los planes del Ministerio de Fomento para incrementar la seguridad de los pasos a nivel existentes en la red ferroviaria española.

El problema de la seguridad en la construcción de infraestructuras y en los transportes no es un problema nuevo, ni debe de ceñirse en sus compromisos de solución a la dimensión emotiva, pero coyuntural, que exterioriza la opinión pública para lamentar un dramático accidente que todos desearíamos que no se hubiera producido. La seguridad de las infraestructuras en los transportes debe de ser, como señalé en mi primera comparecencia ante esta Comisión, el 15 de junio del año pasado, un fin en sí mismo que requiere un compromiso permanente —y subrayo el carácter permanente— y unos esfuerzos crecientes todos los días del año para que las actuaciones de previsión de los riesgos potenciales de accidentes sean capaces de reducir o de anular al máximo la posibilidad de que ocurran. Concretamente, en relación con el ferrocarril, en aquella ocasión me comprometí a impulsar, y cito literalmente mis palabras, la eliminación de los pasos a nivel existentes en colaboración con otras administraciones, y a promover la intensificación de las actuaciones de mejora y extensión de los sistemas automáticos de protección de los pasos a nivel en todos aquellos puntos en que no sea posible su supresión a corto plazo. Asimismo —continuaba— vamos a procurar la extensión de los enclavamientos de última generación en las estaciones, de los sistemas de anuncio de señales y frenado automático en la red y en todos los vehículos motores y autopropulsados, de la telefonía tren-tierra, y de los sistemas de vigilancia también en todos los vehículos motores para combatir eficazmente el error humano y conseguir unas condiciones de seguridad frente al fallo. Fin de la cita.

Este compromiso lo quiero reiterar aquí, ante SS.SS., tras el desgraciado accidente ocurrido en Lorca el pasado 3 de enero, con la misma convicción con que lo hice hace ocho meses, basado principalmente en el sentido de la responsabilidad que debe de ser exigible a quienes

desempeñamos tareas directamente relacionadas con la seguridad en las infraestructuras del transporte.

El día 3 de enero de 2001, a las 7,40 horas, se produjo un accidente en el paso a nivel PK7/402, de la línea ferroviaria Murcia-Águilas, al chocar el tren de cercanías 24904, que circulaba a 120 kilómetros por hora en el sentido Águilas-Murcia, con una furgoneta que transportaba trabajadores que se dirigían a faenar en el campo por el camino de la Torre. El paso a nivel es de la clase A, es decir, sin guardería, protegido exclusivamente por señales fijas. Tuvo como resultado doce muertos y dos heridos, uno grave y otro menos grave. Tanto los fallecidos como los heridos eran ocupantes de la furgoneta y de nacionalidad ecuatoriana. El impacto causó el descarrilamiento completo de la composición del tren.

El accidente se produjo en el paso a nivel sin barreras formado por la intersección de la línea férrea Murcia-Águilas con el camino rural denominado camino de la Torre, vía interurbana casi deshabitada, la cual transcurre desde la carretera Murcia D-11 hasta el camino de Vera, con calzada única de doble sentido de circulación de 4,30 metros de anchura. La visibilidad sobre la vía férrea desde el camino de la Torre, en el sentido en que circulaba la furgoneta, hacia la dirección de donde venía el tren es: a 100 metros del paso a nivel, 250 metros de visibilidad de la vía; a 50 metros del paso a nivel, 250 metros de visibilidad de la vía; a 5,80 metros del paso a nivel, exactamente en el punto de la señal de stop, 500 metros de visibilidad de vía. Por su parte, el maquinista del tren cumplió escrupulosamente la orden de silbar en los pasos a nivel de clase A, es decir, al rebasar la señal de silbar S situada a 500 metros antes del paso a nivel, y de nuevo repitió el silbido a 250 metros, como establece el artículo 9 de la Orden Ministerial de 1 de diciembre de 1994. El conductor de la furgoneta, antes de llegar al paso a nivel, debió de advertir las siguientes señales de tráfico existentes en el camino de la Torre: a 154 metros, dos señales de peligro por la proximidad de un paso a nivel no provisto de barreras; a 104 metros, una señal de peligro de aproximación a paso a nivel; a 48 metros, una señal de peligro de cercanía de un paso a nivel; y a 5,8 metros, dos señales, una de stop y otra de paso a nivel sin barreras.

El conjunto de datos anteriores, amén de los aportados por la niña superviviente, permiten concluir que las únicas causas verosímiles del accidente están relacionadas con la distracción, o con la imprudencia del conductor de la furgoneta que transportaba catorce personas, cinco más de las autorizadas para ese tipo de vehículos por la ITV, o con un fallo en el propio vehículo, que al parecer quedó detenido sobre la vía en el momento de cruzar el paso a nivel. En todo caso, también de los datos anteriores se deduce claramente que tanto la señalización de la línea férrea, competencia de Renfe, como la del camino, competencia del municipio de Lorca, eran correctas.

Este accidente de nuevo nos recuerda a todos, y en particular a este ministro, que la consecución de objetivos reales de seguridad exige: en primer lugar, normativas acorde con los objetivos que se persiguen; en segundo lugar, medios suficientes para aplicar las medidas previstas en las normas, y, en tercer lugar, comportamiento individual a la altura de la responsabilidad personal que contraemos los ciudadanos libres en una sociedad avanzada. A cada una de estas tres grandes cuestiones dedicaré el resto de mi intervención.

Primer apartado: la normativa. La normativa vigente sobre pasos a nivel se basa en la Ley 16/1987, sobre Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), que, en su artículo 169, fija la prohibición de transitar y de cruzar las vías férreas por lugares no autorizados. El reglamento que desarrolla la LOTT, aprobado por Real Decreto 1.211/1990, regula los lugares autorizados, es decir, los pasos a nivel, en su artículo 235 y las obligaciones de las diferentes administraciones públicas para su supresión. A tal efecto, establece la obligatoriedad de su eliminación en líneas ferroviarias de velocidad igual o superior a 160 kilómetros por hora y también cuando el producto de la IMD —intensidad media diaria— de circulación de vehículos en la carretera afectada multiplicada por el número de circulaciones de trenes sea igual o superior a 24.000 vehículos. En cumplimiento de esta normativa, entre 1990 —cuando se dictó este reglamento— y 2000 se suprimieron los siguientes pasos a nivel: en 1990, 151; en 1991, 202; en 1992, 191; en 1993, 94; en 1994, 103; en 1995, 62; en 1996, 144; en 1997, 99; en 1998, 131, y en 1999, 125. En el año 2000 se ha llegado a la cifra de 142. En total, 1.454 pasos a nivel suprimidos entre 1990 y 2000.

La situación de los pasos a nivel al comienzo del año 2001 es la siguiente. Existentes legalmente en la red de Renfe, 3.887. Existentes legalmente en la red de Feve, 1.290. Total de pasos a nivel existentes en las redes de Renfe más Feve, 5.177. Con protección de barreras o semáforos en la red de Renfe, 888. Con protección de barreras o semáforos en la red de Feve, 188. Total de pasos a nivel con protección de barreras o semáforos en las redes de Renfe más Feve, 1.076. Pasos a nivel con señalización vertical en la red de Renfe, 2.464. Pasos a nivel con señalización vertical en la red de Feve, 868. Total de pasos a nivel con señalización vertical en las dos redes, 3.332. Finalmente, pasos a nivel en propiedades o caminos particulares en la red de Renfe, 535 y pasos a nivel en propiedades o caminos particulares en la red de Feve, 243. Total de pasos a nivel en terrenos o caminos particulares en las dos redes, 769. Actualmente, se encuentran en fase de supresión 155 pasos a nivel.

Del total de pasos a nivel existentes a 31 de diciembre, los que rebasan el límite de 24.000 vehículos establecido en el reglamento de la LOTT de 1990 son todavía los siguientes. En la red de Renfe, 10 situados sobre la red estatal de carreteras y 79 sobre las redes autonó-

micas u otras redes. En total, 89 pasos a nivel en la red de Renfe. En la red de Feve, ninguno sobre la red estatal de carreteras, 52 sobre las redes autonómicas u otras. De los 10 de la red estatal de carreteras, 3 se licitarán próximamente por la Dirección General de Carreteras: Fontanals de Cerdanya, en Girona; y Mora la Nova y Valls, en Tarragona. Otros 5 están en fase de proyecto: Reinosa y Arenas de Iguña, en Cantabria; Cabezas de San Juan, en Sevilla, Burgos y Astorga. Y finalmente están en fase de estudio informativo los dos restantes: Molledo, en Cantabria, y Huesca. Asimismo, de forma inmediata se automatizarán los 27 pasos a nivel de la red de Feve que tampoco cumplen las previsiones de la Orden Ministerial de 1 de diciembre de 1994.

Conviene advertir que para acometer la supresión de pasos a nivel existentes en redes autonómicas y locales, con arreglo a la normativa vigente, es precisa la suscripción de los oportunos convenios, bien por la Dirección General de Ferrocarriles, bien por Renfe o Feve, con el Gobierno de la comunidad autónoma o la entidad local afectada. La distribución de estos pasos a nivel que rebasan la cifra de 24.000 establecida en el reglamento de la LOTT y que están situados en redes autonómicas o locales se reparte territorialmente de la siguiente forma: en la red de Renfe, 10 en Andalucía, 2 en Aragón, 2 en Cantabria, 4 en Castilla La Mancha, 13 en Castilla y León, ninguno en Asturias, 9 en Cataluña, 2 en Galicia, 6 en Murcia, 2 en La Rioja, 1 en Madrid, 2 en Navarra, 2 en el País Vasco y 24 en la Comunidad Valenciana. Total, 79. Los que pertenecen a la red de Feve, 24 se localizan en carreteras autonómicas de Asturias, 15 en Cantabria, 3 en Castilla y León, 1 en Murcia y 9 en el País Vasco. Total, 52.

En aplicación de la normativa vigente, el Ministerio de Fomento se compromete a propiciar acuerdos para firmar los oportunos convenios con las comunidades autónomas afectadas, en línea con los que se han venido suscribiendo y ejecutando hasta ahora. Confío en que entre 2001 y 2002 puedan estar concluidos estos convenios y en marcha las obras para la supresión de estos 131 pasos a nivel. Con esto habremos dado un paso importante que figuraba en los objetivos del reglamento de la LOTT de 1990, pero deberíamos iniciar ya la preparación del paso siguiente. Para dar este paso, someto a las consideraciones de SS.SS. las siguientes iniciativas. Primero, la puesta en marcha inmediata de los proyectos de supresión de los restantes pasos a nivel situados en las redes del Estado. Hablo de redes del Estado porque no es sólo la de carreteras: algunos pasos a nivel, como luego citaré, están o en una infraestructura portuaria o en una infraestructura de una confederación hidrográfica. Por eso utilizo unas veces la red de carreteras y otras la red de infraestructuras para englobar ambos supuestos. Repito, la supresión de los restantes pasos situados en las redes del Estado, cuyo número, es en la red de Renfe, 9 de la Dirección

General de Carreteras, uno de la autoridad portuaria de Huelva y otro de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir; y en la red de Feve, 1 de la Dirección General de Carreteras, de tal manera que no quedaría en la red de carreteras del Estado ningún paso a nivel sin suprimir.

Segundo. Resto de los pasos a nivel que están sobre otras redes. Simultáneamente a la eliminación de la totalidad de los pasos a nivel en la red estatal de infraestructuras procederemos a la elaboración de un plan selectivo, basado en los convenios con las comunidades autónomas, que contemple la duplicación del ritmo de supresión de pasos a nivel, con prioridades marcadas no sólo por el número de circulaciones ferroviarias y por la IMD, que es lo que preveía el reglamento de la LOTT de 1990, sino también por un nuevo concepto denominado visibilidad técnica en los accesos al paso a nivel. Para respaldarlo reglamentariamente, me parece conveniente la modificación del artículo 235 del reglamento de la LOTT, con objeto de rebajar de 24.000 a 1.500 el producto de la IMD de la carretera por el número de circulaciones ferroviarias, así como para fijar unas distancias de visibilidad técnica para añadir a la obligatoriedad de la supresión de los pasos a nivel. A su vez, por debajo de la cifra de 1.500, también soy partidario de establecer reglamentariamente otra distancia mínima de visibilidad técnica; se trataría de pasos con menor número de circulaciones o menor IMD que no da en su producto 1.500. Pues bien, también para ellos sería partidario de fijar otra distancia mínima de visibilidad técnica, lógicamente diferente de la anterior, que también obligará a instalar protección mediante barreras o semáforos y que debe combinar el criterio de la distancia mínima de visibilidad técnica con la de velocidad de acceso de trenes y de vehículos en ese punto. Se trata, señorías, de llegar en esta VII Legislatura, la que se proyecta hasta el año 2004, a la supresión de todos los pasos a nivel en la red estatal de infraestructuras y de firmar convenios con las comunidades autónomas y las entidades locales, si así lo aceptan, para alcanzar en los ejercicios 2001, 2002, 2003 y 2004, ambos inclusive, la cifra de 800 pasos a nivel eliminados. Paralelamente se intensificaría la protección de pasos a nivel mediante la instalación de semáforos y semibarreras automáticas en un número similar al de las supresiones, es decir, otros 800 pasos a nivel dotados de las máximas medidas de seguridad antes de llegar a su supresión.

Segundo apartado de mis consideraciones generales: recursos presupuestarios. En el periodo 1990/2000 el esfuerzo inversor de la Dirección General de Ferrocarriles, de Renfe y de Feve para suprimir o proteger pasos a nivel fue el siguiente. Cito las cifras totales pero pongo a disposición de SS.SS. su desglose en inversiones del Ministerio de Fomento para la supresión de pasos a nivel de Renfe y para protección de pasos a nivel de Renfe y de Feve. En 1990, 6.421

millones de pesetas; en 1991, 2.234 millones de pesetas; en 1992, 992 millones de pesetas; en 1993, 1.799 millones de pesetas; en 1994, 3.630 millones de pesetas; en 1995, 3.100 millones de pesetas; en 1996, 4.253 millones de pesetas; en 1997, 6.931 millones de pesetas; en 1998, 4.758 millones de pesetas; en 1999, 6.379 millones de pesetas; en el año 2000, 5.263 millones de pesetas. En total, en el periodo 1990/2000, ambos inclusive, 45.760 millones de pesetas. De la tabla adjunta se deduce que en el periodo 1991/1995 hubo una disminución del esfuerzo inversor en supresión y protección de pasos a nivel, especialmente en los años 1991, 1992 y 1993. Sólo a partir de 1996 se recuperan los niveles de inversión similares a 1990.

Sin contar las inversiones en obra nueva, que implican por sí mismas la supresión de pasos a nivel, en el año 2001 los Presupuestos Generales del Estado contemplan las siguientes partidas para supresión y protección de pasos a nivel: Dirección General de Ferrocarriles: supresión de pasos a nivel, 2.995 millones de pesetas; eliminación de la barrera ferroviaria de Burgos, 1.850 millones de pesetas. Total, 4.845 millones de pesetas. Renfe más Feve, plan de inversiones: supresión de pasos a nivel, 2.575 millones de pesetas; mejoras de protección mediante semáforos y barreras: 1.928 millones de pesetas. Total, 9.350 millones de pesetas. Esto supone, en términos comparados, triplicar los recursos destinados a estos fines en el año 1995, y ello sin contar con la partida para el año 2001, de 1.065 millones de pesetas, que figura en los presupuestos de la Dirección General de Carreteras para financiar cuatro importantes supresiones de pasos a nivel en su red. Ello va a permitir financiar 274 actuaciones en marcha a lo largo de 2001, alguna de ellas con la cofinanciación ya acordada mediante convenio con las comunidades autónomas. Las actuaciones de mejora en la protección mediante barreras automáticas o semáforos a lo largo de 2001 llegarán a situarse en torno a las 75. Estos objetivos presupuestarios con destino a actuaciones básicas en materia de seguridad del ferrocarril se mantendrán y si es posible se incrementarán razonablemente en los siguientes ejercicios de la presente legislatura.

Tercer apartado: la responsabilidad personal como ciudadanos. Del análisis de los datos disponibles, a pesar del aumento de la circulación de vehículos en las carreteras y de trenes en los ejes ferroviarios el número de accidentes en pasos a nivel disminuye de forma lenta pero constante. Si nos referimos al número de accidentes, hubo 54 en el año 1987, 47 en 1988, 53 en 1989, 45 en 1990, 58 en 1991, 34 en 1992, 40 en 1993, 54 en 1994, 37 en 1995, 44 en 1996, 34 en 1997, 23 en 1998, 34 en 1999 y 33 en 2000. Pero para acercarnos más rápidamente al objetivo de cero accidentes, no basta con examinar la normativa y con incrementar el gasto público, hace falta también —y subrayo también— cambios sustanciales en el comportamiento de los ciudadanos ya que un porcentaje alto de los acci-

dentes es resultado directo de fallos humanos que podrían haberse evitado con un comportamiento más prudente, más precavido o más responsable.

El Ministerio de Fomento, para hacer efectivo el objetivo de una mayor seguridad, quiere impulsar en los tres frentes, el normativo, el presupuestario y el de responsabilidad personal, una acción concertada. En la búsqueda de mayor continuidad, en la atención de todo el sistema de servicios y de obras públicas para atender las exigencias de la seguridad como un fin en sí mismo de la política de infraestructuras y de transportes todos los días del año, acaba de ser creado y cubierto el alto cargo de consejero general de Seguridad para las Infraestructuras de Transporte en el Ministerio de Fomento. Este alto cargo no tiene como función la de suplantar ninguna competencia radicada en las diferentes direcciones generales y presidencias de los entes públicos dependientes del Ministerio de Fomento. Su tarea es otra, la de estimular permanentemente la acción de los órganos competentes, así como la de promover proyectos de colaboración en materia de seguridad con instituciones sectoriales, asociaciones empresariales y sindicatos de la construcción de infraestructuras y de los transportes para lograr una mayor atención y dedicación práctica y permanente de todos hacia las medidas que garanticen la máxima seguridad de las personas y de los bienes. Con este conjunto de actuaciones que ya hemos emprendido espero que a medio plazo se puedan producir y percibir resultados definitivos de mejora en la seguridad, que serán la consecuencia de la voluntad política de todos manifestada en estos primeros ocho meses de legislatura.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de intervención de portavoces, tiene la palabra el señor Segura, por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor ministro, señorías, hoy, a petición propia, comparece el ministro con carácter urgente para debatir en esta Comisión sobre seguridad ferroviaria, aspecto que nos parece muy positivo, si bien es cierto que también con anterioridad y a raíz de haber ocurrido el accidente ferroviario en Lorca, que ha sido origen de esta comparecencia, el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista en declaraciones públicas demandó la comparecencia del ministro en esta Comisión. En consecuencia, el origen se encuentra en un accidente concreto y específico, pero esta comparecencia nos parece positiva a efectos de hacer un análisis global sobre la situación de la seguridad ferroviaria en nuestro país y sobre las responsabilidades institucionales, dentro de las cuales, aunque no con carácter ejecutivo, las Cortes Generales tienen el cometido moral, derivado de la Carta Magna, de convertirse en auténtico punto de encuentro de los representantes de los ciudadanos a efectos de analizar aquellos problemas que a todos nos preocupan, nos

competen y constituyen aspectos vinculados a nuestra vida diaria.

Señorías, sobre el accidente que tuvo lugar en Lorca, editoriales de periódicos de ámbito nacional de muy distinta metodología informativa dijeron, entre otras manifestaciones, que es urgente acelerar la supresión de los pasos a nivel, en particular de aquellos que no tienen barrera. A lo largo de los últimos años se ha frenado el plan desarrollado conjuntamente por Fomento, Renfe, las comunidades autónomas y los ayuntamientos. Si en la última década se han suprimido 1.847, aún quedan 3.906 y 2.619 de ellos carecen de barrera. Los propios datos de Renfe reflejan que desde 1997 sólo se han eliminado 257 y, tal y como ha denunciado la oposición socialista, las partidas destinadas a estos fines en los Presupuestos Generales del Estado se han ido reduciendo a lo largo de los años de Gobierno popular y en ocasiones han quedado sin gastar; sólo se han recuperado en las previsiones de gasto para 2001 y en algunos casos la desidia ha sido manifiesta. Esta es una parte del editorial de un determinado periódico. Otro periódico, en otra línea, también de ámbito nacional —y son dos ejemplos puntuales de un sentir ciudadano colectivo— decía: Pero además la tragedia vuelve a poner de manifiesto el peligro de los pasos a nivel sin barreras, un riesgo para la circulación que el Gobierno está suprimiendo, aunque de forma exasperadamente lenta. Desde el año 1978 200 personas han muerto en accidentes producidos en estos anacrónicos pasos ferroviarios. El Ayuntamiento de Lorca, como tantos otros, había solicitado reiteradamente la desaparición del cruce sin barrera de su localidad. Hace diez años el Gobierno y Renfe pusieron en marcha el plan de supresión de estos pasos a nivel. A pesar de ello, aún existen en servicio 2.619 en todo el país. Va siendo hora de que se eliminen con mayor rapidez. Ni es la obra de El Escorial ni supone un gasto tan elevado que ponga en peligro el déficit cero; por el contrario, servirá para salvar algunas vidas humanas.

Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista quiere aprovechar esta oportunidad para, como siempre, producir una intervención, a través de este diputado, o de otros en otras ocasiones, con la pretensión de que el rigor, el método, el contenido de la intervención y las consecuencias que puedan derivarse de posibles acuerdos o iniciativas que podamos sugerir al Ministerio puedan ser recogidas constructivamente por éste, a efectos de avanzar en la solución de un problema que afecta a todos los ciudadanos y que viene a significar la incorporación del sistema ferroviario español a la modernidad del sistema ferroviario europeo. En sus últimas intervenciones, el señor ministro ha venido adelantando que directivas comunitarias de los años 1991 y 1995, con las que se ha de implementar la liberalización del sector ferroviario, la posible privatización de determinados servicios, la libre competencia y, consiguientemente, la incorporación no sólo en lo

que se refiere al transporte de pasajeros sino en la intermodalidad en el transporte de mercancías, en la multimodalidad, respecto a Europa y a nuestra integración en las redes transeuropeas del transporte, constituirán líneas de trabajo básicas de su Ministerio, que a nosotros nos parecen positivas y que vamos a seguir exhaustivamente. Qué duda cabe de que la seguridad ferroviaria tiene que constituir uno de los capítulos básicos en esa línea de trabajo.

Nosotros hemos hecho declaraciones públicas, a través del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, en el sentido de poner de manifiesto objetivamente datos concretos que figuran en los Presupuestos Generales del Estado. Así, refiriéndose específicamente al plan de supresión de pasos a nivel, recogido en la Ley de Presupuestos Generales del Estado año tras año, en el programa 513.A, denominado de infraestructuras ferroviarias, señalaba el hecho objetivo, claro, rotundo, incuestionable y concreto de que en dicha partida, año tras año, desde 1992 hasta el día de hoy, tomando esta referencia de los ocho o nueve últimos años, se recogió en el año 1992 una dotación de 400 millones de pesetas; en 1993, 500 millones; en 1994, 4.326; en 1995, 7.253; en 1996, 7.642; en 1997, 7.341; en 1998, 3.701 millones; en 1999, 2.565; en 2000, 1.933 millones y en el 2001, están previstos 2.944. Esos son datos incuestionables de la partida 513.A, a la que hizo referencia el portavoz de este grupo parlamentario en anteriores declaraciones públicas en sendas ruedas de prensa. En consecuencia, señorías, en relación con los datos que acaba de dar el ministro en esta Comisión, hubiese sido razonable que dos o tres días antes de esta comparencia hubiéramos tenido acceso a la información gubernamental. Entonces podríamos hacer esa comparación rigurosa dato a dato y veríamos que las cifras a las que el ministro ha hecho referencia están incrementadas como consecuencia de contenidos de otras partidas presupuestarias. Sin embargo, señorías, la realidad objetiva es que al día de hoy el número de pasos a nivel es de 3.906, de los cuales 2.619 no tienen barrera y son de los que están clasificados como del tipo A o del tipo B, es decir, aquellos que se ven atravesados por carreteras o vías férreas de poco tráfico.

Señor ministro, en la fase de tramitación de la Ley de Presupuestos Generales del Estado del año 2001 en el Senado, en las comparencias de los correspondientes cargos públicos del Ministerio de Fomento, la senadora señora González Lahidalga formuló la siguiente pregunta al Gobierno, concretamente al cargo público que comparecía, y se le contestó por escrito. La pregunta decía: ¿Se tiene previsto un programa específico y real para acometer eficazmente la supresión de los pasos a nivel, tan devastadores y con tanto riesgo para los ciudadanos? La contestación es la que sigue: Actualmente existen 3.544 pasos a nivel en las líneas de Renfe que constituyen la red integrada, existiendo otros 362 pasos a nivel en ramales portuarios o indus-

triales y en líneas que no tienen servicio, pero que no están oficialmente clausuradas. Esa es una parte de la contestación a la senadora del Grupo Socialista que acabo de mencionar y continúa la contestación oficial del Gobierno: El esfuerzo inversor en los aspectos relativos a protección de las líneas, complementado con actuaciones de permeabilidad, y a protección y supresión de pasos a nivel se está haciendo en estrecha colaboración entre Renfe y el Ministerio de Fomento, así como con las comunidades autónomas y los ayuntamientos, coordinados a través de la gerencia de pasos a nivel, lo que está permitiendo abordar una cuestión tan compleja con mayor eficacia y con resultados más inmediatos. A estos efectos, el plan de inversiones 2000 de la gerencia de pasos a nivel de Renfe tiene una dotación de 2.996 millones de pesetas, siendo la propuesta del plan de inversiones 2001 de 3.066 millones de pesetas. En la actualidad se está trabajando en estudios, proyectos u obras sobre unos mil y pico pasos a nivel.

Señorías, esos son datos ofrecidos por el Gobierno y son datos objetivos. Este Gobierno y el anterior, sustentados por el Grupo Popular, y los anteriores gobiernos socialistas tienen responsabilidades institucionales en la acción de gobierno, y en determinados momentos se ha tenido un grado superior de eficacia y en otros un grado inferior. Sin embargo, nos gustaría analizar la realidad actual. El hecho de enzarzarnos —que lo podemos hacer, puede ser objeto de este debate y no lo rehuimos— en una discusión sobre datos que no nos conduzca a la adopción de decisiones urgentes que están demandando colectivos vecinales y ayuntamientos no sería constructivo, porque esta Comisión, que es una comisión política y que tiene que discutir sobre muchos temas, al mismo tiempo tiene que procurar que el Gobierno adopte decisiones que surjan de la misma. En ese sentido, queremos que esta sea una comparencia constructiva.

Los pasos a nivel del tipo A solamente están señalizados con tres postes consecutivos y un stop al llegar a la vista, como el paso del punto kilométrico 7/402 de Lorca, conocido como Los Pascuales. Los del tipo B son aquellos que soportan más tráfico y tienen señales luminosas y acústicas que anuncian el paso a nivel. Los pasos a nivel con guardabarrera o barreras automáticas son en la actualidad 745, no 2.300 como he leído en unas declaraciones públicas de responsables del Ministerio la semana pasada. Desde 1997, primer año de ejercicio presupuestario del Gobierno del Partido Popular hasta hoy, según los datos que tenemos, se han cerrado 257 pasos, y no he podido, por la celeridad de su intervención, constatar si este dato es correcto. La alta siniestralidad de los pasos del término municipal de Lorca es francamente preocupante. Existen 28 pasos a nivel, de los cuales 10 tienen barrera, y ello provocó que el Ayuntamiento de Lorca, hace ya dos años, en noviembre de 1999, aprobase una moción conjunta del Grupo Municipal Popular con el Grupo Municipal

Socialista, en la que se pedían barreras automáticas para cuatro pasos de Lorca, de los 18 pasos sin barrera existentes, en uno de los cuales se produjo el accidente lamentable al que estamos haciendo referencia. Es más, sólo un mes antes del desgraciado accidente, el Ayuntamiento de Lorca pidió otra vez a Renfe una urgente actuación en estos cuatro pasos a nivel antes citados que incluía el de Los Pascuales donde se produjo el arrollamiento.

Señor ministro, señoras y señores diputados, Renfe maneja un criterio, que es discutible, contrario a la supresión de un paso a nivel como el que nos ocupa, pese a que en esta misma línea férrea se han producido anteriormente accidentes que han costado vidas humanas, como el que ocurrió en Puerto Lumbreras hace dos años, que ocasionó 49 heridos y un muerto. Si me permite el señor presidente, nada más que con el ánimo constructivo de intentar llegar a soluciones, me parece fundamental recordar determinados accidentes que han tenido lugar en la red férrea española. En Lorca se produjo ese accidente desgraciado, pero en cuanto a los 3.906 pasos a nivel, de los que, reitero, 745 tienen barrera o están atendidos por un guardabarrera, los planes de supresión, que prevén la sustitución de 200 anuales por pasos a distinto nivel, se están incumpliendo sistemáticamente. Aquí tengo una relación de accidentes lamentables que pudieron haber tenido gravísimas consecuencias. El 7 de septiembre pasado, en Carranza, Vizcaya, al chocar frontalmente dos trenes de mercancías de Feve, murieron cuatro ocupantes. Si uno solo de los trenes hubiese sido de viajeros y no tren de mercancías, el número de muertos hubiese sido mucho mayor. Fue un accidente que tendrá que ser investigado a fondo por una comisión de accidentes, si se constituye, como ocurre en materia aeronáutica, y si es que dentro de las competencias de ese alto comisario o de ese alto cargo al que ha hecho referencia el señor ministro se encuentra —tendrá que ser así— el análisis de las circunstancias que han rodeado un accidente de estas características y que supongo que servirá para sacar conclusiones sobre determinados defectos. Otro accidente se produjo el 5 de enero de 2000, en el que dos operarios fueron arrollados por un tren en Castejón cuando trabajaban en la eliminación de ese paso a nivel en el que perdieron la vida, y así podría relatar un número sucesivo, continuado y nada desdeñable de accidentes. En ese sentido, señorías, nos parece fundamental que tengamos presente las características de la normativa en vigor.

El señor presidente me hace gestos, pero si no se nos da tiempo para debatir un tema tan relevante, lo presentaremos por escrito. Yo le agradecería, en nombre de los restantes intervinientes, una cierta flexibilidad, porque estamos hablando de la seguridad que afecta a 40 millones de ciudadanos españoles.

Señor ministro, coincidimos en alguno de los aspectos que usted acaba de mencionar. Desde el punto de

vista de la ordenación de los transportes terrestres, el reglamento 1211/1990 de la Ley correspondiente recoge una serie de preceptos que creemos que deben ser modernizados y adaptados a la nueva realidad. Parecería oportuno, queremos someterlo a su consideración, modificar los parámetros que regulan la circulación en el momento del paso a nivel, recogidos en dicha Ley y reglamento. A efectos de llevar a cabo una intervención sólida por parte del Grupo Parlamentario Socialista, a lo largo de los últimos días hemos leído artículo tras artículo —y me alegra que usted nos siga los pasos, señor ministro— de este libro excelente: *Pasos a nivel. Entre la seguridad y el riesgo*, financiado por la Fundación de Ferrocarriles Españoles, donde se recogen todas y cada una de las ponencias y los debates que se produjeron en el año 1996 por parte de técnicos ferroviarios españoles, catedráticos de universidad, expertos de las compañías ferroviarias y funcionarios cualificados del Ministerio. Cada uno de estos artículos, que tenemos aquí marcados, hace unas sugerencias y unas propuestas ciertamente relevantes, de tal manera que su intervención está extraída de las conclusiones de este texto. Nosotros le íbamos a proponer que las ejecutase, señor ministro, y como a usted no le restamos su innegable vivacidad política, sabíamos que usted intuiría que nosotros leeríamos este libro; por eso lo ha leído (**Risas.**) y por eso intuyo que el señor Corsini, presidente de Renfe, que le acompaña en esta sesión, así como otros funcionarios, le habrán hecho sugerencias, cosa de la que nosotros nos felicitamos y felicitamos a los funcionarios que le asesoran. Estas conclusiones se obtuvieron en el año 1996 y voy a citar algunas, señor presidente, porque son interesantísimas, que fueron expuestas por altos cargos de Renfe actualmente. En uno de los párrafos de una ponencia se dice lo siguiente: Dentro del Ministerio la supresión de los pasos a nivel se lleva a cabo a través de distintos programas. Por un lado, existe un programa específico de supresión de pasos a nivel, que es el programa de seguridad, pero, por otro, existen también otros programas de actuación, como son los de actuaciones estructurantes, complementarias, de cercanías, etcétera, que recogen proyectos que, en general, llevan implícita la supresión de los pasos a nivel existentes. De esta forma, la cifra de 6.200 millones de pesetas se refiere exclusivamente a lo que hay dentro del programa de seguridad. Otras actuaciones están presupuestadas independientemente. Fuera de los meros criterios matemáticos, a los que hemos hecho referencia, otros factores, como la visibilidad, el riesgo o algunos otros a sugerencia del operador ferroviario deberían impregnar los contenidos de la modificación del reglamento regulador de la LOT. En esas conclusiones, señor ministro, nos indican que la eficacia de los resultados que se puede conseguir con actuaciones de gestión, aun conscientes de la extraordinaria perseverancia que este tipo de actuaciones casi siempre conlleva, conduciría a des-

tacar, en primer lugar, la importancia de la educación vial; en segundo lugar, a modificar el reglamento regulador de la LOT; en tercer lugar, al establecimiento de órganos especializados en el Ministerio que entiendan de seguridad ferroviaria. Son muchas las sugerencias que hace este texto. Nosotros nos felicitamos de que los asesores del ministro le hayan fotocopiado alguna de las páginas, pues no creo, señor ministro, que se haya leído todo el texto —¡ojalá fuera así!—, porque sus responsabilidades le dejan poco tiempo para ello.

Señor ministro, señor presidente, cierto es que ese paso a nivel específico, denominado como de clase A, desde el punto de vista técnico cumple con los contenidos que exige la norma del año 1994: señalización en la vía férrea, con sendos carterlones, de silbar, señalización en la carretera o camino, señalización fija o vertical, la señal de paso a nivel sin barrera, etcétera, pero, señor ministro, aquí hay un problema de calado. Ni usted ni yo vamos a entrar, intuyo que ninguno de los intervinientes en representación de los grupos parlamentarios, en la exigencia de responsabilidad a quien conducía la furgoneta, desgraciadamente. Se trata de unas circunstancias vinculadas a la estructura administrativa, a la fiscalización de la red vial, al cumplimiento de la norma de la seguridad que compete a la Guardia Civil, al Ministerio del Interior, a la Dirección General de Tráfico, a su Ministerio y a muy distintas administraciones; pero, señor Ministro, hay que tomar decisiones urgentes. Nosotros creemos que un siniestro específico constituye una especie de aldabonazo moral. Este lo ha sido, de colosales dimensiones, para toda la ciudadanía española por las características que tuvo, por las circunstancias vinculadas a las personas que fallecieron, por lo que ha significado en cuanto a correr una especie de mirilla para que veamos todos los españoles la gravísima situación que afecta a los inmigrantes, aunque ese accidente lo pudieron haber sufrido también otros ciudadanos. Estimamos que usted tiene la obligación, como miembro del Gobierno y como ministro responsable en materia de seguridad vial, de traer unas iniciativas reguladas y específicas, con la modificación presupuestaria y legislativa pertinente, para la creación de un ente nuevo.

Señor ministro, tengo aquí en mis manos la orden comunicada por usted dentro de su Ministerio y a los diferentes departamentos para impulsar y coordinar la política de seguridad que anunció en el mes de junio, —es el 29 de diciembre cuando puede firmarla—, en la que sencillamente nombra un vocal asesor; no crea un órgano o un ente potente para hacer un seguimiento de la seguridad vial en España o de la vinculada al Ministerio: en materia de política de viviendas, de soterramiento de vías, de seguridad marítima o de seguridad aeronáutica. En España hace falta un órgano vinculado a los temas de la seguridad, no un vocal, un funcionario que ha nombrado usted. Créame que es un paso de una endeblez colosal desde nuestro punto de vista. Usted

bien sabe, a modo de ejemplo y en otro ámbito, cómo se están produciendo accidentes aéreos y cómo por falta de medios el propio presidente de la comisión investigadora de accidentes aeronáuticos, que depende de su Ministerio, dimitió hace dos o tres meses porque no podía llevar a cabo las funciones encomendadas. Hace unos días ha habido el accidente de un helicóptero en León. Estamos hablando de la seguridad en su globalidad, señor ministro. De ahí que nosotros estemos que esa medida que usted nos ha anunciado y esa disposición que ha firmado no va a servir prácticamente para nada, por cuanto una persona a nivel funcional va a carecer de los medios y de las posibilidades de desarrollo.

Con esto termino, señor presidente. Espero que el señor ministro nos especifique —y le formulo estas preguntas concretas— si en el margen de tres meses estará en condiciones de presentar ante esta Comisión de Infraestructuras todo un plan específico cuantificado y con plazos de actuaciones de supresión de pasos a nivel a lo largo de esta VII Legislatura de las Cortes Generales a efectos de reducir al mínimo los riesgos de siniestros ferroviarios y viales, Le pedimos que nos remita a esta Cámara la información técnica de la que dispone en estos instantes —y es una solicitud que, por la manera de proceder del ministro, intuyo que se va a ver satisfecha— sobre la situación específica de todos y cada uno de los pasos a nivel; en segundo lugar, en un plazo de tres meses, el plan que pretenda desarrollar en el resto de la legislatura; en tercer lugar, las modificaciones legislativas, no solamente de la LOT sino del reglamento que la desarrolla, las órdenes ministeriales del año 1994 vinculadas a esta materia y la de 1998, elaborada por su predecesor en el Ministerio, así como el conjunto de actuaciones que con las restantes administraciones autonómicas y locales y también con entidades privadas va a llevar a cabo a efectos de la reducción de esta siniestralidad.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, por el Grupo Parlamentario de Convergencia i Unió.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: En primer lugar, cómo no, nuestro grupo lamenta profundamente la pérdida de vidas humanas en el accidente de Lorca el 3 de enero. Este suceso es el que básicamente nos trae hoy aquí, pero en realidad el tema es mucho más amplio, como ya se ha visto en la exposición del señor Ministro.

En cuanto al accidente nos ha dado referencias técnicas y la clasificación del paso a nivel que nos ocupa, así como toda una serie de condicionantes que debía cumplir y que cumple; también nos ha informado en cuanto a la tipología, cómo deberían ser los pasos a nivel de las características del afectado, y verdaderamente se llega a la conclusión de que la señalización es correcta, con lo cual entramos en el terreno de las cir-

cunstancias humanas, en si fue distracción o imprudencia. Bajo mi punto de vista el accidente fue una fatalidad, un cúmulo de circunstancias posiblemente humanas en un enclave que prácticamente cumple con toda la normativa, y que sucedió porque tenía que suceder —permítanme esta forma de decirlo—. Volveré al final de mi intervención a una reflexión más concreta sobre el accidente entre el tren y la furgoneta o el pequeño microbús.

Señor ministro, ha aludido usted a su intervención del 15 de junio, al documento de presentación en que nos exponía su futura actuación en el Ministerio, que tenía tres puntos importantísimos, calidad, modernidad y seguridad, y dentro del epígrafe de seguridad —como objetivo explícito, ferrocarriles— nos ha citado dos párrafos concretos sobre los que yo tenía preparado un comentario a tenor de sus palabras. Hay que decir alguna cosa. Posiblemente, desde que se hizo la ley han variado algunas materias, como la velocidad de los trenes y, por tanto, las condiciones de seguridad de los pasos a nivel; quizá ya no son acordes unas y otras cosas. Si bien ha aumentado la velocidad de los trenes y de los otros vehículos, tal vez no se ha puesto al día la señalización de los pasos a nivel. Usted, después de las referencias estadísticas, que aceptamos y cuyo estudio consideraremos, de citar todas las clases de pasos a nivel existentes y de hablar de competencias de las administraciones —locales, autonómicas y estatales—, nos marca unas propuestas generales, de las que me preocupa una circunstancia específica: los plazos. Para poner en marcha una obra —usted mismo lo ha dicho en sus intervenciones y no solamente en esta Cámara—, entre los estudios informativos cuando es necesaria la declaración de impacto ambiental, los proyectos y las licitaciones pasa mucho tiempo e incluso hasta ni se realiza la obra. Esto me preocupa. Además, tiene que haber convenios con otras administraciones, sean autonómicas o locales. Yo sé, por la experiencia en mi ciudad —aunque ya se ha solucionado el tema—, que aunque estén todos de acuerdo y el proyecto preparado, existe una serie de problemas entre las administraciones, de circunstancias referidas a inconvenientes urbanísticos o urbanos que llevan al incumplimiento de fechas. A mí esto me preocupa mucho porque el plan que usted propone es muy interesante y es realizable, pero no deben crearse falsas esperanzas con relación a la rapidez. No podrá ser tan rápido porque hay que reformar el artículo 235 del reglamento, lo que lleva un trámite, habría que hacer modificaciones de algunas normativas y, curiosamente, también habría que modificar —porque aquí se citan muchas normas, pero cada uno alude a la que le conviene; en este caso yo soy completamente imparcial— una orden ministerial del año 1994 por la que el entonces Ministerio de Obras Públicas estableció que todo el mantenimiento de la señalización vertical que hay en los pasos a nivel estuviese a cargo del titular de la carretera o del camino,

fueran comunidades autónomas o ayuntamientos; entonces, en aquel momento, la pelota pasó a otros. Por lo tanto, también hay que modificar esa normativa, señor ministro. Creo que hay mucho trabajo por hacer y existe un límite de fechas; usted ha mencionado cuatro años, pero hay mucho que hacer y mucho que preparar. Yo acepto lo que usted nos presenta y nuestro grupo está dispuesto a trabajar en ello. En nuestra zona de influencia no estamos tan mal, pero hay puntos que sí lo están. En las líneas que no cumplen unos parámetros mínimos quizá haya más pasos a nivel que habría que volver a estudiar, mientras que aquellas que están dentro de parámetros más correctos podemos considerar que la situación no es mala.

Señor ministro, le reitero que estamos con usted en estas cuestiones y con los demás grupos, porque lo que deseamos todos es solucionar la problemática de los pasos a nivel. Debido al accidente, nuestra inquietud se ha acelerado; a mí esta situación me produce un cierto escozor y me hace pensar en la necesidad de una autocrítica. Este accidente, que es el motivo de nuestra reunión de hoy, tiene unas derivaciones en las que pienso que no nos corresponde entrar ahora —quizá la cuestión se deba tratar en las comparecencias que se han solicitado para la semana próxima del ministro del Interior y del ministro de Trabajo y Asuntos Sociales—. Yo me he quedado estupefacto porque no creía que la situación fuera tan grave. Hemos hecho una Ley de extranjería; quizá no sea aplicable a este caso, pero tendría que haber una autocrítica por parte del Gobierno, de los gobiernos autónomos, de las organizaciones empresariales y sindicales, así como de las inspecciones laborales. ¿Cómo puede aceptarse esa imagen que aparece en los medios de comunicación que nos muestra el campo de Lorca, en Murcia, completamente desierto, donde nadie trabaja porque nadie se atreve a contratar gente por la problemática laboral que allí se ha dado? ¿Es que esta pobre gente está verdaderamente en situación ilegal? ¿No sabemos que los ecuatorianos no han llegado en patera? Puede haber personas que hayan llegado de forma ilegal, porque pueden entrar. Yo creo que ahí hay un tema humano sobre el que tendríamos que pensar y hacer una autocrítica. Hoy mismo se refiere un medio de comunicación a un señor que ha tenido en el año 2000 diez sentencias negativas. Señores, ha habido un accidente y la fatalidad posiblemente nos ha mostrado esta situación para que nos diésemos cuenta de que no actuamos bien.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El señor Ochoa quiere intervenir? (**Asentimiento.**) Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

El señor **OCHOA DE ERIBE ELORZA**: Señor ministro, en primer lugar le agradezco la comparecencia que a iniciativa propia tiene lugar hoy ante esta Comisión. Quiero expresar en nombre del Grupo Par-

lamentario Vasco (EAJ-PNV) nuestra condolencia y nuestra solidaridad con los accidentados de Lorca, que son la causa de nuestra presencia en esta sala. No queda más remedio que dejar para otro foro y otro momento la discusión de la problemática humana de esas personas, que, con este accidente, han visto que las dificultades de su estancia y de su trabajo se han incrementado.

Difícilmente el Grupo Vasco puede discutirle los planes expuestos puesto que nos parecen unos planes en línea con lo que usted expuso en su programa para la legislatura, en esa tercera pata de su Ministerio que era la seguridad. Sin embargo, al ser éste un plan muy ambicioso, nos parece que para llegar al final del año 2004 con esos objetivos alcanzados las previsiones presupuestarias no acompañan a los objetivos descritos. Esto es, si decimos que el año pasado se han suprimido 155 pasos y que se pretende duplicar ese número de supresiones anuales, entendemos que de la misma forma hay que ampliar las cantidades asignadas en su Ministerio a ese ámbito. Le queremos recordar a ese respecto que en el debate de los presupuestos para el año 2001, bastante antes del accidente que nos ocupa, el Grupo Parlamentario Vasco propuso una modificación para aumentar la asignación a la supresión de pasos a nivel en el ámbito de Feve porque en el País Vasco, por ejemplo, al que usted se ha referido, para el número de pasos a nivel de Feve que están incumpliendo la normativa se destinaban menos de 12 millones de pesetas, lo que nos parecía una cantidad ridícula; sin embargo, esa modificación presupuestaria propuesta por el Grupo Vasco, insisto, fue rechazada por los votos del grupo que apoya al Gobierno. Entendemos que ése no es el camino. No es cuestión de hacer historia de tiempos pasados pero sí prometernos que en el futuro esas previsiones se verán apoyadas, insisto, por las dotaciones económicas correspondientes. Hablando en términos coloquiales, señor ministro, nos daríamos con un canto en los dientes si los objetivos que usted ha expuesto se cumplieren y nos felicitaríamos todos. Lo haríamos de todo corazón porque entendemos que los pasos a nivel existentes en la geografía del Estado español son un peligro latente por el aumento de la circulación existente y sobre todo por el aumento en las velocidades desarrolladas por los convoyes que recorren esas vías.

Se ha dicho aquí, y yo querría recordarlo, que junto con esos planes de actuación hay que revisar esa orden ministerial del año 1994, que descarga el hombro de la administración de Renfe y sobrecarga el de las administraciones locales propietarias de los caminos y carreteras que han sido cortados por la vía. No es difícil recordar que esos caminos eran preexistentes a la instalación de la vía y que la vía es la responsable de lo que en esos caminos ocurra. Insistimos en que no se puede hacer dejación de esa responsabilidad y cargársela a las administraciones locales o a los propietarios de esos caminos. Está claro que en estos momentos, cuando se instala un nuevo camino, no se le permite cruzar la vía,

simplemente se le exige hacer un paso elevado o subterráneo, lo que nos parece absolutamente lógico. De la misma forma, en la atribución de responsabilidades lógicas, tiene que ser el Ministerio o sus órganos, en este caso Renfe o Feve, el que se haga cargo de esa seguridad y señalización previa a los cruces con los caminos y carreteras. En este sentido, nosotros perseguiremos las actuaciones que haga el Ministerio, estudiaremos las dotaciones presupuestarias que a ello se dediquen y desde luego no haremos carroñerismo político con los accidentes habidos, que a todos nos afectan y que todos lamentamos, porque creemos que no es una responsabilidad directa en ningún caso del Ministerio o de sus órganos sino que es una responsabilidad indirecta por la inadecuación de todas las infraestructuras a los tráficos actuales.

En otro orden de cosas, usted se ha referido a los convenios existentes entre las administraciones autonómicas y el Gobierno o sus órganos centrales, en este caso Renfe y Feve, para la supresión de esos pasos. No sé si es el momento, pero sí querría hacerle una pregunta. Como siempre le hago preguntas intempestivas al señor ministro, que normalmente no me puede responder, le pregunto si alguno de esos convenios está vigente en este momento con las administraciones de los territorios forales vascos y de la Comunidad Autónoma de Navarra.

Señor ministro, nada más que agradecerle su presencia nuevamente, animarle y aplaudir su actividad si va en orden a lo expuesto y previsto.

El señor **PRESIDENTE:** Ha solicitado la intervención el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Por tanto, tiene la palabra su portavoz, don Antero Ruiz.

El señor **RUIZ LÓPEZ:** Señor ministro, no me agrada su comparecencia y menos aún debatir con el peso de la muerte en nuestras mesas. No me agrada venir aquí a reclamar ni más ni menos que una reflexión y una política que data de hace 14 años, cuando se inició un plan de supresión de pasos a nivel. Catorce años para cubrir o salvar una vía es mucho tiempo, señor ministro, demasiado para que pueda ofrecerse una reflexión solvente a las familias que sufren el dolor y la pérdida de sus familiares. Me declaro como aquel personaje de *Sherping*: un oyente herido por el asombro. Asombro, cuando uno conoce lo absurdo de lo ocurrido; asombro, cuando uno analiza la cifra de su presupuesto para suprimir pasos a nivel en Murcia; asombro, cuando uno conoce sus argumentos y los de miembros de su departamento a las autoridades murcianas; asombro, en fin, ante una tragedia evitable. Uno, como tanta gente, tiene la sensación de que el accidente era evitable si todos nos pusieramos a trabajar, sobre todo usted, en esas pequeñas cosas, que no le harán pasar a la historia pero que mejorarán la calidad de vida

de las personas y evitarán dramáticas situaciones como la que ha motivado esta comparecencia. ¿Cómo puede explicarse a los ciudadanos y ciudadanas que frente a las desorbitadas cifras que se barajan para la alta velocidad estaríamos hablando de menos de 5.000 millones de pesetas para la Comunidad de Murcia? ¿Cómo puede explicarse que hoy es imposible dedicar 5.000 millones de pesetas? ¿Nos ofrecerá —ya nos lo ha ofrecido, faltaría más— un plan después de 14 años, después de cuatro años de presupuestos irrisorios del PP para este asunto? No, no le diré que nunca es tarde si la dicha es buena. Afirmino que hay una responsabilidad política en todos los que han incumplido el plan de supresión iniciado hace hoy 14 años. La historia de presupuestos de los gobiernos del PP en esta materia, pese a lo que usted nos ha contado y como ya ha dicho algún portavoz, es la que es, que no es otra que desde 1997 en que su primer presupuesto era de 7.341 millones se ha pasado en el año 2000 a superar apenas los 2.000 millones de pesetas. La historia presupuestaria de la derecha en esta materia es una reducción drástica en este campo. **(El señor López-Amor García hace gestos negativos.)** ¿Es esta una responsabilidad, sí o no? Yo creo que lo es, señor ministro. Pero si hablamos de Murcia, la cifra es de vergüenza. ¿Recuerda S.S. cuál fue el presupuesto para inversiones en supresión de pasos a nivel en la Comunidad de Murcia el pasado año? Veintiocho millones. Ni más ni menos. Esta es la proporción entre respuestas de la derecha y problemas sociales: 28 millones de pesetas para 37 pasos a nivel: 757.000 pesetas por paso a nivel para cubrir vías, pasos elevados o desviar caminos. Esta ha sido la preocupación del PP en el pasado, señor ministro, y esta es su responsabilidad. Sí, 37 pasos a nivel sin barrera existen en la Comunidad de Murcia: 18 en el trayecto de Murcia a Águilas, 17 entre Cartagena y Chinchilla, 2 entre Alquerías y Beniel. Se han producido múltiples accidentes de similares características al que ha motivado esta comparecencia, aunque con menos dramatismo. Debo decir que esta es una de las veces que no me agrada afirmar que Izquierda Unida tenía razón.

Si se toma la molestia de estudiar las enmiendas de mi grupo a los presupuestos del año 2000 encontrará una enmienda de Izquierda Unida que solicitaba un crédito presupuestario para suprimir pasos a nivel en esta comunidad de 5.000 millones de pesetas. Teníamos razón, señor ministro, y su Gobierno lo despreció. Su drama y el de su Gobierno es que a veces el dramatismo de un accidente desvela la desidia denunciada con escaso éxito por movilizaciones ciudadanas o por propuestas parlamentarias de otras fuerzas políticas. Ya ve usted, 5.000 millones de pesetas, una porción irrelevante de sus proyectos históricos, quizás nos hubieran permitido resolver un problema. Ya ve, usted haciendo pirámides para la historia y su obligación como gestor era dedicar una porción de sus recursos para adecentar un camino. Esa ha sido y esa es hoy su responsabilidad.

No han podido gustarnos menos sus primeras opiniones sobre el asunto. Usted tenía un problema y como no puede ni expulsar a nadie ni meterlo en un avión, se inventa —parece— un nuevo departamento, una unidad administrativa y un responsable único. Solución milagrosa. Las cosas sobre este asunto, señor ministro, están estudiadas y planificadas. Lo que usted debe decidir aquí es cuándo empiezan las obras en la Comunidad de Murcia y en el resto de las comunidades autónomas, con qué recursos presupuestarios y con qué prioridades. Catorce años de plan no dan para desviar la atención, señor ministro. Quizás convenga que usted informe a sus departamentos y a la opinión pública que además de AVE este país tendrá tren convencional para viajeros, mercancías, Intercity y largo recorrido. Por mucho que usted bendiga AVE y lanzaderas, debe constituir una prioridad de mantenimiento y conservación de la red convencional. ¿Qué recursos y políticas se dispone usted a impulsar para ello? Nos gustaría conocer la evolución de lo que el Partido Popular ha hecho en los últimos cuatro años para abordar el problema que debatimos; nos gustaría conocer el incremento extraordinario de recursos para el año 2001 para el plan de supresión de pasos a nivel; nos gustaría conocer el calendario de actuaciones a lo largo de la legislatura; nos gustaría saber, por ejemplo, por qué se aprobó hace dos años el paso subterráneo o elevado en Alhama de Murcia, en el tramo Águilas-Murcia, y aún se está a la espera de iniciar la solución.

Para terminar, señor ministro, le sugiero una solución sencilla para su discurso. Cada tres pasos a nivel se reducirá a uno seguro, paso elevado o subterráneo o con barreras totales y bien informadas. Los otros dos se suprimirán o anularán conduciéndolos a través de caminos paralelos a la vía de circulación de vehículos, actuaciones anuales y lugar de inicio —por ejemplo, Lorca—. Se establecerán convenios de colaboración con distintas administraciones. Esta sería una respuesta seria y ordenada, una respuesta que usted no ha querido o no ha sabido dar. El problema de su Ministerio, señor ministro, es que no puede resolver problemas con tareas de policía, como suelen hacer otros responsables que han intervenido en el contexto del accidente de Lorca.

El señor **PRESIDENTE:** El Grupo Mixto ha solicitado repartir su intervención.

El señor Rodríguez tiene la palabra. Le recuerdo que han dividido ustedes el tiempo.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Para el Bloque Nacionalista Galego hay una relación directa entre la calidad de la infraestructura y el problema de los pasos a nivel y en general de la seguridad que sin duda en el caso del Estado español está expresamente indicada por una infraestructura dual, donde hay un impulso de las líneas o infraestructuras destinadas a la alta

velocidad, sobre todo situadas en relación con el sur y con Levante, y las líneas del tren tradicional. Esta dialéctica está muy presente en el caso de Galicia, como después demostraré. La segunda cuestión importante es que hay una responsabilidad fundamental por parte del Ministerio de Fomento y, en particular, por parte de Renfe en que el problema de la seguridad en relación con los pasos a nivel se asuma como un problema propio. Efectivamente no es de recibo que una infraestructura de carácter estatal responsabilice o deje exclusivamente en manos de administraciones locales o autonómicas la solución de un problema que en primer grado afecta de una manera notoria a lo que es la seguridad de un sistema de comunicación como son los ferrocarriles. En tercer lugar, no se puede reducir el problema de la seguridad, aunque en este caso esté provocada la comparecencia por un gravísimo accidente con víctimas mortales, al problema de los pasos a nivel.

Empezaré por decir que compartimos e incluso apoyamos el hecho de que el Ministerio vaya a reformar órdenes y reglamentos para dotar de mayores precauciones toda esta problemática, que coloca muchísimos puntos negros en la infraestructura ferroviaria del Estado español, en particular en el caso de Murcia, quiero que quede claro por nuestra parte, que no se puede separar el accidente de las deficiencias evidentes de carácter técnico de la infraestructura. A cualquier lego se le ocurre pensar que no es posible que circulen trenes a 120 kilómetros por hora, que haya comunicaciones de cercanías, y que lo más que haya en un paso a nivel sea una señalización de que hay que silbar o simplemente de que hay que fijarse a derecha e izquierda. Esto me recuerda el accidente de Barra de Miño donde la propia Administración, cuando responde al porqué del accidente, lo hace con estas palabras: El paso a nivel se hallaba correctamente señalizado para el ferrocarril, estando dotado de señales de silbar, a 500 metros lado Monforte y de dos señales de silbar a 500 y a 250 metros lado de Vigo, cumpliendo la Orden ministerial de 1 de diciembre de 1994.

Efectivamente hay que cambiar la orden ministerial, porque lo que es más curioso es que una vez que acontecen los accidentes, con muertes sobre todo, que es lo que impacta socialmente, viene una actuación para solucionar los problemas. Primero con una especie de sucedáneo, pero interesante, que es colocar las semibarreras y después prometiendo que se suprimirá el paso a nivel. Entre las dos soluciones hay un trecho y está claro que cuando no se pueda eliminar el paso a nivel habría que recurrir, rapidísimamente, a esta otra solución. En este caso nosotros incitamos al Ministerio de Fomento a que aumente las partidas destinadas a estos objetivos de seguridad.

En todo caso, querría preguntarle, en concreto respecto a Galicia, que sí hay un convenio Xunta-Ministerio de Fomento-Renfe, en un territorio donde gran parte de los caminos o de las carreteras son competencia

autonómica, local o incluso particular, cuál es el plan que se presenta. Sabemos que teóricamente hay 580 millones de pesetas del conjunto del convenio destinados a la eliminación de pasos a nivel en el año 2001, pero nos gustaría saber cuál es la perspectiva en relación con todos los años que señaló, para el futuro de esta legislatura, el señor ministro de Fomento.

Y para que vea cómo hay una relación evidente entre el problema de los pasos a nivel y la calidad de la infraestructura, le voy a dar otros cuantos ejemplos, para acabar. El Gobierno, creo que de una manera folklórica y bastante expresiva de cómo concibe este problema e incluso de cómo utiliza las promesas de la alta velocidad, contestaba a mi compañero, Carlos Aymerich, en relación a cuándo se pensaba incluir en el proyecto de la mejora de la línea férrea Betanzos-Ferrol, la supresión de los cinco pasos a nivel situados en el término municipal de Paderne. La contestación del Ministerio fue: El Ministerio de Fomento ha iniciado ya la tramitación para la redacción del estudio informativo del trayecto de alta velocidad Coruña-Ferrol. La construcción de esta infraestructura supondrá la supresión de todos los pasos a nivel existentes en este proyecto, en este plan, para el año 2010. Además es curioso cómo se responde con la cantinela de la alta velocidad a una pregunta que nada tiene que ver con eso y sobre la línea férrea peor de todo el Estado español. Estaba en estado tan calamitoso que miren cuáles son las respuestas respecto de los accidentes que ocurren en esa línea. Por ejemplo, accidentes sucedidos cuando se conmemoraron los 125 años de la línea Lugo-A Coruña. La respuesta al accidente de Boebre de este tren-museo ferroviario, que descarriló, por supuesto, es así: Del análisis del suceso se deduce que la causa del descarrilamiento fue la apertura de la vía como consecuencia del mal estado de las traviesas de madera —estaban podridas— y flojedad de la clavazón.

Pues bien, el Ministerio —esto puede ser lógico, es una etapa pasada— nos esta renovando esta vía con material usado, es decir, con raíles y con traviesas que arrancan de Valencia. Esto indica hasta qué extremo hay una política de gran irresponsabilidad y de actuar con criterios propagandísticos. En la gran ciudad de A Coruña descarrilan los trenes en la estación y el Ministerio tiene que responder que: De las conclusiones del informe realizado con motivo del accidente resulta que el mismo fue causado cuando al producirse la entrada del tren, la fuerza centrífuga que actuó sobre el raíl derecho en el sentido de la marcha no fue soportada por los elementos de la vía. Esto en A Coruña, donde también va a haber trenes de alta velocidad. No le voy a hablar de los desprendimientos de todo el eje Atlántico porque es notorio la cantidad de accidentes que provoca, afortunadamente sin víctimas, o el estado del CTC de la línea A Coruña-Vigo que se estropea siempre que hay tormentas. Será que está mal colocado. Esto demuestra que hay una relación seguridad-calidad de la

infraestructura muy evidente que nos puede reducir al problema de los pasos a nivel.

En todo caso, señor ministro, abogo por que usted haga ese esfuerzo de dotar de mecanismos de seguridad, en concreto con ese órgano que va a crear y, además, que aumente el dinero no solamente para los pasos a nivel, aunque prioritariamente, que reforme los reglamentos y que no haya que actuar siempre después de los accidentes, de las muertes y de la alarma social. Que, por lo menos, se coloquen barreras automáticas donde se pueda lo antes posible con el desembolso pecuniario posible. No olvide contestarme, si puede, cuál es el plan para Galicia y, en concreto, qué dinero contempla el convenio para la supresión de pasos a nivel.

Con relación a los muertos del accidente del paso a nivel Murcia, el debate de la problemática de carácter social que subyace tendrá lugar en las próximas comparecencias con otros ministros.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Núñez, dispone de muy poco tiempo. Como sé que es una persona bastante capaz, le ruego comprima su intervención en el menor tiempo posible.

El señor **NÚÑEZ CASTAIN**: Muchas gracias, señor presidente, por su fe en mi capacidad de síntesis. Procuraré ser breve.

Señor ministro, la situación sociolaboral en que se encontraban los fallecidos en este accidente es tan escandalosa que eclipsan el debate respecto al paso a nivel. Es grande el escándalo de esa decena de miles de personas en una situación tan farisaica de nuestra sociedad. Por un lado, su situación no está regularizada, por otro lado, está consentida. Es una situación que provoca asombro. Es difícil hacer un ejercicio y ver que este trueno —nos acordamos de Santa Bárbara cuando truena— es contra los pasos a nivel y no un trueno contra la lamentable situación en que se encuentra la inmigración clandestina en España.

No obstante, estamos en la Comisión que estamos y hay que hablar de lo que el ministro nos ha expuesto, que es la situación de los pasos a nivel. Quería formularle unas cuestiones a ver si me puede contestar. Soy de los que piensa que en este país —en los demás no lo tengo estudiado— hay una cierta descompensación, un cierto pecado originario de todo el siglo, de tener muy poco dinero para conservación y mantenimiento, para recualificación de lo que hay, en proporción a lo que se dedica a nuevas infraestructuras. Este es un defecto que tienen las administraciones locales, autonómicas y central y que, como esto se arrastra durante mucho tiempo, todos los presupuestos son inerciales y es muy difícil darle un golpe en un año.

¿Cree que en las cifras que contempla el presupuesto de su Ministerio existe una proporción correcta entre la prioridad o el esfuerzo que se dedica a la seguridad de lo existente —en este caso están los pasos a nivel ferro-

viarios— respecto a la proporción de dinero que se dedica a nuevas redes ferroviarias, nuevos trazados, nuevas infraestructuras, en fin, a lo que en política luce más? Parece que siempre luce más lo que se inaugura que lo que se mantiene y se arregla y luego nos duele la cabeza y los costos de arreglo y mantenimiento son casi costos de reinversión y no de arreglo y mantenimiento. Por tanto, quería preguntarle sobre qué prioridad va a tener la asignación presupuestaria de este plan, y si vamos a seguir en una actitud inercial respecto a años anteriores, porque a mí me produce muy poco divertimento este análisis al que asisto continuamente en todas las comisiones de tirar de ocho o diez años y ver quién lo hacía mejor, si el PSOE o el Partido Popular. A mí eso me tranquiliza muy poco. A ver si somos capaces en este momento, de aquí para adelante, no tanto en demostrar si los últimos cuatro años son mejores o peores que los anteriores cuatro, sino en hacer los cambios inerciales necesarios del sistema para coger el toro por los cuernos, para cambiar. Esta es una pregunta al ministro respecto a la prioridad de la seguridad de lo existente, o sea, de la recualificación de la infraestructura existente, respecto a lo otro que todos necesitamos, que es la nueva infraestructura.

Me gustaría preguntarle al ministro su diagnóstico respecto a la situación del convenio con la Junta de Andalucía respecto al convenio con Renfe, respecto a dineros incluso que ha habido que priorizar desde la Administración autonómica para cuestiones de trazado ferroviario que sin ser su competencia han sido su prioridad y ha habido obligación de hacer esas inversiones. Desde su punto de vista, dígame sus previsiones o incluso hágame un diagnóstico de cómo ve desde el Ministerio la situación actual en Andalucía respecto a los pasos a nivel.

El señor **PRESIDENTE**: Señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: En primer lugar, quería agradecer la presencia del señor ministro de Fomento a petición propia para informar a todos los miembros de esta Comisión de lo sucedido en el accidente del día 3 de enero de 2001 y de los planes y propuestas que el Ministerio va a hacer en el futuro. En este sentido quería decir que la intervención del ministro —y luego entraré a analizarla con más detalle— a nuestro grupo le ha parecido oportuna, porque creo que enmarca suficientemente el tratamiento tanto jurídico como presupuestario que en lo que resta de legislatura va a hacer el Gobierno a través del ministro de Fomento. Esto es importante porque yo creo que ha hecho un tratamiento integral, completo, de lo que se debe hacer con un problema que está ahí, que ha sido reconocido que existe por el señor ministro de Fomento, pero que tiene una voluntad política y decidida de terminar con él, y sobre todo, si no es posible terminar de una forma

total con este problema, sí hacerlo al menos en la mayor parte de su cuantía.

Tengo que empezar diciendo que el ministro en su primera comparecencia el 15 de junio del año pasado ya estableció la premisa fundamental de su actuación política que no era otra que la seguridad, y la seguridad la entendía el señor ministro como un elemento de vertebración política. Yo creo que el plan presentado hoy ante esta Cámara no es más que un reflejo de esa preocupación y de eso que hizo como lema de su actuación durante el tiempo de esta legislatura. Por lo tanto, creo que no ha variado nada y que este accidente desgraciado, que lamentamos todos y nuestro grupo el primero, no ha hecho más que poner de alguna manera de moda aquello que el ministro ya en su primera comparecencia el 15 de junio hizo patente. Pero es que enlazó perfectamente lo que es el discurso político, lo que es la teoría, con la ejecución de ese discurso. Así, en los presupuestos del año 2001, el señor ministro de Fomento llevó, y fue aprobado luego por esta Cámara, los presupuestos más altos conocidos jamás en la historia, en las dotaciones destinadas a supresión y mejora de los pasos a nivel. Sólo quiero dar algunos datos para que consten en el «Diario de Sesiones» y para que sean objeto de reflexión por el resto de sus señorías. Con respecto al último presupuesto aprobado con mayoría socialista, le diré que la dotación presupuestaria para este año en supresión y mejora de pasos a nivel, el incremento producido con respecto al año 1995, por no referirme a otros, es de más del 300 por ciento. Pero si me refiero al del año pasado, en que no estaba el señor ministro de Fomento actual, el incremento ha sido de un 50 por ciento. Por tanto, aquí vemos claramente el encaje, la ejecución y el enlace, sobre todo, entre el discurso político que hizo como presentación y como primera comparecencia ante esta Cámara y lo que es la realidad de los hechos. La realidad de los hechos es, como también ha dicho muy bien hoy el ministro, un esfuerzo creciente y diario y un esfuerzo de ejecución presupuestaria constante. Por tanto, quiero decir que aquí hay una coherencia clara entre el discurso y la práctica y me ha parecido que en algunos intervinientes una cosa son las musas y otras el teatro. Una cosa es la teoría y otra la praxis.

A mí me resulta absolutamente sorprendente que algún interviniente haya hecho mención a las dotaciones presupuestarias después de una experiencia de 14 años de Gobierno. Sin ir más lejos, en los presupuestos de este año, en la enmienda número 1201, firmada por el Grupo Parlamentario Socialista, no había más que, entre otras perlas, la petición de baja de los siguientes proyectos de supresión de pasos a nivel: Cantabria, 1.275 millones; Ciudad Real, 500 millones; Toledo, 200 millones; Almería, 400 millones; Murcia, 600 millones, Navarra, 675. También había supresión de pasos a nivel en el proyecto 400165 Zaragoza-Teruel, y en la eliminación del paso a nivel de El Crucero, de León. Luego eliminaban

prácticamente todas los proyectos del Ministerio que había sobre esta materia. Vuelvo a insistir, para resumir, que para poder tener una cierta *autoritas* hay que tener una coherencia entre el discurso y la práctica, si no permanentemente estaremos confeccionando tesis doctorales, pero nunca gobernando o modificando la realidad que es, como se decía con anterioridad, perfectamente mejorable. En este punto, con respecto a la inversión sola, por dar un dato, sin presentar las mejoras, de supresión de pasos a nivel, quiero decir que entre los años 1995 y 2000 hay una diferencia de más del 50 por ciento. Creo que aquí se notan los esfuerzos que se están haciendo de forma clarísima.

La propuesta del señor ministro creo que es una propuesta adecuada, como he dicho antes. Y lo he dicho basándome en que, aparte de las mejoras técnicas, importantísimas, de modificación de la normativa actual, creo que va a atacar por derecho y de frente aquellos aspectos que son más importantes. Entre ellos, dentro de la mejora normativa que se puede hacer, tanto en la ley como en el reglamento, se van a modificar conceptos importantísimos, como el de la visibilidad técnica para clasificar los pasos a nivel a suprimir. Anuncia también un plan que creo que es importantísimo en el Estado constitucional de las autonomías y es el de la concertación de esfuerzos de todas las administraciones actuantes. Para ello propone acordar convenios con aquellas comunidades que no tienen en este momento convenio con la Administración central y modificar en lo posible aquéllos que ya lo tuvieran, si es que fuese necesario. Además hace un anuncio y un compromiso, que es la supresión de todos los pasos a nivel que se encuentran en la red de carreteras del Estado. Por tanto, cuantificable para esta legislatura son más de 800 pasos a nivel y señalar adecuadamente otros 800. Esto deja las cosas donde debe ceñirse este debate y es en el esfuerzo comprometido por este Gobierno que se ha demostrado ya este primer año, además de con el incremento de dotación presupuestaria, con el compromiso para los próximos tres años y medio que quedan de legislatura. Por tanto, a nuestro Grupo no le queda más remedio que compartir este plan de mejora, este plan de actuación, que yo llamaría de choque, sobre la supresión de los pasos a nivel no de una forma gratuita o graciosa sino que es producto de la concienciación existente de que la seguridad vial es un elemento básico del Ministerio de Fomento y de toda la actuación de un Gobierno.

El accidente de Lorca, desgraciado accidente, ha sido, según palabras de algún interviniente, un aldabonazo. Yo quiero decir que esos aldabonazos desgraciadamente también han existido en otras ocasiones. Por citar algunos muy recientes: en Almería, en noviembre de 1994, Gádor, siete muertos, accidente de una ambulancia en un paso de clase C; en marzo de 1988 (por supuesto la Administración actuante era de distinto matiz que la actual), en Lérida, en Juneda, quince

muerdos, todos niños; y en marzo de 1987, en Navarra, por citar sólo otro, once muertos en un autobús en un paso de clase E con guarda. Yo de esto extraigo la consecuencia de que después de 14 años de Gobierno, después de las responsabilidades, que tiene también el Gobierno del Partido Popular después de cuatro años, creo que es un problema de todos pero que no podemos hacer demagogia ninguno. Yo creo que son tan importantes, o desde luego para este portavoz, unos inmigrantes como unos niños. Es un hecho desgraciado, y no voy a entrar en otro tipo de consideraciones; todos lamentamos que se haya producido.

En cuanto al anuncio hecho por el señor ministro de Fomento de la creación de un consejo general de seguridad para las infraestructuras del transporte a mí me parece que es fundamental; me parece que es fundamental que exista alguien con nombre y apellidos que sea responsable inmediato de estimular y de promover, entre todos los órganos que tienen que ver con el transporte, esa seguridad que de alguna manera se ha convertido en proclama política del actual ministro de Fomento. Por tanto, señor ministro, nuestro apoyo como grupo parlamentario. Le agradecemos su comparecencia a petición propia, y nos agrada especialmente la coherencia entre su discurso y la práctica.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señorías, quiero comenzar agradeciendo la intervención de todos los portavoces, pero no sólo por razones de cortesía, por el tono y el contenido de sus intervenciones, sino porque si me permiten que haga una separación de los argumentos que he escuchado entre lo que puede ser la mayor o menor responsabilidad de la Administración, del Ministerio de Fomento, del Gobierno actual o de los gobiernos anteriores en los procesos de supresión de pasos a nivel, de lo que pueden ser las propuestas de cara al futuro, creo que en relación con lo que podemos y debemos hacer en el futuro hay una coincidencia básica, coincidencia que yo espero, y que desde luego intentaré, incrementar con la colaboración de esta Comisión. Precisamente por eso, en un momento de mi intervención he subrayado que las propuestas que desde el punto de vista de la mejora de la seguridad en la red ferroviaria y particularmente en los pasos a nivel estamos estudiando las sometía a la consideración de los miembros de esta Comisión, y se lo reitero a SS.SS., porque se pueden separar los dos enfoques, se puede discutir sobre la mayor o menor responsabilidad de los actuales o de los anteriores titulares del Ministerio de Fomento, o de Renfe, pero creo que lo más importante, de cara a lo que esperan los ciudadanos de la Administración y del Parlamento, es lo que podamos hacer para mejorar con espíritu autocrítico y de superación en el futuro. Por

eso subrayo la gratitud por las intervenciones que se han producido y les reitero mi ofrecimiento de colaboración en todas las iniciativas que puedan versar sobre los temas de seguridad.

Si alguien escuchara la descripción del problema que hoy hemos debatido en esta Comisión podría tener la impresión de que la situación de los pasos a nivel o de la seguridad ferroviaria en España no está en muy buen lugar, y yo querría empezar despejando esta preocupación. Con ello no voy a disminuir ni la responsabilidad ni el esfuerzo que hay que realizar en el futuro para mejorar; sencillamente no querría desenfocar, y mucho menos desde el punto de vista de la opinión pública, inquietar a quienes pueden sentir una preocupación por la situación española en relación con la del resto de las redes ferroviarias del mundo. No voy a hacer la comparación con otras redes ferroviarias, que incluso pueden tener concepciones distintas y esquemas de tráfico distintos, como la red ferroviaria de los Estados Unidos, con más de 350.000 pasos a nivel. No voy a hacer esa comparación, pero les voy a dar unos datos en relación con la Unión Europea, datos referidos a la red convencional, que en España tiene el ancho ibérico y en Europa el ancho UIG?; es decir, excluyendo los ferrocarriles llamados métricos: en España, Feve; en los distintos países, el que corresponda. En España existe un porcentaje de 0,32 pasos a nivel por kilómetro de red; en Francia, 0,54; en Bélgica y en Alemania, 0,7. Insisto en que no se trata de decir que nosotros hemos llegado al nivel de satisfacción, simplemente me gustaría no trasladar una inquietud en relación con lo que tantas veces se utiliza como argumento. Incluso he llegado a leer que la situación de España era tercermundista. Eso es falso de toda falsedad; falso de toda falsedad imputar la situación de la red ferroviaria española de los pasos a nivel en términos comparados como una situación de desfase y de retraso con relación a otros países, y eso tiene como consecuencia reflejo en los índices de accidentes. En España, en el año 1999, se produjeron 1,87 accidentes por 1.000 kilómetros de red; en Francia, 4,83; en Bélgica, 9,35, y en Alemania, 5,77. Por tanto, centrémonos en el problema que tenemos, pero enfoquémoslo en los mismos términos en relación con otros países con los que queremos converger particularmente en calidad de nuestro sistema ferroviario, y supongo que estos países no son precisamente tercermundistas.

Hechas estas dos consideraciones de carácter previo, me gustaría responder puntualmente a los argumentos y razones que han dado los diferentes intervinientes, comenzando por el portavoz del Grupo Socialista señor Segura. Yo comprendo, señor Segura, que se puedan utilizar como argumentos de autoridad las citas de los periódicos para decir que hace falta acelerar la inversión en pasos a nivel, que se está haciendo poco, que se puede hacer mucho más, pero quiero decirle que los pasos a nivel no los inventó, en el año 1996, el Gobier-

no del Partido Popular ni, por supuesto, en el año 1982 el Gobierno del Partido Socialista, sino que forman parte de la centenaria historia ferroviaria de este país y que, por tanto, no ha habido ejercicios presupuestarios, sino décadas para poder abordar este problema. Su señoría refleja ahora una impaciencia sobrevenida; le sobreviene la impaciencia. Además, como argumento de autoridad, dice que si no hay problema con el déficit, que es cero, demos prioridad a los pasos a nivel. Le devuelvo el argumento, señor Segura: si no hay problema cuando hay una política de déficit cero, ¿qué problema tenían cuando no había limitación del déficit? ¿Por qué no se hicieron las inversiones necesarias para cancelar los pasos a nivel cuando se podían hacer mangas y capirotos con el déficit? Precisamente la política del déficit cero nos coloca ante la necesidad de optimizar los recursos escasos. Esa es la política auténticamente responsable que en materia de infraestructuras, y, dentro de las infraestructuras, en la de seguridad, tenemos que realizar. Dicho de otra manera, no debemos duplicar esfuerzos; debemos optimizar los recursos disponibles para alcanzar en el plazo más rápido posible los objetivos de seguridad que nos tracemos. Sigo empeñado en que, a pesar de sus grandes esfuerzos, que siempre cuentan con el autoelogio del conocimiento, por ejemplo, de los presupuestos, S.S. no se lee los presupuestos completos, ni los del Ministerio ni los de las empresas públicas Renfe y Feve. En estos momentos la política del Ministerio es que una parte de la inversión, —en particular fundamentalmente la que afecta, por ejemplo, a Feve— se hace a través de la Dirección General y la de Renfe se hace directamente a través de sus presupuestos, y ambas, en determinados casos, en convenios con las comunidades autónomas, que también aportan recursos para la supresión de los pasos a nivel.

Cuando el señor Segura invoca una partida general, hace el discurso contrario al que hacía en el debate de presupuestos aquí, cuando quería particularidades. Las tiene, ahora hay particularidades para los pasos a nivel, por ejemplo, en Cádiz, con el soterramiento, o en Burgos, con el convenio de circunvalación. Pero eso no le gusta; para esto no le gusta y encima no lo quiere sumar. Hay que sumarlo, señor Segura, y además estas partidas dan la razón a su esfuerzo por que los presupuestos pasen de los grandes conceptos generales a la territorialización de los mismos cuando se trata de partidas de inversión. Por eso los datos de presupuestos que hemos dado son los reales. Incluso, en un momento de su intervención nos dice que los había pedido el portavoz socialista y que yo debería habérselos dado 48 horas antes de mi intervención. ¡Hombre, ya es lo suficientemente hábil el portavoz del PSOE en su argumentación para que yo encima, 48 horas antes, le cuente mis argumentos! Comprenderá usted que me quedo, señor Segura, a los pies de los caballos. Déjeme algo para poder al menos empatar el partido en este debate.

Yo aspiro a ganarlo, pero al menos déjeme empatar el partido. El día 5 de enero, señor Segura, hemos dado estos datos y los hemos hecho públicos. Si los portavoces de esta Comisión consideran positivo que las notas informativas del Ministerio de Fomento se les envíen, si a través de la Presidencia se me transmiten por fax unas peticiones de los señores portavoces, yo me comprometo a que tengan en tiempo real el fax informativo del Ministerio de Fomento. No hay ningún interés en ocultar información, independientemente de que estén en Internet, que es otra vía de acceso a la información.

Repito, no me gustaría que el debate se centrara en si nos sorprendemos con la información, porque en estos temas, hay afán de transparencia y no de ocultación. Yo me alegro de que S.S. subraye, como ha hecho, que los pasos a nivel de tipo A y de tipo B cumplen la normativa del año 1990; era la que había entonces, y lo que hay que hacer es cumplir la normativa vigente. Pero no estoy de acuerdo con su afirmación en relación con las reclamaciones del Ayuntamiento de Lorca; no estoy de acuerdo, y también hay una nota pública, porque la realidad es que en el mes de noviembre Renfe estableció contactos con el Ayuntamiento de Lorca para llevar a cabo un análisis de los pasos a nivel que corresponden a ese término municipal —en noviembre—, que es el procedimiento habitual en otros términos municipales. En los primeros días del mes de diciembre, el ayuntamiento remitió, a requerimiento de Renfe, un informe sobre la situación de los pasos, fruto del cual, y con los datos que posee Renfe, se realizó el estudio para el tratamiento integral de los pasos a nivel del municipio de Lorca, que se puso en marcha en el mes de diciembre. Esta es la realidad, que se ha hecho pública en el comunicado que ha dado Renfe oportunamente ante las insinuaciones del alcalde.

En cambio, señor Segura, tengo una discrepancia, por lo que he escuchado a S.S., respecto a la medida de crear un alto cargo que se ocupe de los temas de seguridad. Ya he dicho que no va a suplantar a nadie; por lo tanto, ni va a suplantar a los directores generales ni a los presidentes de las empresas ni a las comisiones de investigación de accidentes aéreos ni a ninguna otra comisión de investigación. No los va a suplantar. Se va a encargar permanentemente de estimular su actividad. A S.S. le podrá parecer poco que a las organizaciones se les ponga tensión permanente; a mí, personalmente, me parece que es una de las medidas más prácticas para que la seguridad no sea un capítulo que ocupe el lugar de prioridades que las necesidades del día a día a veces obligan, sino que sea una exigencia permanente y que haya un responsable permanente, con una unidad administrativa que se ha de completar, que se ocupe de estas cuestiones y que ayudará al propio ministro, dependiendo directamente de él, pero no suplantando ni sustituyendo a nadie.

El señor Segura comparte la necesidad de modificar el reglamento de 1990, y aunque no ha fijado una cifra,

ha afirmado que hay que revisar el momento, es decir la cifra que es fruto del producto de la IMD por el número de circulaciones. Yo, señor Segura, quiero decirle que he hecho una propuesta: bajar el momento de 24.000 a 1.500. Si se considera oportuno hacer alguna observación, quiero decirle que existe una coincidencia y el señor Segura tiene oportunidad de contrastar mi propuesta e incluso de contraargumentarla en los próximos días. No aspiro a ser el especialista universal enciclopédico en los temas de mi Ministerio. Lo que voy a procurar es que colaboren con el ministro, en sus distintas responsabilidades, los mejores especialistas en la materia.

Cuando se cita un libro como éste, señor Segura, yo creo que es justo empezar por el prólogo y recordar que esto se hizo en el mes de junio de 1996. **(El señor Segura Clavell: Sí, sí.)** No, no, si no digo que no lo haya dicho, digo que me gustaría haberlo oído de manera más explícita. El prólogo viene firmado por el presidente de Renfe. Por tanto, a los dos meses de iniciarse una legislatura se promueve un debate entre especialistas sobre la seguridad y el riesgo en los pasos a nivel. El calendario es implacable, señor Segura: junio de 1996; presidente de Renfe, el señor Corsini. Qué le vamos a hacer. ¿Se pudo hacer antes? Posiblemente. Se hizo en junio de 1996. Y los que tienen responsabilidades ferroviarias en la redacción de este libro hoy son colaboradores de prestigio, y me honro con su colaboración en el Ministerio de Fomento. Por tanto, yo no aspiro a darles lecciones a ellos, aspiro a aprenderlas, y de este libro yo he aprendido mucho. Quiero decirle que, como tampoco los autores aspiran a ser enciclopédicos y universales, en la propuesta que yo le he hecho hoy hay cosas que no están en este libro. Lo que yo he propuesto hoy aquí no está todo en este libro. Busque usted el concepto de visibilidad técnica para combinar con la velocidad de las circulaciones a la hora de formular un esquema nuevo de prioridades. Búsquelo. Y es que también los especialistas se renuevan cada día. Ya hemos superado el escenario del año 1996, y seguramente el que venga detrás superará el escenario del año 2001. ¡Cómo no lo va a superar! A lo que yo aspiro es a que, por lo menos, no se niegue el impulso. No digo que otros no tengan más ambiciones, pero por lo menos que no se nieguen las actuales. En este sentido, señor Segura, con el mismo espíritu, la misma filosofía y los mismos apoyos, así como los estímulos que esta misma Comisión y ustedes ponen, estoy seguro que ese conjunto de responsabilidades va a actuar en una buena dirección, para que seamos capaces de dar ese salto.

Yo me he atrevido a cuantificar los objetivos de esta legislatura con unos ciertos riesgos, puesto que he hablado de la necesidad de suscribir convenios, aunque hasta estos momentos no conozco la respuesta de las comunidades autónomas. Notifico a la Comisión que está convocada la conferencia sectorial de transporte,

formada por los consejeros de las comunidades autónomas y el Ministerio de Fomento, para la primera quincena del mes de febrero, reunión en la que se examinará el futuro del modelo ferroviario y que servirá también para que el Ministerio ponga sobre la mesa algunas de las propuestas que deben ser oídas y valoradas por las comunidades autónomas.

El señor Segura me pedía tres meses para un plan. En tres semanas lo vamos a hacer, señoría. **(El señor Segura Clavell: Muy bien.)** Usted me pide tres meses y yo le digo que en tres semanas lo tendrán las comunidades autónomas. Ya le he adelantado algunas bases del plan. Los borradores de la reforma del decreto y de la orden ministerial ya se están redactando, pero no los voy a cerrar sin oír no sólo a los miembros de esta Comisión, sino también a las comunidades autónomas, porque sin ellas no es posible avanzar en esta materia, no es posible desligar las competencias en la red de carreteras de las competencias en la red ferroviaria. Fíjese que precisamente por eso he comenzado por decir que en el plan suprimiremos todos los pasos a nivel de la red estatal de infraestructuras, para que no pueda venir una comunidad autónoma a decir: ¿Oiga, por qué no empieza usted por lo suyo? Pues mire usted, ya empiezo por lo nuestro. Compromiso: eliminar los pasos a nivel en la red estatal de carreteras. Y a partir de ahí, buscar fórmulas de acuerdo sobre la base de esas referencias objetivas de reforma del reglamento y de la orden ministerial, rebajando a 1.500 el momento de referencia, introduciendo factores de velocidad en las circulaciones y de visibilidad técnica en los pasos a nivel que nos permitan seleccionar, porque nadie puede pedir que se puedan suprimir o mejorar los 5.000 pasos a nivel de la noche a la mañana; eso, desde la utopía, se puede reclamar, pero desde la realidad no se puede plantear y cualquiera que estuviera sentado en el Ministerio de Fomento, sea del grupo parlamentario que fuere, tendría dificultad para articular y repartir medios escasos. En todo caso, señor Segura, permítame un comentario final, que sirve también para otras intervenciones de otros portavoces, como los de Izquierda Unida o del Grupo Parlamentario Mixto.

Si queremos ayudar a resolver los problemas de seguridad es necesario no reducir el problema a las responsabilidades públicas. En una sociedad moderna, en una sociedad libre, tenemos que establecer también claramente las responsabilidades individuales, eso está dicho muy claramente en este documento. **(El señor Segura Clavell: De acuerdo.)** No se va a resolver el problema de la seguridad sólo con inversiones y sólo con normas. Eso es lo fácil. Para poder llegar a unos niveles de seguridad superiores, en un momento en el que se modernizan de una manera espectacular las infraestructuras, se necesita la concienciación, la colaboración y la responsabilidad individual de los ciudadanos, en este tema y en otros muchos, pero yo voy a hablar sólo en el tema de las infraestructuras. Si conse-

guimos que esos tres pilares se refuercen, la mesa se sostendrá firmemente. Si solamente nos mantenemos sobre dos pilares, las bicicletas son más rápidas, pero más inestables que los triciclos, y por lo tanto, quizá ganaremos en velocidad, pero no en seguridad.

El señor Sedó habla de la modificación de la Orden de 1994 advirtiéndolo, para entendernos, que convendría que no hubiera demasiadas responsabilidades de las comunidades autónomas. **(Risas.— El señor Sedó i Marsal hace signos negativos.)** Quizás no lo ha dicho así, pero yo así lo he entendido. Porque considera que la señalización vertical no debe ser a cargo del titular de la red de carreteras. Señoría, así es como está en el proceso de transferencias. Las administraciones autonómicas que han recibido las redes de carreteras recibieron también la responsabilidad de la señalización vertical, incluidas las señales que anuncian un paso a nivel. No la supresión del paso a nivel o el balizamiento con barreras o con semáforos, sino la señalización vertical, que es lo que S.S. ha dicho. A mí me gustaría que fuéramos coherentes con las transferencias recibidas, no sea que las transferencias sean sólo para la competencia y no para el correspondiente gasto. En todo caso, señor Sedó, creo que tenemos la oportunidad de dialogar sobre ese asunto y las comunidades autónomas tendrán también la oportunidad de formalizar sus propuestas. Hay un matiz en su intervención cuando dice que un accidente provoca la sesión de hoy, y es cierto. Pero quiero añadirle que no provoca la política de seguridad que hoy estamos discutiendo. Por tanto, coincidimos a la hora de enfocar la importancia de esta reunión, porque les aseguro que hoy en estas circunstancias, pero mañana, sin que haya la presión de un solo accidente, la política de seguridad ferroviaria o la de otros medios de transporte está a disposición de esta Cámara para ser discutida y revisada con SS.SS.

El señor Ochoa, en nombre del Grupo Vasco, no es que plantee cuestiones intempestivas, que nunca lo han sido, sino que son hechos puntuales que a veces cogen al ministro sin el suficiente nivel de datos. No es más que eso lo que suele ocurrirnos en las intervenciones, porque en las consideraciones generales suele haber alguna coincidencia, aunque en este caso hace suyas razones parecidas a las del portavoz de Convergència i Unió. En estos momentos hay dos convenios en ejecución con la Diputación Foral de Navarra: uno, suscrito por la Dirección General de Ferrocarriles y el Gobierno de Navarra, y otro, por Renfe y el Gobierno de Navarra. El primero, según mis datos, afecta a 20 pasos a nivel y el segundo a 21. En cuanto a la Comunidad Autónoma Vasca, le diré que en estos momentos está en negociación un convenio entre Renfe y la Diputación Foral de Álava, que espero que tenga un resultado final positivo en las próximas fechas.

Al portavoz de Izquierda Unida quiero decirle que, admitiendo todas las reservas que desde el punto de vista de la concepción de las prioridades ferroviarias

mantiene su grupo y su partido político, lo que en ningún caso va a poder demostrar es que la alta velocidad no sea seguridad y que los acondicionamientos de nuevos corredores de alta velocidad o de velocidad convencional no sean seguridad. Por eso, aunque estamos hablando y simplificando a veces el volumen de las inversiones, concentrándolo en actuaciones puntuales sobre pasos a nivel, el resultado final de la seguridad, incluida la supresión puntual, es también el resultado del conjunto de actuaciones en los grandes itinerarios, en los procesos de acondicionamiento o en la construcción de nuevos corredores. Repito, podrá no gustarle la política de crear nuevos ejes ferroviarios o acondicionar y modernizar los existentes, en eso podemos discrepar, pero no va a poder sostener con razones que eso no tenga un componente directo sobre la mejora de la seguridad. Ha hecho una propuesta que yo en estos momentos no estoy en condiciones de evaluar, pero esa u otra propuesta, por ejemplo, la de concentración de pasos a nivel, la incorporo al capítulo de sugerencias, que agradecería que formularan los grupos, porque de cualquiera de ellas o de todas ellas pueden salir medidas que completen el plan global con el que podemos abordar este tema y optimizar los recursos en esta legislatura.

El señor Rodríguez, en representación del Grupo Mixto, dice que hay una responsabilidad clara de Renfe y del Ministerio de Fomento. Aceptada, pero no solo de Renfe y del Ministerio de Fomento. A lo mejor discutimos la parte de cada uno, pero no son sólo Renfe y el Ministerio de Fomento los responsables de la seguridad. En el caso de la seguridad ferroviaria y en el caso de los pasos a nivel sucede exactamente igual. Dice que apoya las reformas de la reglamentación. No sé si en la misma línea o en otras líneas, pero creo que es necesario actualizar la reglamentación a los nuevos tiempos y a las posibilidades de esta legislatura. Pide un aumento de partidas. Yo he ofrecido los datos del año 2001. Me pide una concreción, que yo no tengo en estos momentos, pero que le brindaré muy pronto, formalice o no la pregunta a través de la Presidencia de la Comisión, en relación con las partidas puntuales para supresión de pasos a nivel en Galicia y las que yo quiero añadir, las que se derivan de la supresión de pasos a nivel por acondicionamiento de los corredores. Todos los acondicionamientos de corredores que estamos haciendo y en concreto los de alta velocidad, que superan siempre los 200 kilómetros por hora, comportan la supresión total de pasos a nivel. Que a veces alguien opte por lo inmediato en lugar de por la solución definitiva, es una opción. Pero cuando está en marcha la solución definitiva creo que es mejor acelerarla que ir dejando dinero por el camino para ir parcheando problemas.

En algún punto de la línea de Betanzos, el señor portavoz prefiere lo inmediato a lo completo. Creo que alguna de las impaciencias podrá ser resuelta con agilidad en las actuaciones para acondicionar corredores,

modernizarlos y, al mismo tiempo, suprimir pasos a nivel. Coincido en que seguridad y calidad van unidas. No he hablado hoy de calidad, pero si recuerdan mi comparecencia del mes de junio, después de hablar de la seguridad hablé de la calidad. Dije que ambos conceptos son indisolubles y en esa línea es en la que estamos trabajando.

El señor Núñez, también como portavoz del Grupo Mixto, me pedía unas prioridades y una conclusión, y creo que las he dado. He fijado criterios generales para eliminar pasos a nivel, he puesto por delante los del Estado, he ofrecido convenios con las comunidades autónomas y me he atrevido a establecer unos objetivos cuantificados que, lógicamente, dependerán de esos acuerdos a los que vamos a dedicarnos intensamente en estos momentos.

En cuanto a la opinión que me pide sobre el convenio entre la Junta de Andalucía y Renfe, en la medida en que conozco el contenido de ese convenio, se refiere, por una parte, a mejorar el mantenimiento puro de la red y no afecta a los pasos a nivel, y el resto son subvenciones a la explotación. En estos momentos eso es lo que conozco del contenido del convenio. A mí, como todo convenio, me parece que lo importante es que se cumpla, sin perjuicio de que se pueda renovar y afectar a objetivos más amplios o más ambiciosos, como el de los pasos a nivel que hoy hemos debatido.

Quiero agradecer al Grupo Popular su intervención de apoyo. Compartimos las ideas previas del programa y espero, a lo largo de la legislatura, compartir también los niveles de exigencia en el cumplimiento del programa que, como ministro que cuenta con el apoyo, el respaldo y la confianza del Grupo Popular, debo intentar permanentemente. Le agradezco su apoyo.

El señor **PRESIDENTE:** Como han podido comprobar, gracias a las intervenciones de todos ustedes y del señor ministro, el debate ha sido amplio, rico y con multitud de expresiones y de conceptos. Por tanto, creo que podía terminar aquí, porque hemos sobrepasado con creces el tiempo previsto para este debate. No obstante, la Presidencia aceptaría una intervención para aclaraciones; no para introducir nuevos elementos en el debate, sino para aclaraciones o preguntas que se quieran hacer, por cortesía del señor ministro, que se brinda a ello, pero ruego a los portavoces que tengan en cuenta que el debate ha sido amplio, ha sido rico y que no debemos volver a iniciarle sino ceñirnos, en un tiempo muy corto, a pedir alguna aclaración o alguna información más al señor ministro, a pesar de haber sido muy amplias las exposiciones de todos.

Por tanto, recurro al buen talante de todos los portavoces y tiene la palabra el señor Segura, para su intervención en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Le agradezco ese talante, como presidente de la Comisión, que sin duda

va a redundar en el eficaz servicio público que esta Comisión va a prestar. Pero le voy a rogar que tenga la amabilidad de permitir a este grupo parlamentario distribuir su tiempo entre quien habla en este instante —y lo encorsetaré con ese compromiso— y otro compañero miembro de este grupo, el diputado don José Antonio Gallego López, por su antigua condición de alcalde de Lorca, si así usted lo autoriza, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Segura, sí lo voy a autorizar, pero tenga en cuenta que el tiempo es muy pequeño. Usted recurrió antes a la flexibilidad del presidente, y ha vuelto a hacerlo, pero el presidente ha sobrepasado el límite elástico y lo pone usted ya en el límite plástico, y usted conoce esa definición. Por tanto, le rogaría que empleen dos minutos cada uno de los portavoces.

El señor **SEGURA CLAVELL:** En la línea que usted acaba de sugerir, voy a llevar a cabo mi intervención con los siguientes puntos, a efectos de que en el «Diario de Sesiones» quede clara constancia de la verdad. En lo que se refiere a una intervención que ha hecho el portavoz del Grupo Parlamentario Popular señor López Amor, que imputa al Grupo Parlamentario Socialista, en la fase de tramitación de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, una pretendida disminución de las aportaciones presupuestarias a la política de eliminación de pasos a nivel, simplemente y con el mayor de mis respetos, sin intención de pretender polemizar, le pido que se lo lea, porque veo que lo ha hecho incorrectamente.

El Grupo Socialista presentó una enmienda de disminución de 99.758 millones de pesetas en la transferencia al GIF para que se incrementase en esa misma cantidad la consignación presupuestaria de la sección 17, Ministerio de Fomento, en distintas actuaciones. Por ejemplo, que en el programa 513.A, con 1.275 millones de pesetas, se incrementase la partida de atención a la eliminación de pasos a nivel en Cantabria; 500 en Ciudad Real; 200 en Toledo; 400 en Almería; 600 en Murcia; 300 en Navarra, es decir, todo lo contrario que él ha dicho; lo ha leído mal. Nosotros pedíamos un alta, primer dato. Segundo, este interviniente en la fase anterior le iba a proponer, y se lo voy a decir con absoluta franqueza, la eliminación de 24.000 en el parámetro del momento de circulación de un paso a nivel. Es un parámetro que resulta del producto de otros dos: intensidad media diaria de circulación de vehículos por el número de circulaciones diarias de trenes que está fijado en 24.000 como cifra estadística orientativa recogida en el artículo 235.1. Le íbamos a proponer disminuirlo a 5.000. Usted, asesorado por los equipos de su Ministerio, lo lleva a 1.500; nos parece muy correcto.

Los números 3, 5 y 6 del artículo 235 del reglamento, del ROT, establecen: los organismos o entidades

que tengan a su cargo las carreteras y la infraestructura ferroviaria elaborarán sendos programas plurianuales para la supresión de los pasos a nivel existentes. Dice, entre otras cosas, deberán incluirse en dichos programas de supresión todos los pasos a nivel que se encuentren situados en líneas en las que se establezcan circulaciones ferroviarias a velocidades iguales o superiores a 160 kilómetros por hora, así como todos aquellos cuyo momento de circulación, parámetro al que acabamos de hacer referencia definido en el artículo 235, presente un valor superior o igual a 24.000. Consiguientemente, bajemos a 1.500, como usted ha sugerido, y modifiquemos los restantes puntos vinculados a este parámetro; luego lo aceptamos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, le ruego sea consecuente con la invocación que hemos hecho.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Si me permite un minuto, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dejarlo en treinta segundos y no se hable más.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor ministro, si es tan amable. Este documento de Renfe, del año 2000, es decir, el plan de seguridad del año 2000 que hemos estudiado, cifra con esta distribución gráfica, desde el año 1981 hasta 1999, unos descensos de siniestralidad importantísimos que los continuaron ustedes, pero en el que la franja de descenso es notable entre esos años. Sería de escaso nivel intelectual para esta Comisión estar mirando hacia atrás. Miremos hacia delante. Este grupo no ha hablado nunca de que la red ferroviaria española tenga índices de siniestralidad superiores a la media europea. **(El señor López-Amor García: Hace signos a la Presidencia.)** Creemos en la empresa ferroviaria...pero así no se puede funcionar. Si el señor presidente sigue indicaciones de portavoces de otros grupos, naturalmente...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Sí, sí. Nada más, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: El señor presidente sigue sus propias indicaciones, pero estará de acuerdo conmigo en que hemos hablado de dar un turno de cuatro minutos. Usted ha consumido ya seis.

El señor **SEGURA CLAVELL**: En un tema tan relevante...

El señor **PRESIDENTE**: Ha consumido ya seis minutos, señor Segura, pero en su primera intervención le recuerdo que también consumió treinta minutos fren-

te al resto de los portavoces que tuvieron una media de once minutos.

El señor **SEGURA CLAVELL**: ¡Y qué!

El señor **PRESIDENTE**: Comprendo que le parezca eso muy bien, pero la Presidencia no está de acuerdo. Por tanto, tiene la palabra su compañero de escaño, al que le ruego sea breve.

El señor **GALLEGO LÓPEZ**: Muy telegráficamente en menos de un minuto.

Quería ilustrar un poco a los miembros de la Comisión, como vecino y alcalde de Lorca durante más de diez años. No vaya a tener la tentación Renfe o el Ministerio de Fomento de suprimir los pasos a nivel en la línea Lorca-Águilas, suprimiendo la línea Lorca-Águilas. Cuando hemos hecho determinadas gestiones, antes y ahora, con altos organismos de Renfe se nos ha advertido, dejado caer, que esa línea, como no es rentable económicamente, aunque socialmente sí lo es cualquier inversión que se pudiera hacer sería perdida. Por lo tanto, simplemente quiero llamar la atención sobre este tema y rogar que, al igual que se solucionó en otros tiempos el paso de escolares por las vías —el casco urbano de Lorca tiene aún siete pasos a nivel—, también con otros gobiernos se solucionen ahora los problemas de los pasos a nivel de esta línea.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Quería decir que no puedo estar de acuerdo con su respuesta, porque ha hecho referencia a la Orden ministerial de 1994, sobre la comunidad autónoma a la que pertenezco, motivando a la vez una sonrisa que considero peyorativa, porque yo me he referido únicamente a los ayuntamientos, como se puede comprobar en el «Diario de Sesiones».

Sería absurdo que la Orden ministerial de 1994 se refiriese a las competencias de las comunidades autónomas en carreteras, cuando se transfirieron mucho antes de 1994. Por lo tanto, la Orden ministerial de 1994 no se refería a las transferencias a las comunidades autónomas, sino que cargó el paquete de gastos en todo este tema a muchos ayuntamientos, que sí tienen competencias incluso en calles propias de ciudades como podría ser Salou, que últimamente tuvo una cierta incidencia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ruíz López, en nombre de Izquierda Unida.

El señor **RUIZ LÓPEZ** (don Antero): Yo me quedaría con la primera parte de la intervención del señor ministro cuando nos decía que lo importante no era el pasado sino el futuro, y que ese futuro teníamos que construirlo entre todos. A mí me parece que son pala-

bras muy bonitas, pero le sugerimos que nos hagan un poquito más de caso, porque si cuando planteamos las iniciativas y soluciones ocurre lo que ocurre, no hay que esperar a que haya muertos, que parece ser que es cuando nos ponemos más tiernos, sino que hay que atender esas pequeñitas cosas que le sugiere muchas veces la oposición y que ustedes no las tienen muy en cuenta.

Repito que me quedo con el comienzo de la intervención del señor ministro, recordándole lo que le he dicho en mi intervención, y es que el plan existente sobre eliminación de pasos a nivel es de hace 14 años y se está incumpliendo. Yo le ponía el ejemplo del subterráneo de Alhama de Murcia, que se lleva incumpliendo desde hace dos años. Le pediría que se lo anotara en la agenda, a ver si se tiene en cuenta, porque estas pequeñitas cosas seguramente serán las que vayan solucionando estos problemas que luego nos traen estas situaciones dramáticas.

Para terminar, quiero aclarar que Izquierda Unida no está en contra del AVE, ni de la modernidad ni del progreso, que parece ser que siempre se nos quiere situar en las antípodas. Hay un tren convencional y nosotros queremos que siga existiendo, para que no ocurra lo que ya advertía hace un momento el ex alcalde de Lorca, y es que no quieran ustedes arreglar los problemas del tren convencional suprimiéndolo. Por lo tanto, nosotros lo que planteamos es que se adopten los medios necesarios para seguir manteniendo esa red convencional de trenes que tenemos en España.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ochoa.

El señor **OCHOA DE ERIBE ELORZA**: Quiero volver a insistir en que las voluntades políticas se plasman en los presupuestos y que, por tanto, esperamos que las cantidades destinadas a estos fines vayan a cubrir los objetivos que aquí se han mencionado. Por otra parte, quiero insistir en que la razón no es siempre proporcional al número de votos en el Congreso o en esta Comisión y que, a veces, se desatienden peticiones que son absolutamente lógicas como la que, en su momento, en la discusión de los presupuestos de 2001, propuso el Grupo Nacionalista Vasco de incrementar estas partidas para el Feve, concretamente dentro del País Vasco, y que fueron desatendidas olímpicamente con el rodillo acostumbrado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

Quiero advertirles a ustedes que el señor Núñez ha excusado su presencia. Por tanto, el señor Rodríguez dispone de todo el tiempo del grupo.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Quiero matizar que se puede evaluar y exigir el tercer pilar, el de la responsabilidad individual, cuando se parte de unos mínimos de calidad en la infraestructura y de mantenimiento. En ninguno de los casos a los que yo aludí,

dejando aparte los accidentes en pasos a nivel, se puede atribuir a la responsabilidad individual; son todos derivados de una deficiencia calamitosa de la infraestructura. En este sentido, vuelvo a repetir una vez más al señor ministro, aunque sea una auténtica lata, la discrepancia del Bloque Nacionalista Galego, no ya respecto del modelo ferroviario para Galicia, sino en concreto de lo que están aplicando de una manera bastante vergonzosa en el tramo Ferrol-Betanzos. Vuelvo a repetir que es material usado y que en el año 2007 nos van a dejar una infraestructura penosa, sin condiciones de calidad elementales. Éste es uno de los motivos graves de preocupación que tiene que ver mucho con la seguridad.

El señor **PRESIDENTE**: El señor ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Con toda brevedad, señor presidente, porque creo que la intervención del señor Segura ha sido muy clarificadora en relación con la interpretación que yo había hecho de su primera intervención de cara a las medidas a adoptar en el futuro en un enfoque de coincidencias, y para que el señor Segura tenga todos los datos con la misma transparencia con la que él ha explicado su propuesta, ya que seguramente de estos datos y de la consideración que le voy a hacer saldrá la coincidencia.

En este momento existen los compromisos que he enunciado, empezando por los de la red estatal de carreteras, según los datos que manejamos oficialmente en el Ministerio. Estamos obligado por el reglamento, y he reiterado el compromiso de hacerlo con carácter prioritario. En la red de Renfe hay 89 pasos a nivel, de momento superior a 24.000, 10 situados sobre la red del Estado. En la red de Feve, 52, ninguno en la red del Estado. Son 141 pasos a nivel que salen de ese compromiso. Además, en la red del Estado con momento inferior a 24.000, hay 11 en la red de Renfe y uno en la red de Feve; serían 12 más. Por tanto, si encontráramos capacidad de acuerdo para situar ese objetivo de 800, en este momento, con los datos de que dispone el Ministerio, —y tenga en cuenta, señor portavoz, que estoy manejando datos de tráfico en redes que no son del Ministerio de Fomento y, por tanto, me gustaría contrastarlo con las comunidades autónomas—, el momento 1.500 incorporaría 407 pasos de Renfe y 132 de Feve. Total, 539. Sumando estos compromisos, seleccionados con razones objetivas, en virtud de norma, serían 692 pasos. Esto nos permitiría seleccionar prioritariamente con el criterio de la visibilidad técnica otros 100 más.

Es verdad que si no hay acuerdo con las comunidades autónomas, o si S.S. está pensando en un nivel de responsabilidad de Estado superior al que ahora se establece en la normativa, a lo mejor hay que hacer menos pasos y la cifra es de 5.000, pero a mí me gustaría

alcanzar acuerdos con las comunidades autónomas en los términos en que se han venido alcanzando en los convenios que se han firmado hasta la fecha. Eso es lo que permite encajarlo, y por eso le doy esta argumentación, para que interprete correctamente que no es una cifra aleatoria. Con mucho gusto estoy a disposición de SS.SS. para detallar más el contenido de la misma de cara a la redacción final de la modificación reglamentaria o de la orden ministerial.

En cuanto a la intervención del señor Gallego, también del Partido Socialista, quiero decirle que la línea Lorca-Águilas se suprimió oficialmente en el año 1985. Por tanto, no es un problema de que S.S. esté preocupado, tiene que estar preocupadísimo. Se suprimió en el año 1985 —no sé si S.S. era alcalde o no— y se mantiene el servicio gracias al convenio de la comunidad autónoma. La Comunidad Autónoma de Murcia desde entonces mantiene abierto el servicio. Por tanto, no hay que cerrar la línea, la línea; oficialmente se cerró en el año 1985. Lo que tendrá que plantearse S.S., cosa que estoy seguro que sabe hacer, como es natural, es no sólo decir aquí que es bueno el mantenimiento de cara a la parte de Renfe y de Fomento, sino también decir en la comunidad autónoma que es bueno el mantenimiento de cara al convenio. Dicho así, estamos de acuerdo, pero no trasladando la duda de la supresión. Yo creo que en aras de la memoria histórica hay que poner las cosas en su sitio.

Señor Sedó, yo entendí que se refería a las comunidades autónomas. Por tanto, rectifico. Por favor, no interprete las sonrisas, porque entonces va a ser muy difícil el debate, ya que ahora se ha sonreído su señoría. No entremos en eso. Yo me excuso si ha habido algún gesto que no ha gustado, pero quiero decirle que he hablado de las comunidades autónomas. Sé que éste va a ser el problema. Todo el mundo quiere que se hagan las cosas y que lo pague el otro; es normal. Así es como se avanza, en la búsqueda de acuerdos en esa dirección.

En relación con la intervención del portavoz de Izquierda Unida y del paso por el que se ha interesado, en el borrador del convenio que se está discutiendo con la Comunidad Autónoma de Murcia está prevista la supresión del paso a nivel del PK-023/394 en Alhama de Murcia. No sé si es ese por el que se interesa S.S., pero está en el borrador del documento que se está negociando. En el momento en que se alcance un

acuerdo, cuando se firme, no antes, le daré una satisfacción a S.S. para que vea que también los pequeños detalles tienen cabida en los acuerdos.

Como dice el portavoz del PNV, es verdad que, al final, para pasar de las musas al teatro, hay que hablar de presupuestos, y comprenderá que no es un problema de votos sino que también hay otras políticas a la hora de seleccionar las prioridades. Conviene recordar que en la parte ferroviaria del País Vasco serán Renfe o Feve quienes tengan una parte de responsabilidad, pero que toda la red viaria de carreteras es de la comunidad y de las diputaciones forales, que también tendrán que hacer esfuerzos complementarios, que no me corresponde a mí, en estos momentos, controlar.

Señor Rodríguez, yo no he dicho que sólo hubiera responsabilidades individuales. He tratado de deslindar el conjunto de responsabilidades, y si actuamos en las tres direcciones, la mesa de la seguridad se sostendrá. Por cierto, señor Segura, no le voy a volver a leer mi intervención, pero he puesto la fecha y he dado cifras de cómo ha bajado el número de accidentes, y no he puesto la raya en el año 1996. He empezado dando los datos del año 1987. Por tanto, supongo que es la ratificación de mis palabras y no una rectificación de las mismas. Creo que si actuamos en las tres direcciones podremos avanzar mucho más rápidamente. Ese es el ofrecimiento que hago a SS.SS., poniendo la participación del Ministerio de Fomento y la responsabilidad política, como siempre, a su disposición. **(El señor Segura Clavell: ¿Tres semanas?)**

Tres semanas para la reunión con las comunidades autónomas. Yo estoy a disposición de la Comisión, señor Segura, pero no voy a pedir todos los días comparecer, porque, a lo mejor, me tachan de pesado. Sepan SS.SS. que la fecha en la que está convocada la conferencia sectorial del transporte con las comunidades autónomas es el miércoles 14 de febrero. Por tanto, por razones de consulta, para ese día debe estar formalizado y a disposición de la Comisión y de sus portavoces el contenido de estas propuestas.

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

Señorías, sin más que tratar, se levanta la sesión.

Eran las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**