



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2002

VII Legislatura

Núm. 455

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 31

celebrada el miércoles, 13 de marzo de 2002

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- | | |
|---|-------|
| — Del señor Contreras Pérez (Grupo Parlamentario Socialista), sobre terminación del estudio de alternativas, proyecto 200/17/20/0220: LAV Murcia-Almería, así como coste total del mismo. (Número de expediente 181/001337.)..... | 14620 |
| — Del señor Contreras Pérez (Grupo Parlamentario Socialista), sobre medidas previstas para disminuir la duración del trayecto ferroviario Almería-Madrid. (Número de expediente 181/001338.)..... | 14622 |

Comparecencia del señor director general de la Marina Mercante (López-Sors González) para informar sobre:

Página

	Página
— Los planes del Gobierno para mejorar la seguridad y el salvamento marítimo. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/000412.)	14624
— La política de seguridad el salvamento marítimo del Ministerio de Fomento. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/000417.)	14624
Comparecencia del señor subsecretario de Fomento (Menéndez Menéndez) para informar sobre:	
— El procedimiento de control de calidad de los «servicios postales reservados». A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/000957.)	14638
— Cómo se realizan los controles de calidad del Servicio Postal Universal que presta la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos y quién ha dado las órdenes para maquillar los resultados de estos controles de calidad. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000715.)	14638

Se abre la sesión a las nueve de la mañana.

PREGUNTAS:

- **DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE TERMINACIÓN DEL ESTUDIO DE ALTERNATIVAS, PROYECTO 200/17/20/0220: LAV MURCIA-ALMERÍA, ASÍ COMO COSTE TOTAL DEL MISMO. (Número de expediente 181/001337)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días, se abre la sesión.

Damos la bienvenida a la sesión número 31 de la Comisión de Infraestructuras al señor secretario de Estado de Infraestructuras, don Benigno Blanco, que va a responder, siguiendo lo previsto en el orden del día, a dos preguntas. Sin más preámbulos y si don Benigno está dispuesto, vamos a plantear la primera, sobre terminación del estudio de alternativas, proyecto 2000/17/20/0220: LAV Murcia-Almería, así como coste total del mismo, de la que es autor don Francisco Contreras.

Señorías, recuerdo que el trámite de preguntas, como todos ustedes saben, se sigue igual que en el Pleno, y además confiamos en la experiencia de don Francisco para resolverlo adecuadamente.

Tiene la palabra don Francisco Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señorías, señor secretario de Estado, como muy bien sabe, el tramo de alta velocidad Murcia-Almería se licitó por 150 millones de pesetas y la adjudicación se hizo a la empresa Getinsa en junio de 2000 por un precio que creo que está en torno a los 134 millones de pesetas. El plazo de ejecución era de doce meses, y yo formulé una pregunta escrita el 3 de octubre del año 2001 en la que pedía

información sobre cuándo iba a estar terminado el estudio informativo de alta velocidad. Ha pasado ya algún tiempo seis meses desde ese momento y ya sé que ese estudio informativo está hecho y que también se ha realizado la información pública. No obstante, me gustaría saber cuál es el presupuesto que se ha invertido para el estudio de alta velocidad hasta este momento y en qué situación está, porque los datos hasta ahora son contradictorios.

En el año 2001, según información del Gobierno, la inversión ha sido de 90,2 millones de pesetas, pero en otra información se dice que es, no lo digo por la pequeña diferencia numérica, sino por el hecho de 89,74. No es que me importe el millón escaso de pesetas que hay de diferencia; lo que sí me importa es que se afirma que esos 89,74 millones se destinan no solamente al estudio informativo de la alta velocidad, sino también al del soterramiento. Sin embargo, en la información pública no salió nada sobre el soterramiento. Si es posible, quisiera que me aclarara estas dudas sobre el presupuesto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Buenos días, señorías.

Los datos del presupuesto son los siguientes: La contratación definitiva se hizo por 122.500.000 pesetas (en euros, 736.239,83). Como es evidente, con respecto al precio de licitación que ha citado S.S. suele haber una baja que forma parte de las ofertas de los concursantes 622.050.000 pesetas, (en euros, 132.533,17), precisamente para incorporar al estudio el soterramiento la integración, llamémoslo como queramos, de la alta velocidad a su entrada en Almería.

Primero se contrata, pues, el estudio informativo y luego cuando se plantea de común acuerdo, como conoce S.S., con la ciudad de Almería la creación de un grupo de trabajo y la necesidad de estudiar conjuntamente una solución de soterramiento que se cofinanciará por otras administraciones y con las plusvalías que den los terrenos, se amplía, mediante el modificación contractual, por importe de 22.050.000 pesetas, el contrato inicial para que se incorporen al estudio inicialmente decidido las fórmulas posibles de soterramiento en la ciudad. Por lo tanto, la cifra total, sumando los 122.500.000 pesetas más los 22.050.000 pesetas del modificado, que, por cierto, se firmó el 15 de enero de 2001, suma un total de 144.550.000 pesetas, si no he hecho mal la suma. En cuanto a las distintas cifras de certificaciones, el millón al alza o a la baja va cambiando, como es evidente, según el momento en el que se dé la contestación, y salvo error en los datos, porque el contratista va emitiendo certificaciones y se le van pagando, por lo que va subiendo la cifra a pagar hasta llegar al tope final.

En estos momentos, como ha dicho S.S. y con esto concluyo el estudio informativo está redactado en su fase inicial, ha sido objeto de la aprobación previa que prevé la ley, se ha sometido a información pública y estamos valorando ahora las alegaciones, lo cual no quiere decir que el estudio informativo esté acabado definitivamente porque, hecha la aprobación provisional, sometido a información pública, como sabe S.S., estudiadas las alegaciones, se hace la declaración de impacto ambiental, y sólo después de tener la declaración de impacto ambiental se hace la aprobación definitiva (es el procedimiento que marca la Ley de transportes terrestres por remisión a la Ley de carreteras) del estudio informativo. Digamos que los estudios informativos tienen distintas fases con distintas actuaciones. Lo digo también por si se dice en alguna contestación que está aprobado provisionalmente, lo que no quiere decir que esté acabado, porque la aprobación definitiva viene después de la declaración de impacto ambiental.

Creo que con esto he contestado a las dos cuestiones sobre la fase del procedimiento y el coste del estudio.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Con brevedad he de decir que, a pesar de estos datos y de los retrasos, que, efectivamente, no han sido muchos, hay dudas por las siguientes razones: Como usted sabe, hubo un compromiso de que la alta velocidad entraría en Almería en el 2005. Esa referencia ya se ha quitado y se ha deslizado al 2010. Pero yo le diría una cosa, señor secretario de Estado: con la planificación plurianual del presupuesto para este tramo de alta velocidad, que es en el año 2001 de 450.790 euros, en el año 2002 de 384.470 euros y en el año 2003 de 2.402.830 euros, difícilmente

vamos a llegar al 2010. Dentro de unos meses tendremos un deslizamiento hasta el año 2015 o el 2020, porque en el estudio informativo que se ha hecho hasta ahora son 188.820 millones de pesetas lo que cuesta este tramo de alta velocidad, los 180 kilómetros que tiene aproximadamente. Si hacemos una simple división entre ocho años y 180.000 millones, sale a 23.500 millones de pesetas por año. La planificación, evidentemente, no apunta en ese sentido, y mucho nos tememos que pronto ustedes lo aplazarán al año 2010. No lo dirán pronto porque hay una campaña electoral en 2004, pero en cuanto pase el año 2004, si ganasen las elecciones, empezarían a hablar del año 2010.

Yo creo que en esto hay que ser rigurosos y claros y hay que decir qué es lo que se va a hacer, porque hay otra dificultad añadida, y es que, como todos sabemos, cuando se va a hacer alta velocidad, los encargos se le hacen GIF, y el tramo de alta velocidad Murcia-Almería no se le ha encargado al GIF. Sí tiene el GIF el encargo de la alta velocidad desde Madrid a Castilla-La Mancha-Valencia-región de Murcia, pero ahí termina el encargo del GIF, que no sabe nada del tramo Murcia-Almería. Por lo tanto, es lógico que existan dudas entre los ciudadanos, y nosotros, desde el Grupo Socialista, desde luego también las tenemos.

El señor **PRESIDENTE**: El señor secretario de Estado tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Yo supongo que la sonrisa con la que ha hecho estas manifestaciones el señor Contreras indica que ni él mismo se cree lo que dice y que es una broma, porque hablar de seriedad y hacer las elucubraciones pseudopresupuestarias que ha hecho S.S. es incompatible, desde luego.

Conoce S.S. perfectamente el procedimiento. Estamos en la fase de estudio informativo, haremos la declaración de impacto ambiental, y cuando tengamos la declaración de impacto ambiental, podremos aprobar los proyectos y sólo después haremos las obras. Por tanto, las consignaciones presupuestarias que existen en este momento son para estudios informativos para proyectos y para estudios ambientales, y eso evidentemente cuesta bastante menos que las obras. Los 188.820 millones de pesetas en que tenemos en estos momentos valoradas las obras aparecerán en las consignaciones presupuestarias, sean de la Dirección General de Ferrocarriles, sean del GIF, cuando estemos en condiciones de contratar las obras. No creo que sea un descubrimiento para S.S., experto seguidor, supongo, de las cuestiones de infraestructuras, que el proceso más largo de cualquier obra pública es el que se refiere a esta fase previa administrativa, pero es el que menos cuesta, curiosamente, porque los estudios cuestan menos que las obras, y por eso con poco dinero durante años se hace lo necesario para, después, con mucho

dinero en menos años poder hacer la obra. Esta es la dinámica de toda obra pública con la legislación de procedimiento y ambiental que tenemos en España.

En cuanto a fechas ya que primero se ha contemplado el año 2005 y ahora el 2010, las dos cosas son inciertas. La conexión con la alta velocidad de la ciudad de Almería es una novedad, creo que gozosa para la ciudad de Almería, aportada por el ministro de Fomento cuando presentó en esta Cámara el Plan de infraestructuras 2000-2007. Y en cuanto a la fecha del año 2010, no es una fecha para acabar ninguna obra; es la fecha final para tener concluidas las obras que integran el conjunto de las previsiones de los programas del Plan de infraestructuras. Es decir, es la fecha final para la inversión de los 17 billones de pesetas o, si se quiere en euros, 100.000 millones de euros del conjunto del plan. De las distintas obras, unas se irán acabando antes y otras después. El año 2010 es la fecha de referencia final para, por decirlo de alguna manera, la última obra que se contrate dentro del Plan de Infraestructuras. Y cuál va a ser esa obra no lo sabemos ni usted ni yo porque queda muchísimo procedimiento, dependiente en parte del Ministerio de Fomento, en parte del Ministerio de Medio Ambiente en parte de otros ministerios, con variables, por lo tanto, que no controlamos al cien por cien ninguno de nosotros.

Yo comprendo que cuando el Gobierno hace algo bueno para un territorio, como es la conexión en alta velocidad de la ciudad de Almería, la oposición tiene que decir algo para intentar demostrar que el Gobierno es malo a pesar de hacer cosas buenas para la ciudad, y normalmente se sigue un ciclo, al que responde en parte la intervención de S.S., que es, primero, decir que es mentira, que no lo vamos a hacer; cuando se va avanzando y los ciudadanos van captando que va en serio, porque empieza a haber actos administrativos, informaciones públicas y presencia de los proyectos en el territorio, se empieza a decir que no lo acabaremos en plazo, y cuando las obras están en marcha, se nos pide que las hagamos más rápidamente y acabemos antes. Es una dinámica, si se quiere, de juego para decir que el Gobierno lo hace mal, aunque esté haciendo cosas positivas, pero creo que tiene poca consistencia. Yo estoy convencido, en contra de lo que ha dicho S.S., de que los ciudadanos de Almería no tienen dudas. Saben que, gracias a una iniciativa del Gobierno del Partido Popular, Almería quedará conectada en el ámbito temporal del Plan de infraestructuras 2000-2007 con la más moderna red de transporte de la Europa unida, que es la red de alta velocidad. Si eso es percibido como bueno por los ciudadanos de Almería y si, además, con la colaboración del ayuntamiento, logramos que sirvan las obras de la llegada de la alta velocidad para mejorar, como espero que consigamos, la integración del ferrocarril en Almería, doble motivo para que la opinión pública de Almería esté contenta y no desconcertada. En todo caso, los datos son los que son, seguimos

el procedimiento por sus fases sin perder ni un día y dentro del ámbito temporal del Plan de infraestructuras estará hecha toda la inversión.

Por último y acabo, señor presidente, no es cierto tampoco que, como ha dicho S.S., las obras de alta velocidad las haga el GIF y que aquí haya una duda porque no está encomendada al GIF la conexión Murcia-Almería. Las obras de alta velocidad las hace en ocasiones el GIF, si se le encomienda por el Consejo de Ministros, y en ocasiones la Dirección General de Ferrocarriles. Por ejemplo le aporte unos datos para que tenga mejor información al respecto la línea de alta velocidad en el eje Atlántico, en Galicia, no la está haciendo el GIF, la está haciendo la Dirección General de Ferrocarriles; (hablo de zonas que están en obras ya); la línea de alta velocidad de conexión de Zaragoza en Huesca, que está en obras ya, la está haciendo la Dirección General de Ferrocarriles, no la está haciendo el GIF. Permítanos que, según las disponibilidades presupuestarias y la conveniencia del diseño técnico, nosotros, con los instrumentos de actuación ferroviaria que tiene el ministerio (GIF, RENFE, FEVE, Dirección General de Ferrocarriles), vayamos repartiendo juego sin monopolizar ninguna actuación en concreto en una de las entidades. En todo caso, el GIF sí tiene ya, en este caso concreto en los presupuestos del año 2002, una consignación presupuestaria para iniciar este año la redacción de los proyectos de la alta velocidad entre Murcia y Almería.

— **DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE MEDIDAS PREVISTAS PARA DISMINUIR LA DURACIÓN DEL TRAYECTO FERROVIARIO ALMERÍA-MADRID. (Número de expediente 181/001338)**

El señor **PRESIDENTE**: Antes de pasar a la segunda pregunta, pido mayor brevedad a los intervinientes, porque han consumido el doble del tiempo de lo previsto por la Mesa.

Pasamos a continuación a la segunda pregunta, sobre medidas previstas para disminuir la duración del trayecto ferroviario Almería-Madrid, de la que es autor el señor don Francisco Contreras, quien tiene la palabra para formularla.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor secretario de Estado, le recuerdo en primer lugar que la gestión en el Ministerio de Fomento no comienza con el señor Álvarez Cascos. Antes de él hubo otro ministro también del Partido Popular y hay otros dirigentes del Partido Popular que sí han participado —y si no tiene la cinta, yo se la daré— en el compromiso que hubo respecto al año 2005. En una próxima comparecencia suya la traeré para que vea que no el señor Álvarez-Cascos,

pero sí otros responsables del Partido Popular adquirieron ese compromiso.

No obstante, el señor Álvarez-Cascos sí adquirió un compromiso en julio del año 2000 en Almería, y una parte de ese compromiso se ha cumplido, que ha sido la sustitución del Expreso por el Talgo. Todos entendíamos en esos momentos que se iba a sustituir el Talgo ya existente por un nuevo Talgo; no ha sido así, pero se ha puesto el Talgo 7. También se había hecho el compromiso de disminuir el tiempo del trayecto Madrid-Almería en una hora y treinta minutos. Eso también se dijo y está en las hemerotecas. No solamente lo ha dicho el señor Álvarez-Cascos, sino que también lo dijo el señor Hernando. Ese compromiso no se ha cumplido, y la incorporación del nuevo Talgo ha supuesto una disminución de unos diez minutos. Por eso, la pregunta que le quiero hacer es, en primer lugar, si tiene previsto el Gobierno electrificar los 162 kilómetros del tramo Huérreja-Linares-Baeza, que sí acortaría el tiempo del trayecto en una hora y quince minutos o una hora y treinta minutos; y la segunda pregunta que le quiero plantear es qué otras medidas piensa adoptar RENFE o impulsar el Gobierno para que el tiempo de recorrido se disminuya realmente en esos noventa minutos, porque me parece que a estas alturas, cuando se está hablando de la alta velocidad y de conectar no se sabe cuándo Almería con Madrid en tres horas y media, la realidad es que ahora los almerienses tienen que hacer siete horas de viaje, cuando no hay retraso de tres o cuatro horas. Por tanto, yo creo que es importante que se diga cuáles son las expectativas en cuanto a reducir ese tiempo que nos parece que en estos momentos es excesivo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): El señor Contreras propone una actuación ferroviaria que a su juicio ahorraría tiempos de viaje entre Madrid y Almería, consistente en la electrificación del tramo no electrificado en estos momentos, porque, como saben ustedes, y si no lo saben, yo lo recuerdo, de la conexión con Almería sólo está electrificada el último tramo, que se hizo por razones de atender a los tráficos mineros en su día.

Nosotros hacemos otra cosa, y del Gobierno siempre se puede pedir que se haga todo lo posible y a la vez, pero ese me parece un planteamiento poco realista, más propio, si se quiere, de una mentalidad infantil es lo que hacen mis hijos pequeños que de una planificación rigurosa con medios escasos como la que tenemos que hacer todos. Nosotros hemos optado, como ha dicho S.S., por mejorar el servicio ferroviario en concreto con la sustitución por el Talgo 7, que ha sido objeto ya de alguna otra pregunta por el señor Contreras en esta misma Comisión al secretario de Estado que les habla.

Hemos optado por la conexión definitiva de Almería con la alta velocidad a través del corredor que la conecta con Murcia y con el corredor de Levante y con Madrid, que es una opción que creo que ha sido bien recibida, porque parece sensata, por Murcia, y a eso vamos a dedicarnos.

¿Cómo se consigue, de todos modos, acortar por la vía tradicional, por decirlo así, la conexión de Madrid con Almería, aparte de la mejora en los trenes, que ha supuesto ya un ahorro de unos catorce minutos en los tiempos de viaje respecto a los que existían antes de este verano? Mediante la inversión prevista en la línea de alta velocidad entre Madrid-Linares-Jaén, que ya está en obras, como sabrá S.S., en alguno de sus tramos. Todos los tiempos que se acorten mediante la reconversión a la alta velocidad de la línea Madrid-Jaén benefician, como es evidente, al tramo siguiente, también del mismo corredor, que es la conexión desde Jaén hasta Almería. Por lo tanto, el ahorro hasta los noventa minutos o el que se consiga finalmente está en marcha, en fase de obras en el tramo que ya tenemos de la línea de alta velocidad Madrid-Jaén y seguirá produciendo beneficios en minutos de viaje en la medida en que avancemos en las obras de esa conexión de alta velocidad. El proyecto del ministerio no es ahorrar tiempo mediante la electrificación del tramo final que falta, sino ahorrarlo mediante esa línea de alta velocidad, sin perjuicio de la conexión con Almería con la alta velocidad, que permitirá unos tiempos de viaje de algo más de tres horas, y que es por el corredor del Mediterráneo, como sabe S.S.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor secretario de Estado, la prepotencia que usted demuestra en sus intervenciones no le da más razón; más bien todo lo contrario, señor secretario de Estado. No debe de tener argumentos muy sólidos cuando recurre a lo que está recurriendo, a la descalificación de la intervención que yo estoy haciendo, a si es infantil o no lo es. Esa intervención sí que es infantil, señor secretario de Estado, y se descalifica por sí misma.

Yo voy a los hechos y le he hecho una pregunta muy concreta ¿Van a electrificar? No van a electrificar. Y que usted me diga que van a arreglar la alta velocidad entre Madrid y Jaén no arregla absolutamente nada. Puede arreglar un poco, pero es que usted sabe que las dificultades no están entre Linares, Baeza y Madrid. No es verdad. Ahí no están las dificultades. Las dificultades están entre Linares, Baeza y Almería, y ahí no hay prevista ninguna actuación. Si hay alguna actuación prevista, dígalos. Si se va a resolver la situación de que en más de 100 kilómetros el tren no pueda ir a más de 85 kilómetros por hora, eso es lo que yo quiero que usted me diga. No porque a mí me interese especialmente sino porque les interesa a los ciudadanos. A los

ciudadanos que salen de Almería les interesa mucha saber esas cosas, señor secretario de Estado. Y también les interesa saber por qué quitaron el Expreso con el argumento de que la ocupación era del 52 por ciento. Ahora han puesto un magnífico Talgo y la ocupación es del 61 por ciento. No hay tanta diferencia.

Eso es lo que ustedes tienen que explicar a los ciudadanos porque es su obligación, y no entrar en si los argumentos que da la oposición son infantiles o son lo que sean, porque eso no resuelve los problemas y ustedes tienen la obligación de dar esa información a los ciudadanos, como nosotros tenemos la obligación de preguntárselo. Y si no le gustan las preguntas, pues lo siento, pero es mi obligación hacerlas, igual que la de usted es no descalificarme a mí, sino contestar a las preguntas que se le están haciendo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Yo creo que el señor Contreras no me ha entendido, y por ello me remito a las intervenciones que transcriben las buenas profesionales aquí presentes. Yo no le he descalificado a usted llamándole infantil; he dicho que es infantil querer hacerlo todo y al mismo tiempo, pero ni usted ni yo hacemos eso. Usted apuesta por la electrificación, por lo que veo, y yo apuesto por la reconversión a la alta velocidad de la conexión Jaén-Madrid y por la conexión definitiva de alta velocidad de Almería con Madrid por el corredor del Mediterráneo. No le he acusado a usted de infantil. Usted tiene una opción y yo tengo otra. Creo que lo he dicho y me remito a la transcripción taquigráfica; no le he calificado a usted de infantil, sino al hecho de que pretendiese hacerlo todo a la vez. Lo que he puesto de manifiesto es que, como ninguno podemos hacerlo todo a la vez, reitero, usted tiene una opción y nosotros tenemos otra, las dos probablemente bienintencionadas, para defender una mejora de la conexión ferroviaria de Almería con el resto de España, pero distintas en todo caso. Por eso le decía que nosotros vamos a hacer lo que hemos previsto: mejorar los tiempos de viaje, por una parte, con un nuevo material más moderno, como es el Talgo 7; por otra parte, buscando el ahorro de tiempo en el tramo Madrid-Jaén mediante la reconversión a la alta velocidad, que ya está en obras parcialmente, y luego conectando Almería mediante alta velocidad íntegramente a través del corredor del Mediterráneo. Usted, por lo que veo, apuesta por una opción distinta, legítima, que es la electrificación, que por cierto no creo que ahorre los tiempos que usted ha dicho, porque en estos momentos, con el sistema de explotación que tenemos, con el tramo no electrificado, y hecha la reconversión que se hace en Linares, ya hay un aprovechamiento del tiempo con el material diesel que se acerca al que se podría

conseguir con la electrificación. Pero es una opción legítima la suya.

En todo caso, reitero, no convierta mis palabras en lo que no significan, no intente encontrar descalificaciones que no he pronunciado y únicamente permítame que ponga de manifiesto que tenemos distintas opciones ferroviarias para mejorar las conexiones de Almería con el resto de España en los tiempos de viaje. En este sentido, quisiera recordar, porque creo que es bueno hacer memoria histórica en ocasiones, que estamos hablando de unas mejoras muy sustanciales que van a permitir que al final de Plan de infraestructuras Almería esté conectada con Madrid en un tiempo algo superior a las tres horas, entre tres horas y tres horas y media, y que las propuestas del plan de transporte ferroviario del Gobierno socialista, definitivas en el mismo ámbito temporal, eran que la conexión de Almería con Madrid tuviese un tiempo de recorrido, dice el PTF, para el tren más rápido posible de cinco horas y cuarenta y siete minutos. Por lo tanto, sí le pediría que, en todo caso, siendo legítimas todas las opciones posibles para buscar la optimización ferroviaria, reconozca que la que ha buscado este Gobierno mejora muy sensiblemente, en casi la mitad de tiempo, la que en su día había planificado el Gobierno socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, terminada la primera parte del orden del día, suspendemos la sesión por dos minutos solamente, puesto que vamos muy justos de tiempo, para despedir al secretario de Estado y dar entrada al próximo compareciente.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE (LÓPEZ-SORS GONZÁLEZ) PARA INFORMAR SOBRE:

- **LOS PLANES DEL GOBIERNO PARA MEJORAR LA SEGURIDAD Y EL SALVAMENTO MARÍTIMO. A SOLICITUD DEL GRUPO MIXTO. (Número de expediente 212/000412)**
- **LA POLÍTICA DE SEGURIDAD Y SALVAMENTO MARÍTIMO DEL MINISTERIO DE FOMENTO. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 212/000417)**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión número 31 de la Comisión de Infraestructuras dando la bienvenida a don José Luis López-Sors, director general de la Marina Mercante, para cumplimentar las dos comparecencias, que se verán de forma agrupada, como saben S.S., la primera de ellas pedida por el Grupo Parlamentario Mixto, para informar de los planes del Gobierno para mejorar la seguridad y el salvamento marítimo, y la segunda, pedida por el propio

Gobierno, para exponer la política de seguridad y salvamento marítimo del Ministerio de Fomento.

Sin más, damos la palabra a don José Luis López-Sors para iniciar la comparecencia.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE** (López-Sors González): Aprovechando que esta comparecencia es doble, me he permitido tratar de hacer una exposición global de las actividades de la Marina Mercante porque todas ellas conducen a la seguridad marítima como una piedra angular de la política del ministerio. Por lo tanto, si les parece, vamos a ir describiendo las actuaciones diarias de la Marina Mercante.

En el gráfico que les muestro se indican nuestras zonas de responsabilidad, establecidas por un convenio internacional. Son las de azul oscuro e incluyen las islas Canarias, la zona de Casablanca, que es de Marruecos, y la zona de Portugal a la izquierda, la zona atlántica, Finisterre y la zona mediterránea. En total supone 1.500.000 kilómetros cuadrados, es decir, tres veces la extensión de España y casi 8.000 kilómetros de costa. Tenemos que estar preparados para dar servicio de salvamento y cubrir la seguridad de toda esa zona.

El tonelaje transportado por barcos en España en el año 2000 —no tengo datos de 2001— es de 291 millones de toneladas, de las cuales para las importaciones, que en el gráfico están en rojo, el cabotaje es el 12 por ciento nada más y solamente el 21 por ciento para las exportaciones. Se darán cuenta de cómo se divide ese mercado. Han entrado 112.000 barcos, todos ellos mayores de 100 GT. El movimiento de pasajeros es de 17 millones, el número de contenedores es de 7,5 millones de TO y la carga manipulada 350 millones de toneladas.

La flota de transporte de pabellón español al 31 de diciembre pasado estaba compuesta por 278 buques de más de 100 GT, de los cuales esos buques totalizaban 1.800.000 GT, 66 estaban en el registro ordinario, es decir, en el registro español de siempre, y 312 buques en el registro especial, llamado Registro de Canarias. En relación con el año 2001, podemos decir que se ha incrementado en un 11,2 por ciento el número de buques y en un 12,2 por ciento el número de toneladas y la flota controlada por empresas navieras españolas durante el mismo período ha sido del 20 por ciento. Así que parece que la flota general controlada por españoles ha subido más que nuestros registros, y quizá obtengan mejores condiciones en otros registros. Esta es la evolución desde el año 1989-1990. En el año 1989 no existía más que el registro ordinario, ha ido cayendo bastante el volumen de la flota, y en 1992 empieza el Registro de Canarias tímidamente, que se va desarrollando, y hoy prácticamente todo es Registro de Canarias, como hemos visto anteriormente.

En el año 2002 la flota de pesca estaba constituida por 15.000 y pico buques, que totalizaban 500.000 toneladas. Es un sector que engloba a 61.000 personas y 1.500

embarcaciones auxiliares en madrabas y bateas. De todo esto, 13.000 y pico barcos tienen menos de 18 metros, subsector que representa el 61 por ciento de la población trabajadora, y hay 1.800 barcos de más de 18 metros, el 83 por ciento del tonelaje total, que representa casi 24.000 personas, que es el 39 por ciento restante del sector. Como verán, tenemos que trabajar con dos subsectores perfectamente diferenciados y la problemática es diferente.

Respecto a la marina de recreo, el gráfico experimenta la distribución de la flota. Como verán, una gran parte se la lleva Baleares, con el 23 y pico por ciento, otra parte importante se la lleva Andalucía, por la costa tan extensa que tiene y luego Cataluña. El número de embarcaciones registradas es de alrededor de 270.000 y crece a un ritmo de 15.000 embarcaciones anuales. La política del ministerio se concentra en diez puntos: seguridad de navegación; control de las condiciones de seguridad de los buques; siniestralidad de los buques pesqueros, que nos preocupó muy especialmente el año pasado y este menos porque las condiciones climatológicas son mucho más bonacibles este año; náutica de recreo, que nos preocupa también mucho por lo que luego veremos; formación de las tripulaciones; iniciativas de la Unión Europea; propuestas de la Organización Marítima Internacional; Plan nacional de contingencias, que estamos poniendo en marcha; ejercicio de salvamento y lucha contra la contaminación, que hacemos regularmente, y el plan nacional de servicios especiales, que esperamos tener en marcha dentro de muy poco tiempo.

En el gráfico aparece también el dispositivo de separación de tráfico que tenemos en Gibraltar. Por él pasan 85.000 barcos todos los años, de los cuales más o menos 50.000 circulan en sentido de tránsito, en sentido longitudinal, y después tenemos los cruces en el tráfico de ferry de Algeciras a Ceuta y de Algeciras a Tánger, que completa la cifra total de ochenta y tantos mil. Recién inaugurado mi mandato, tuvimos un problema importante de colisión en el Estrecho, y esto ha hecho que tomáramos decisiones y que estemos trabajando también sobre esta cuestión. Esta es la imagen del tráfico diario de ese dispositivo.

El gráfico muestra también el dispositivo de Finisterre, que está formado, como todos los dispositivos, por una especie de autovía, una zona de separación de la costa por donde no se puede navegar, después hay una calle de tráfico de subida, un seto en medio de separación, una calle de bajada, y ahí se termina el dispositivo. Tal y como está actualmente, este es el dispositivo en aguas internacionales —por lo que tiene que estar aprobado por la Organización Marítima Internacional— que está más alejado de la costa. Tiene una distancia mínima a tierra de 21 millas y una distancia máxima de 31 millas. Este dispositivo nació más próximo a la costa, pero, por petición de los pescadores, porque estaba encima de algunos bancos de peces, se separó al máximo. Todavía hoy piden en alguna ocasión una separación mayor, pero es

inviabile porque el alcance de los radares fuerza a que no podamos alejar más el dispositivo. Tampoco lo admitiría la Organización Marítima Internacional. Por lo tanto, tampoco se pueden hacer muchas cosas.

También se muestra en el gráfico el dispositivo de Gata, cuya finalidad es algo diferente de las anteriores porque tiene solamente la de encauzar el tráfico de mercantes dentro del dispositivo de forma que defendamos a la flota de pesca.

El gráfico indica también el paso por los tres dispositivos: Finisterre, con 45.000 embarcaciones; 56.000 en Tarifa en sentido longitudinal; 28.000-30.000 en Tarifa en sentido transversal, y en Almería, en Gata, el resto. El 27 por ciento del tránsito del tráfico dentro de los dispositivos corresponde a mercancías peligrosas. Todo barco que entra en un dispositivo tiene que identificarse, decir cuál es su carga, de dónde viene y adónde va, y estamos conduciendo las mercancías peligrosas alejadas de la costa en defensa de nuestros intereses particulares. Las infracciones cometidas en los DST en el año 2001 están bastante controladas. Son muchas, pero son menos que las del año anterior. En Finisterre, 35 frente a 44; en el Estrecho, 5 frente a 11; en Cabo de Gata, 8 frente a 7.

En el gráfico aparecen también los proyectos en los que estamos trabajando. Igual que se instalan los dispositivos y se encauza el tráfico dentro de unas coordenadas, tratamos de hacerlo en los puertos con objeto de forzar también la seguridad en entradas y salidas del puerto. Hemos elegido puertos por los que nos parece que debemos comenzar por su volumen de tráfico, por la dificultad de dicho tráfico, porque son puertos dedicados a mercancías peligrosas, con refinerías, etcétera, y señalamos seis puertos para los que tenemos más avanzados los estudios, pero después hay que hacerlos a través de la Comisión de faros con Puertos del Estado, etcétera, y en ello estamos trabajando. También estamos trabajando en nuevos dispositivos en Cabo La Nao y Cabo San Antonio, y en su día presentamos lo que hemos preparado. Tenemos además un proyecto de zona de especial precaución de la vertiente este de dispositivo de separación de tráfico del Estrecho. Es como una isleta de circulación de carretera o de autopista con objeto de tratar de separar también el tráfico de cruce del de tránsito dentro del dispositivo. Es el extremo este, porque es por donde va la circulación Algeciras-Ceuta.

En cuanto al control y las condiciones de seguridad de los buques, se trabaja siempre el control por Estado de bandera, o sea, la flota propia, y el control por el Estado rector del puerto sobre la flota de pabellón extranjero. El control por el Estado de bandera se realiza a través de nuestra organización, que está recogida en el gráfico 29 capitánías de primera, 16 de segunda, 57 de tercera. Se han realizado un total de 50.000 inspecciones en el año 2001, divididas de esta manera: en recreo, en pesqueros y en mercantes. La plantilla de inspectores es de 118, de los cuales 26 son jefes de inspección, 67 ins-

pectores y 25 subinspectores. Estamos en un ratio de 430 inspecciones por inspector, que yo creo que es muy satisfactorio si lo comparamos con el de la Comunidad Europea.

En cuanto al control por el estado rector del puerto, es decir, control de nuestros inspectores sobre barcos de pabellón extranjero que visitan nuestros puertos, el objeto fundamental es erradicar de las aguas españolas o de las aguas europeas, ya que los demás países también lo hacen, los buques que no cumplen adecuadamente con los convenios internacionales y que, por lo tanto, son buques de riesgo. El Memorando de París está formado por todos los países de la Unión Europea y además por países como Canadá, Rusia, Noruega, Islandia, Croacia y Polonia. El gráfico muestra la evolución del número de inspecciones desde el año 1991 hasta ahora, cuando estamos en los máximos. En el año 2000 se realizaron entre todos los países más de 18.000 inspecciones a 11.000 buques diferentes. De ellos, 10.000 tuvieron deficiencias, con un total de 67.000, y se detuvo a 1.700 barcos por la gravedad de esas deficiencias. Esto es lo que se ha hecho globalmente.

En España hemos ocupado el año pasado el segundo lugar en cuanto a esfuerzo inspector, con un 9,8 por ciento del total de las inspecciones efectuadas. La Dirección General hizo casi el 10 por ciento de las inspecciones que hemos indicado, en 1.815 buques, de lo que 1.168 tenían deficiencias y de ellas 205 graves, por lo que se detuvo a esos barcos, que muchas veces nos crean después problemas en los puertos, como me parece que tendremos ocasión de ver, porque mientras el barco está detenido le puede llegar un embargo de un juez extranjero, por ejemplo, y nos quedamos con el barco. Nuestro esfuerzo inspector ha aumentado un 11 por ciento en relación con el año 1999. En el año 2001 hemos bajado el número de inspecciones, 1.694, y hemos conseguido que España esté en la lista blanca, o sea que nuestros barcos sean detenidos en países extranjeros por debajo de un mínimo que nos permite estar en dicha lista. El año pasado estábamos en la lista gris. Se refleja también la distribución de todos los países del Memorando de París ¿Qué esfuerzo inspector tienen? El máximo ha sido Italia, con un 11,3 por ciento, el segundo España, con el 9,8 por ciento, como decíamos anteriormente.

Respecto a otras campañas de inspección que hacemos, algunas aleatorias, hemos inspeccionado en cuanto a estiba y sujeción de la carga 43 barcos mercantes de los cuales hemos detenido dos. Es una campaña que hicimos de marzo a mayo de 2001 y que seguiremos haciendo todos los años; se harán inspecciones aleatorias, que podrán provocar detenciones de barcos.

En cuanto a buques pesqueros, hemos hecho una campaña especial de junio a octubre de 2001. Hemos inspeccionado barcos de bandera española y barcos de bandera extranjera, para lo cual previamente llegamos a un acuerdo con las autoridades inglesas y las irlandesas, porque hay barcos de intereses económicos españoles que tie-

nen su base en puertos españoles y descargan el pescado en las lonjas españolas y cuyas tripulaciones son españolas, pero que, por aquello de poder acceder a otros bancos comunitarios, enarbolan bandera inglesa o irlandesa, por lo que necesitamos firmar un convenio con ellos para poder inspeccionar esos barcos aunque sea en nuestros puertos. La consecuencia es muy clara: hemos inspeccionado aleatoriamente 210 barcos españoles que tenían los certificados en vigor y que, por lo tanto, teóricamente no deberíamos haber inspeccionado y de los cuales hemos detenido cinco. Había 527 deficiencias leves y 15 graves. De los trece de bandera extranjera que hemos inspeccionado, hemos detenido siete. Por lo tanto, estamos en más del 50 por ciento de detenciones. Esto nos da idea de la deficiencia de la calidad que tienen esos barcos. Las deficiencias leves han sido 21 y las graves, 43.

Tenemos que trabajar también en la protección de terminales y buques de pasajes, en lo que en inglés se llama security. Este año hemos estado preocupados porque en los periódicos se recibió una noticia de intento de atentado en barcos de pasaje, lo que nos llevó a hacer una campaña global con líneas de ferry que estaban haciendo el servicio de Canarias, del Estrecho y de Baleares y también con terminales marítimas que estaban haciendo tránsito internacional, como en el puerto de Santander. Hemos trabajado en ello, y aunque creo que no se podría evitar que hubiera atentados, estamos poniendo los medios para que nos vean actuar y tomar medidas positivas de forma que se inhiban de esas acciones.

Por otra parte, en la Organización Marítima Internacional hemos presentado dos medidas como consecuencia de la petición de Estados Unidos después del 11 de septiembre para que la Organización Marítima Internacional actuara en cuestiones de seguridad, medidas que son las que nosotros ya estábamos introduciendo en España. Son, concretamente, medidas de seguridad pública en las terminales portuarias de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje y financiación de costes derivados de su aplicación —sabrán ustedes que el Parlamento ha aprobado una tasa especial para cubrir estos costes portuarios en los presupuestos del año pasado— y medidas de seguridad pública a bordo de los buques de pasaje. Quiero decirles también que nuestros barcos de pasaje, al menos en la época estival, llevan a bordo dos policías nacionales. Cuando contamos esto en la Organización Marítima Internacional, nos felicitaron, porque Inglaterra intenta hacerlo y no lo puede hacer, por ejemplo, y nosotros lo estamos haciendo.

Respecto a la siniestralidad en los tres subsectores, recreo, pesquero y mercante, las cosas están un poco difusas, pero vemos que en recreo tenemos un problema que sigue aumentando, aunque hemos paliado algo la tendencia. En pesqueros se está reduciendo la tendencia, o al menos se mantiene, y en mercantes, como son pocos estadísticamente no se puede establecer una conclusión, pero digamos que se mantiene. En cuanto a

los buques de pesca, queremos actuar en cuatro aspectos: campaña de formación, ya que el 80 por ciento de los problemas que originan una emergencia se deben al factor humano, y por ello tenemos que reforzar la campaña de formación como sea; establecimiento de radiobalizas personales, que permitirían que cuando un hombre cae al mar, si lleva incorporada a su chaleco salvavidas una radiobaliza personal, al avisar el barco de que tiene un siniestro, se desplazan helicópteros que conforme se van acercando van descubriendo donde está cada uno de los naufragos por sus radiobalizas personales —en esto estamos en fase de ensayos y hemos hecho pruebas en Galicia, en A Coruña y en Vigo, también en Gijón y en el Mediterráneo; adopción de chalecos compatibles con el trabajo, porque es muy raro que las personas trabajen en los barcos con los chalecos salvavidas, y trajes térmicos. Ha habido una experiencia muy importante en el norte de Irlanda, donde se hundió el barco Sansa y apareció a los dos o tres días un naufrago español porque, pese a la temperatura tan fría de esas aguas, llevaba puesto un traje térmico y pudo aguantar dos días. Allí es obligatorio llevarlo porque Irlanda está muy al norte, pero por debajo de ese paralelo no se usan trajes térmicos.

En buques de pesca también hay que destacar el acuerdo que he mencionado anteriormente con la administración marítima del Reino Unido, por el que verificamos las condiciones de seguridad y elegimos los barcos en razón de que el armador o el operador sea de nacionalidad española que más del 50 por ciento de la tripulación sea española, que las capturas sean descargadas en las lonjas españolas o que el buque se encuentre en nuestras aguas. En esos casos podemos inspeccionar. Hay que decir que los inspeccionamos en puerto español, y eso lo hemos aprobado el 27 de diciembre de 2001.

Lo relativo a emergencia en embarcaciones de recreo tiene bastante que ver con el gráfico anterior, pues es proporcional al volumen de flota que hay en cada una de las comunidades. En total tenemos 1.509 emergencias en el año. En el gráfico que se indica la distribución, que habrán visto alguna vez porque en la Comisión de Infraestructuras se ha mostrado esta gráfica en alguna ocasión. En ella se reflejan las emergencias que se han atendido por mes y año en embarcaciones de recreo, y vemos que tenemos un pico en el período estival que nos fuerza a tener los medios adecuados para cubrir ese pico y concretamente los medios humanos con dedicación específica en esas fechas.

Respecto a las motos náuticas creo que recientemente se ha publicado un decreto cuyo objetivo es básicamente aumentar la seguridad de los usuarios y la de los bañistas, que muchas veces son los que se ignoran. Se establecen tres titulaciones según la potencia de los motores y se prohíbe su uso en las zonas de baño balizadas y en una franja de 200 metros de la costa. Esto es importante porque el balizamiento de las playas está a 200 metros, pero los acantilados no están balizados y en ellos se reservaban por ley los primeros 50 metros. Yo creo que

son sitios de recalada de embarcaciones deportivas mayores, que también tienen derecho a que no les pase una moto de agua por encima. En el decreto se mantiene la edad mínima que se fijaba en las órdenes ministeriales anteriores, que es de 18 años o 16 años con autorización paterna.

Todos los años hacemos una campaña importante de náutica de recreo. Ya hemos visto el pico que teníamos. En el año 2000 anticipamos la campaña de mediados de julio a mediados de junio y el año pasado la iniciamos el día 1 de junio y además con algunas novedades como, por ejemplo, folletos descriptivos en todas las lenguas españolas y en inglés, francés, alemán y español, con una difusión muy grande. Hemos mejorado también en campañas de concienciación con un ejercicio conjunto con los clubes náuticos, una jornada de puertas abiertas y una rendición de cuentas en el mes de septiembre, de forma que intentamos estar en los medios más tiempo con el objeto de que la gente sea consciente de esta problemática. Con vistas a este año vamos a tener también algunos spots de televisión para hacer incidir más la cultura de seguridad.

El 80 por ciento de los accidentes, según la Organización Marítima Internacional, son achacables a errores humanos, por lo que tenemos que trabajar en la formación de las tripulaciones, para lo cual estamos desarrollando el convenio internacional de formación y guardia con órdenes ministeriales relativas a normas de calidad o certificados de especialidad o tarjetas profesionales, pero queda todavía el factor humano que puede ser la negligencia, puede ser la fatiga y puede ser la rutina diaria y ahí también tenemos que actuar. Lo estamos haciendo ya aplicando el método del caso para mejorar las actitudes de las tripulaciones. Esta idea nace como consecuencia de la colisión en el Estrecho de julio del año 2000. El año pasado, justo antes de comenzar la operación Paso del Estrecho, tuvimos en Algeciras una primera reunión con las tripulaciones de todas las líneas de ferry en la que presentamos tres casos prácticos ficticios, pero sacados de deducciones de la realidad, y pedíamos que los asistentes criticaran las actitudes de los protagonistas de los casos. Lo más frecuente es que ninguno de los tripulantes haya hecho las cosas tan mal como para que se le pueda señalar con el dedo como único culpable, sino que la emergencia se desencadena siempre como consecuencia del sumatorio de una serie de esas actitudes no perfectas. Solamente cuando se produce una suma determinada de esas es cuando se puede producir el accidente. Por lo tanto, estamos trabajando en ese sentido. Ya hemos impartido unas clases el año pasado y creo que en el mes de abril de este año estaremos preparados para hacer un primer curso ya comercial en Beranes, con asistencia de miembros de navieras españolas, tripulaciones, capitanes, primeros oficiales y al que me propongo invitar a la Organización Marítima Internacional, a alguien de la Comisión Europea y a alguien de la Universidad de Malmö, por-

que me parece que, si acertamos y actuamos bien en este sentido, debemos compartirlo con esas organizaciones con objeto de que, si a ellas les parece bien, refrenden el curso e incluso lo implanten.

En cuanto a las iniciativas de la Comunidad Europea, ustedes ya saben que hay dos paquetes, Erika I y Erika II. El Erika I habla del control de los buques en los puertos y de la modificación de la directiva y dice que eso supone mejorar la actividad y coordinar los esfuerzos del *port street control*, del Memorando de París. La segunda directiva habla de reforzar también las exigencias de las sociedades de clasificación y la tercera sobre petroleros de doble casco, de conseguir acelerar los plazos de desaparición de los petroleros de casco sencillo, que han sido causa de numerosos desastres en los últimos años.

El paquete Erika II recoge un sistema comunitario para seguimiento y control de la información sobre tráfico marítimo, lo que se llama el AIS, que supone que cada barco pase automáticamente información al país por cuyas aguas navega y para el establecimiento de un fondo europeo de compensación por daños causados por hidrocarburos, que completará el fondo de la OMI y lo multiplicará. Se establece en 150 millones de dólares, cuando España por el desastre del Mar Egeo va a recibir como mucho 10.000 millones de pesetas y diez años después.

Este fondo se está multiplicando considerablemente y además va a haber una parte del fondo que va a ser de disposición a cuenta, y automática. Respecto a la Agencia Marítima Europea, de la que también habrán oído hablar, está muy elaborada la forma en que funcionará y está pendiente de establecer cuál será su sede.

En la Organización Marítima Internacional hemos mantenido una posición activa de colaboración al máximo, y esto ha conducido a dos cosas. Por una parte, España era miembro del grupo C del Consejo, al que pertenecían países elegidos por su distribución geográfica, ya que España está en la boca del Mediterráneo, en el Atlántico, en unas rutas de mucho tráfico, y ha pasado a ser miembro del Consejo en el grupo B, que está formado por diez países, que son los de mayor interés en el comercio marítimo internacional. Y, por otra parte, a España, en la Asamblea General de noviembre del año pasado, se le ha dado la vicepresidencia primera de la asamblea por este período de sesiones, es decir, por un plazo de dos años hasta la próxima asamblea. Creo que es un reconocimiento a la actividad del Ministerio de Fomento en esta materia.

Una consecuencia de eso, como decíamos, es la actividad que estamos manteniendo en la OMI. En la OMI hemos presentado en este año y medio largo del orden de 20 propuestas distintas. Entre ellas, una relativa a la lucha contra el terrorismo, que fue de las últimas; estamos traduciendo al español los cursos modelos de seguridad de la OMI, porque estaban todos en inglés y su comprensión era dificultosa para muchos marinos de habla española; presentamos en su día una propuesta

sobre implantación acelerada del doble casco, en consonancia con las directivas europeas; hemos presentado propuestas sobre lucha contra el fraude en títulos y certificados, porque es un problema importante. Esta imagen que tenemos aquí es la emergencia del buque Castor, que tenía una grieta en cubierta de banda a banda, que estaba cargado con 26.000 toneladas de gasolina, que es un producto ligero, y que, teóricamente, podía explotar en cualquier momento. Les recuerdo a SS.SS. que el Mar Egeo ardió en A Coruña llevando un producto pesado. Pues en este caso, con un producto ligero, con esa quiebra en la cubierta y moviéndose constantemente podría haber saltado una chispa en cualquier momento y haberse producido una explosión. Así quería entrar en Almería para seguridad del barco y para salvar las 26.000 toneladas de gasolina, porque a la gente la salvamos nosotros. No les permitimos pasar de 30 millas de la costa y los sacamos a todos en helicóptero. Como consecuencia de ello se sabía que algunos países iban a presentar en la OMI una propuesta de obligatoriedad de puertos de refugio. Nosotros presentamos una propuesta de designación de zonas de refugio más que de puertos de refugio, porque entendemos que nuestros intereses costeros son nuestra primera obligación.

En cuanto a la lucha contra la contaminación, hay un convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha de 1990, el OPRC90, que establece los planes de contingencias. Por esos planes de contingencias las partes firmantes se comprometen a trabajar conjunta o armonizadamente para luchar contra la contaminación. El ministerio, con fecha 23 de febrero de 2001, dio una orden comunicada que tenía tres objetivos importantes, estableciendo el plan de contingencias en España: El establecimiento de operaciones básicas de actuación en caso de accidente o por producción de una contaminación en el mar. La coordinación de los distintos medios materiales y humanos que intervienen en un suceso de esta naturaleza, que una parte serán de la Administración central, otra parte importante será de las comunidades autónomas y otra parte importante será de las administraciones locales. Toda contaminación termina en la playa. Por lo tanto, las tres administraciones están involucradas. Y la adaptación de la respuesta a los esquemas internacionales.

Les quiero decir a SS.SS. que ya estamos trabajando en este tema con las comunidades autónomas. Por ejemplo, con la Comunidad de Canarias hemos tenido ya dos reuniones para ayudarles a establecer sus planes de contingencias territoriales. Con los puertos y costas tendremos que trabajar para definir los planes de contingencias interiores. Habrá también otras cuestiones que formarán el plan de contingencias nacional. Esto es un ejemplo de cooperación internacional.

El Concordia era un barco de bandera de Malta con destino a El Cairo, que procedía de una refinería francesa. Lo denunció el servicio de vigilancia francés. A

180 millas al norte de la Estaca de Bares estaba produciéndose vertido. Nosotros actuamos de la siguiente manera. Como el barco iba a Egipto, lo esperamos en el dispositivo de separación de tráfico del Estrecho. Allí lo invitamos a entrar en Algeciras. Evidentemente, no quiso entrar en Algeciras. Entonces, le pedimos autorización para mandar a dos de nuestros inspectores y descolgamos en un helicóptero a un ingeniero naval y a un marino. Tomaron muestras de todos sus tanques y se volvieron en el helicóptero. A los diez días apareció una contaminación en el norte de Galicia y tomamos muestras. El CEDEX analizó ambas muestras y determinó que eran de la misma procedencia. Automáticamente presentamos una denuncia a las autoridades francesas, que me imagino que habrán sancionado al barco. Es un ejemplo de cooperación internacional. Todas las administraciones españolas, pero también las administraciones de otros países, tienen que colaborar, porque el mar es de todos y la contaminación, produzca donde se produzca, la final termina, dependiendo de hacia donde sople el viento, en unas costas o en otras.

En esta imagen vemos la estela, se ve perfectamente, que estaba dejando el barco como consecuencia de la contaminación. Es un tema en el tenemos que trabajar y estamos haciéndolo en colaboración con el INTA.

Esta es una imagen de la costa catalana y ahí se ve perfectamente una contaminación. Lo bonito sería poder llegar a detectar vía satélite, en tiempo real, que se está produciendo una contaminación y poder mandar un avión de ala fija, por ejemplo, o un helicóptero para tomar nota. Hay que ir al efecto disuasorio, que los barcos sepan que nosotros tenemos medios para poder detectar cualquier vertido que se realice en nuestras aguas.

También como efecto disuasorio estamos aumentando considerablemente las sanciones que imponemos como consecuencia de escapes que se pueden producir en los puertos por los barcos que están trabajando allí, que algunas veces pueden ser accidentales, pero que otras veces no lo son, porque les sale mucho más barato contaminar que no entregar los residuos en puerto. Por eso el poder sancionador es muy importante aplicarlo en este tema.

Hemos realizado una serie de ejercicios de lucha contra la contaminación en diversas zonas, como, por ejemplo, en Cartagena, en Algeciras, en Canarias, y en A Coruña, con objeto de facilitar la colaboración de todas las administraciones, que se armonicen entre ellas, que vean cómo se hace, etcétera.

Este es el Centro de Seguridad Marítima Integral de Jovellanos, donde vemos una piscina de simulación de olas, botes, lanchas de salvamento, balsas, etcétera. La parte de la derecha es una zona de lucha contra incendios en distintos escenarios. Detrás del edificio de la derecha, aunque ahí no se ve, hemos inaugurado un simulador de un avión, con objeto de formar —y para ello tenemos un contrato con AENA— bomberos aero-

portuarios. En un período de tres años todos los bomberos de los aeropuertos españoles pasarán por ahí para formarse. Aquí vemos distintos simuladores de navegación, distintas escenas de fuego en la piscina, etcétera. Es una actividad que queremos vender a distintos países: la formación de sus gentes.

Los buques asistidos por Salvamento Marítimo en el año 2001 son los que se marcan ahí. En paréntesis tenemos los producidos el año anterior. Vemos que la cifra oscila. Los de recreo han aumentado, aumenta la flota de recreo, que suponen el 56 por ciento del total, y por eso tenemos que actuar sobre el tema. Las urgencias marítimas atendidas en 2001 son las que figuran ahí y tenemos también las del año 2000 a la derecha. Se han incrementado, en total, un 5,2 por ciento con relación al año 2000. Evidentemente, hay muchas falsas alarmas. También aparece aquí otra actividad que no nos corresponde como tal, pero una vez que una patera está en el agua y hay riesgo de hundimiento, tenemos que actuar. Este es el total de personas rescatadas al año. El año 2001 lo hemos cerrado con más de 2.300 personas. Su evolución es tristísima, pero es así.

Estos son los medios con los que cuenta la sociedad de salvamento. Se han incluido 21 embarcaciones de 15 metros y 19 embarcaciones de 20 metros, que son las que recogía el plan 1998-2001, pero hay cuatro embarcaciones de 20 metros que están pendientes de entrega y que entrarán en servicios antes de junio. Tenemos cinco buques de salvamento en régimen de exclusividad, nueve de disponibilidad y los que son extras figuran ahí; embarcaciones de rescate de 15 y de 20 metros de eslora; cinco helicópteros que tienen capacidad para unas 19 personas más la tripulación, o sea, que en un único ejercicio de rescate podemos liberar a 19 personas. También hay lanchas de limpieza.

Con esto he terminado. Les pido perdón si me he excedido en el tiempo y me someto a sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el petionario de la comparecencia, el Grupo Mixto, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Empezaremos por constatar que la intervención del señor director general de la Marina Mercante ha tenido un aspecto cuantitativo y descriptivo, y sería interesante la seguridad de la vida humana en el mar y, por lo tanto, todo lo que tiene que ver con el funcionamiento de la Sociedad de Salvamento Marítimo, de los medios humanos, de las infraestructuras, y los resultados que da el manejo de todos ellos en este momento con la filosofía que se está empleando.

Dividiré la intervención en tres partes. La primera referida a lo que consideramos un elemento crucial del sistema, que es la aplicación del sistema mundial de socorro y seguridad marítima; la segunda hará referencia a la utilización de medios humanos y materiales,

como barcos y helicópteros, en la seguridad de la vida humana en el mar y en el salvamento; y la tercera a algunas cuestiones de carácter concreto que pueden servir de comentario a lo que vamos a decir.

En relación con el sistema mundial de socorro y seguridad marítima, tenemos que hacer varios apartados. En primer lugar, voy a referirme al carácter organizativo. Quiero dejar claro al señor director general que hay la idea muy generalizada de que, desde el punto de vista organizativo, el sistema carece de los elementos necesarios para conocer en todo momento los barcos incluidos en el nuevo sistema mundial. O sea, que la base de datos no está actualizada porque falta el registro de muchos barcos, con lo cual si un barco naufraga y hace uso del sistema mundial de seguridad marítima, si no está registrado, nadie puede conocer de qué barco se trata. Sería interesante que hubiese una inspección detallada para garantizar, por lo menos en este aspecto, el funcionamiento del sistema.

En segundo lugar, hay un aspecto muy importante que es el de la formación; un elemento indispensable para el buen funcionamiento del sistema, ya que si es utilizado por personal no cualificado o que carece del certificado pertinente, conduce a equívocos y falsas alarmas, a las cuales usted ya aludió en esta información, que fueron muy evidentes y muy abundantes en los últimos tiempos. La falta de cualificación de los formadores es otro de los problemas. Existe un personal que no tiene el suficiente conocimiento o no está suficientemente capacitado para que se haga un uso correcto del sistema. Hay cantidad de alarmas que se producen a nivel general tanto en la llamada selectiva digital como en las radiobalizas, lo que es una prueba evidente de lo que acabamos de decir. No creemos que ese sistema de radiobalizas individualizadas pueda obviar esta cuestión, sino que puede incluso aumentarla.

En todo caso, queremos señalar que hay un tema pendiente que puede parecer de tipo profesional, pero que no lo es. Nos gustaría que el señor director general de la Marina Mercante diese algunos datos sobre el uso que se hace de los oficiales radioelectrónicos en relación con este sistema mundial de seguridad. No parece que puedan ser comparables los titulados con cinco años y dos cursos de experiencia profesional con los que hacen cursillos de 50 o, todo lo más, 150 horas. Sería necesario que, desde el punto de vista de la seguridad del sistema, se aquilatase perfectamente cuál es la funcionalidad de los radioelectrónicos oficiales y cuál es la de aquellos que a través de cursillos, pueden tener una función puramente operativa. Eso hay que tenerlo en cuenta desde el punto de vista de ciertos elementos específicamente importantes en el funcionamiento del sistema, sobre todo para la docencia.

La tercera cuestión es la coordinación. En concreto, en esa conferencia de Valencia de 1997, en una de las resoluciones se aludía a la coordinación de los países vecinos en relación con este sistema. Nos gustaría

saber cómo se puede realizar la coordinación del Estado español con Portugal cuando este carece de la instalación del sistema mundial de socorro y seguridad marítima, lo que indica hasta qué extremo sería importante que se mantuviesen otros elementos complementarios que tuvieran que ver con el sistema anterior para garantizar totalmente el socorro y la seguridad marítima. Sería importante que se respetase la coordinación, que debe haber entre las torres de control y las estaciones costeras, y hay un protocolo de actuaciones entre Telefónica y Sasemar donde queda clara la competencia de cada uno. Sería conveniente que se respetasen esas competencias por parte de cada entidad, actuando conforme al protocolo. En ningún caso se debería obviar las actuaciones de las estaciones costeras hasta que esté finalizado totalmente el funcionamiento del mismo, que deja muchos cabos abiertos, como queda claro en toda la problemática del socorro del Tradén, que me imagino que usted conoce perfectamente.

Y, por último, están los elementos técnicos, que merecían también una investigación a fondo. Al estar fundamentado el sistema mundial que se aplica desde febrero de 1999 en el Estado español en el aspecto informático, la operatividad del procedimiento de socorro en cualquier momento puede tener un fallo. Es un sistema complejo sometido a elementos muy sensibles y puede ocurrir por lo tanto, que no se pueda asistir a la llamada de auxilio. Aunque es cierto que esto puede ocurrir también en el sistema convencional, al ser distinto el diseño operativo y técnico, se puede atender la llamada en cualquier momento, pues en este sistema existen alternativas tanto de equipos como de líneas telefónicas que, con carácter de urgencia, pueden solventar los fallos técnicos que se planteen.

Yo creo que todas estas cuestiones deberían de llevar a la Dirección General de la Marina Mercante a no ser tan triunfalista ni estar tan absolutamente segura de que el nuevo sistema no merece una investigación a fondo y, sobre todo, no merece estar complementado con los sistemas tradicionales, por lo menos en un período transitorio de varios años. Todas estas cuestiones yo creo que menoscaban la credibilidad del sistema, como reconoce la propia Organización Marítima Internacional. En fin, pensamos que reducir la fiabilidad y la garantía del sistema, no es la mejor forma de enfrentar el problema de la seguridad. Pensamos que el sistema convencional debería de permanecer.

Y, ahora, vayamos a la segunda cuestión. A mí me llamó mucho la atención en el caso del barco Ramdane Abana, que las administraciones públicas reconocieran que hubo un error de cálculo y un retraso en las operaciones de emergencia. Parecía que abría una nueva etapa en el funcionamiento, en concreto, del Sasemar, pero esto se saldó, parecerse, con la destitución de los responsables de ese error de cálculo y del retraso en las operaciones de emergencia. Sin embargo, el problema del salvamento marítimo en el Estado español, desde el

punto de vista del Bloque Nacionalista Galego, creemos que tiene una cuestión más de fondo, que es la manera en que se ejerce el funcionamiento del sistema, que está privatizado cuando pensamos que debería ser fundamentalmente público desde todo punto de vista. Incluso, nos atrevemos a decir más: en los lugares donde funciona mejor el salvamento marítimo usted sabe que tiene un elemento público, no quiero decir que eso sea bueno, que es el elemento militar, que da estabilidad, fiabilidad y rapidez a las intervenciones, porque, a veces, el sistema de relaciones puramente mercantiles que establece Sasemar con una serie de compañías está sometido al criterio de la ganancia.

Por ejemplo, nos llama la atención que se haga una distinción entre medios estables totalmente fijos y aquellos que están en una disponibilidad momentánea, o entre los exclusivos y los que están disponibles. Yo creo que sería mejor que fuera siempre estable y, a ser posible, de dependencia claramente pública, porque así no estaría de por medio el interés y la ganancia en relación con la vida humana, y eso es muy importante. ¿Cuánto cuesta una hora extraordinaria de actuación de helicópteros o de remolcadores de salvamento a la Dirección General de Marina Mercante? Ese sería un dato interesante para ver —y voy acabando— si es el mejor modelo o no. ¿Cuánto dinero se está pagando para atender esa situación terrible de las pateras, de los inmigrantes, que ha aumentado de forma alarmante? ¿Cuánto dinero de las arcas públicas va a compañías privadas? ¿Cómo actúan las compañías privadas? ¿En función de salvar la vida humana en el mar, en función de actuar diligentemente o en función de ocupar horas? Porque eso es muy importante. Yo creo que esto no puede quedar al criterio de una empresa privada.

Quería ceñirme a los siniestros muy importantes ocurridos en los últimos años en A Coruña, que yo creo que todos ellos no han sido investigados y resueltos debidamente. En concreto, le cito, por ejemplo, el caso del Prostor, por limitarme a la etapa del Partido Popular, que dejó muchas sombras de dudas sobre la manera de actuar de las capitánías y de la dirección general; el caso del Franco; el caso del Rey Álvarez II, que fue francamente alarmante; el caso del Faro Morrazán; el caso del Frihav o el caso del Zina, por supuesto muchos de ellos vinculados a actuaciones en relación con REPSOL, que yo creo que merecían algo más que multas de tres millones de pesetas, que no se sabe muy bien si luego se pagan o no.

Por último, dos anécdotas y acabo. Primero prescindimos definitivamente de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el Estado español, es decir, ya no es una batalla que se vaya a dar, se le deja a otros Estados, en nombre de otros intereses políticos. Y segundo, usted pone el ejemplo de Jovellanos, que nos parece muy bien, pero, ¿cuándo se va a hacer un criterio zonal que tenga en cuenta la enorme importancia de Galicia desde el punto de vista del tránsito marítimo de las

mercancías peligrosas y, por lo tanto, los medios fundamentales —recuerden el caso del Alonso de Chaves,— vuelvan otra vez a tener su base en A Coruña, en Ferrol o en alguno de los puertos gallegos que está más próximo al lugar donde se producen siniestros? Para nosotros sería muy importante que lo clarificase.

Y nada más, solamente quiero pedir disculpas porque tengo que ausentarme. Volveré después para escuchar la respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Segura, en nombre del Grupo Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor director general de la Marina Mercante, en su condición de presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo o en la de director general, yo quisiera darle, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, las gracias y mostrarle nuestro reconocimiento por la explicación que nos ha dado. No podemos dejar de hacerlo. Pero entienda que esta es una Comisión de naturaleza política en el Parlamento español, que debe velar por la defensa del bien público en nuestro país. El litoral, el transporte marítimo y la vida en la mar es un auténtico bien público de cuya defensa este grupo parlamentario hace, desde luego, actuación política permanente.

En consecuencia, sin dejar, insisto, de reconocer la importancia de la explicación que usted nos ha dado y de los medios audiovisuales que ha traído, creemos que hubiese sido deseable que la propia Dirección General hubiera dado el paso de invitar a los miembros de la Comisión a Ruiz de Alarcón número 1, sede de la Dirección General de la Marina Mercante, una tarde, y que durante dos horas nos hubiera dado una explicación amplia y detallada. Salvando este primer punto de elemental norma de cortesía, de reconocimiento de su buena actitud personal, tengo que decir que usted forma parte de un Gobierno, ocupa una dirección general en un ministerio que nosotros creemos que no da la talla en el tema de salvamento marítimo.

Señor director, este diputado, en representación de mi grupo parlamentario en esta función, a lo largo de los últimos días y para preparar este debate tan relevante de defensa de la vida humana en la mar, pues nos hemos leído todo el texto del Plan Nacional de Salvamento 1994-1997, posterior al anterior plan nacional que se elaboró como consecuencia de la aprobación de la Ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante del año 1992, y se ha vuelto a leer todo el contenido del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 1998-2001.

Le pido a usted que conteste a las preguntas que le voy a ir formulando acerca del estado de ejecución de los contenidos que recogió ese Plan Nacional de Salvamento Marítimo y, al mismo tiempo, le indico nuestro pesar por el hecho de que usted aquí no haya explicado los contenidos del nuevo Plan Nacional de Salvamento Marítimo de 2002 hasta no sé si 2006 o el 2007. No es

concebible que ustedes tengan contactos con la asociación de navieros españoles, con los sindicatos, con los colectivos sociales y el Gobierno no acuda voluntariamente a las Cortes Generales para explicar y recibir criterios sobre los contenidos que deben integrar el nuevo Plan Nacional de Salvamento Marítimo. Nosotros no sólo no hemos recibido ahora el nuevo texto de un plan que debía haber entrado en vigor el 2 de enero de 2002, sino que el Gobierno no lo ha remitido todavía a las Cortes Generales y el Consejo de Ministros no lo ha aprobado. Ahora tenemos un Plan Nacional de Salvamento Marítimo prorrogado, con muchos déficit y no conocemos los contenidos que deben integrar el nuevo plan.

El artículo 87 de la actual Ley de puertos, en su apartado 2, establece que el Gobierno, a propuesta del ministro competente, aprobará el plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino, al cual se deberán acomodar los planes similares que aprueben las comunidades autónomas. Eso no se ha hecho y se tenía que haber explicado aquí en el último trimestre del pasado ejercicio presupuestario. La vigencia de este Plan 1998-2001 concluyó, vuelvo a insistirle, el 31 de diciembre pasado. Lo lógico hubiese sido que aquí se hubiese valorado los contenidos del mismo, los resultados y cómo se van a modificar los contenidos del nuevo plan. Nosotros tenemos muy claro que el Gobierno ha incumplido, y es un hecho incuestionable.

Señor ministro, en su primera comparecencia ante esta Comisión de Infraestructuras, allá por el mes de junio del año 2000, muy poco tiempo después de haber tomado posesión del ministerio, se comprometió a implantar, sin tardanza, los centros de coordinación de servicios en los puertos. Entonces, le pregunto ¿en qué puertos se ha puesto en marcha el centro de coordinación de servicios? ¿En qué puertos aún no están en marcha esos centros a los que el ministro se comprometió? Nosotros creemos que en la mayor parte de los puertos españoles aún no se han puesto en marcha.

Los Presupuestos Generales del Estado, en su momento, asignaron a la Dirección General de la Marina Mercante una partida presupuestaria para construir el centro de Pasajes, dotada con 125 millones de pesetas; el de Chipiona y Sevilla con 105 millones de pesetas, más 180 millones de equipamiento; el de Málaga con 250 millones de pesetas de inversión, más 40 millones de equipamiento electrónico; el de Alicante con 40 millones de equipamiento electrónico, y 80 millones para el de Ibiza. Las informaciones que tiene el Grupo Parlamentario Socialista, que pueden no ser rigurosamente ciertas, nos indican que esas actuaciones no se han llevado a cabo. Por ejemplo, en Sevilla y en Chipiona existe un edificio, pero el centro no opera y el edificio está desocupado —me estoy refiriendo, naturalmente, a los centros de control—; en Pasajes ni

siquiera se ha comenzado la construcción y estaba recogido en el plan nacional; en Ceuta hay un edificio pero está desocupado, no tiene personal asignado ni equipamiento; en Alicante y en Málaga, que se recogía el compromiso de construcción como figura está en este cuadernillo, no existen los centros que se prometieron y en Ibiza debería haber un supuesto centro telemandado y, según nuestros datos, no se ha equipado.

A nosotros nos preocupa esta serie de incumplimientos y el empobrecimiento en la dotación de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, del cual usted no ha hecho la más mínima referencia; no ha hecho referencia al papel que está jugando, por ejemplo, la Sociedad Estatal de Remolques Marítimos, REMASA, y, como está vertebrada en la prestación de servicios.

A nosotros nos preocupa —y de ahí las preguntas que le estoy formulando, que le rogamos que nos conteste— y por ello queremos saber cuáles son las razones por las que no se ha creado todavía la comisión nacional de salvamento marítimo, que es un órgano previsto en la Ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante para coordinar y facilitar la participación de las administraciones públicas competentes, según dice el artículo 87.a) de esa ley. Se creó, teóricamente en 1993, por una orden ministerial, pero no está vertebrada y no funciona. Tampoco se han creado los consejos de navegación y puertos, que establece el artículo 44, en su párrafo primero, como órganos de asistencia e información a las capitanías marítimas, que son las competentes en los temas de seguridad, como usted muy sabe por haber tenido la responsabilidad durante varios años de una capitanía marítima relevante.

Prácticamente diez años después de la aprobación de la Ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante, el Gobierno español no ha regulado, no ha ejecutado, no ha implementado los presupuestos y las dotaciones de personal para estos temas tan absolutamente esenciales y fundamentales en lo que se refiere al salvamento marítimo español, a la lucha contra la contaminación.

En efecto, España es un país ribereño, a lo largo de sus costas transitan centenares de miles de buques, del orden de 140.000 buques han entrado y salido de nuestros puertos en el pasado ejercicio. Usted ha hablado de más de 18 millones de pasajeros, de más de 350 millones de toneladas de mercancía y de que los centros de control de los dispositivos del tráfico marítimo han controlado a casi 150.000 buques, gran número de los cuales transitaban por nuestras costas. Luego el salvamento marítimo en España tiene que tener una dotación y un equipamiento suficientes, algo que este grupo parlamentario ha venido reiterando a lo largo de los últimos años y presentando iniciativas parlamentarias de muy diferente índole. Si consulta la bibliografía parlamentaria de las Cortes Generales comprobará que esas han sido las preocupaciones manifestadas por nuestro grupo parlamentario.

Continuando con planteamientos concretos, nosotros queremos hacerle de nuevo una serie de consideraciones y formularle una serie de preguntas al respecto. Creemos que el Convenio Internacional SOLAS, que a partir de 1999 ha llevado a la toma de decisión por parte de la Administración española de la eliminación de la figura del oficial radiotelegrafista a bordo de nuestros barcos, sólo ha beneficiado a los armadores; es decir, les ha beneficiado porque, obviamente han reducido el coste de personal. No ha beneficiado a la seguridad, no ha beneficiado, en absoluto, al salvamento, y este tema, que planteó en la pasada sesión de la Comisión de Infraestructuras del Bloque Nacionalista Galego integrado en el Grupo Mixto, debe ser objeto de análisis riguroso para que se desmonten por parte de la Administración esas aseveraciones que ha hecho el representante del Bloque Nacionalista Galego hace unos minutos y que hace ahora este interviniente por el Grupo Parlamentario Socialista, aunque puede ser que carezcamos de los datos suficientes. Lo someto a su consideración, pero toda la información, creemos que relativamente rigurosa, que nos llega nos pone de manifiesto que sería muy importante volver a analizar esa dotación. Si hay países, como los Estados Unidos, que no lo han aplicado, algo tendrá que ver.

Señor director, no nos ha hablado del Plan Nacional de Contingencia. El Gobierno español tiene la obligación de contar con un plan de esta naturaleza, que viene impuesto por la firma del convenio internacional, aquel OPR que se firmó en el año 1992, que España suscribió aquel año. Quizá la crítica más suave que se puede hacer es que el tenue Plan Nacional de Contingencia que existe, teóricamente, en nuestro país adolece de infinidad de defectos y de ausencias como, por ejemplo, que en él no se integran las grandes empresas petroleras, las grandes empresas industriales situadas en los puertos españoles. En fin, podríamos mencionar muchos más.

Permítame que termine, señor director, pidiéndole información sobre la coordinación entre la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo y el Ministerio del Interior en lo que se refiere a la aplicación del programa SIVE en el Estrecho, que, con financiación comunitaria, está jugando un papel muy importante, y su criterio acerca de una demanda que desde el Grupo Parlamentario Socialista hemos reiterado en estas Cortes en distintas actuaciones parlamentarias, que incluso ha sido votada en contra por los grupos que apoyan al Gobierno, como es la necesidad de su implantación en el litoral de las islas de Lanzarote y Fuerteventura, en las zonas del litoral más oriental, es decir, el que mira hacia el continente africano, a efectos, precisamente, de detectar, permítame la terminología coloquial, cualquier cosa que flote y, consiguientemente, permitir el salvamento de vidas en esas rutas tan canalllescamente surtidas por las mafias que trafican con seres humanos, fundamentalmente subsaharianos, que meses atrás se

dirigían hacia el litoral de la provincia de Cádiz y actualmente, lamentablemente, hacia las costas de Canarias.

En suma, interprete, señor director, que estas preguntas forman parte de un conjunto de preguntas más amplio y que si no nos llegan a satisfacer plenamente las contestaciones, naturalmente, pasaremos a la fase posterior y requeriremos la intervención del ministro ante esta Comisión, presentando las pertinentes iniciativas parlamentarias.

Entienda nuestro malestar como grupo parlamentario y nuestra crítica política global por el desconocimiento que esta Cámara tiene del nuevo Plan Nacional de Salvamento Marítimo, que debía haber entrado en vigor el 1 de enero pasado, que debía haber sido aprobado con anterioridad por el Consejo de Ministros, y que no lo ha sido, y también nuestro malestar porque no se han evaluado en su intervención los resultados de las actuaciones que se aprobaron por el Consejo de Ministros y que consiguientemente, tenían el compromiso de su desarrollarse en el cuatrienio 1998-2001, cuyo plazo terminaba el 31 de diciembre de 2001.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jiménez, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: En primer lugar, quiero agradecer al director general su exposición y quiero agradecerla doblemente, porque nos ha expuesto con imágenes la labor de la Dirección General y del ministerio. Nos alegramos de que lo haya hecho con imágenes, porque ya decía el proverbio chino que una imagen vale más que mil palabras y sus 52 imágenes han supuesto casi un discurso de 52.000 palabras, es decir, algo así como 200 folios y 5 horas hablando. Afortunadamente, la labor de la dirección general se puede ver en números, y resalto sólo algunos: más de 9.000 personas rescatadas en 4.279 emergencias, un incremento del 19 por ciento respecto al 2000, 2.718 buques implicados y más de 300.000 buques identificados, a los que se les efectuó el seguimiento en más de 150.000 buques. Creemos que, afortunadamente, la dirección general puede contar su trabajo y su dedicación con números que se incrementan año a año.

Se ha polarizado la comparecencia en los temas de seguridad y salvamento marítimo. Hay que recordar el carácter supranacional que tienen la seguridad y el salvamento marítimo, y que España, aunque algún interviniente se empeñe en negarlo, está liderando los procesos de modernización en el salvamento y la seguridad marítima, destacando no sólo que lidera los procesos de modernización en el mundo, sino que su compromiso con el medio ambiente y con la prevención de la calidad del mar también es otra de las banderas que podemos hoy esgrimir con orgullo.

Tenemos que destacar algunos temas a los que se intenta de alguna forma ponerles un velo negro, como las mesas institucionales de cooperación que a lo largo de todo el país está formando la Dirección General de la Marina Mercante. En el tema de la seguridad y el salvamento marítimo, el ministerio y la dirección general tienen como trabajo diario las medidas de separación de tráfico en el Estrecho, las medidas de control de buques, las medidas de control de certificados de seguridad, los planes de inspección de buques, los planes de control de los medios y tripulaciones de abordó, la jornada de seguridad con práctico, con controladores y con oficiales, y la lucha contra la contaminación de los buques. Creemos que todas esas tareas habría que destacarlas y desde el Grupo Popular las destacamos. En resumen, creemos que desde la dirección general se está haciendo una optimización de la asignación de medios y de la operatividad de los recursos disponibles.

Quisiéramos que se ampliara alguna información que creemos que tiene un gran significado en la tarea de función pública que tiene la Dirección General de la Marina Mercante. El director general ha resaltado el efecto positivo del registro de buques, con las bonificaciones de 90-50-90 en las distintas cargas fiscales, la Seguridad Social y el IRPF. Desde el Grupo Popular nos felicitamos porque ese éxito se destaque y nos gustaría saber si se podrían incrementar o mejorar las bonificaciones para seguir haciendo positivo ese efecto.

El director general ha hecho hincapié en el control de los pabellones de bandera, pero, evidentemente, casi todos los buques que circulan por los mares están en pabellones de Panamá y de Liberia, es decir, pabellones que no son nuestros. Se está intentando hacer un control y nos alegramos de que así sea.

El libro blanco del transporte hace hincapié en la necesidad de diversificar el tráfico de carretera y abundar o ahondar en las medidas que redunden en un beneficio de la contaminación de la atmósfera, y apunta la necesidad de fomentar los tráficos cortos de cabotaje como alternativas a los tráficos de carretera. Nos gustaría que el director general nos diera su opinión sobre este particular.

Hemos de destacar también un tema por el que no me gustaría pasar de puntillas: el 80 por ciento de los accidentes y de los problemas de siniestralidad se deben al factor humano. El rendimiento marginal de actuar sobre el 20 por ciento es menor que el de actuar sobre el 80 por ciento. Me gustaría que el director general nos dijera qué se está haciendo respecto a la bolsa que crea el 80 por ciento de los accidentes.

Queremos destacar también —y nos gustaría que se refiriera a ello— el decreto sobre las motos náuticas y lo que va a significar para la seguridad en nuestras costas.

Voy a hacer dos precisiones finales. Hemos tenido conocimiento, a través de los medios de comunicación, de que el Ministerio de Fomento está trabajando con

los países de la preadhesión a la Unión en el campo de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación. Nos gustaría saber qué se está haciendo, en esa posición de líder que tiene España, en cuanto a seguridad y salvamento.

Por último, quiero contrarrestar el discurso catastrofista y negativo de su S.S., señor Segura. Probablemente si desde el Partido Popular, que apoya al Gobierno, alardeáramos de los éxitos de la dirección general, podría resultar pobre. Por eso quiero leer textualmente la intervención del senador Gatzagaetxebarría Bastida, del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, que pronunció recientemente en el Senado, con ocasión de una comparecencia del ministro. Decía el senador: Por consiguiente, señor ministro, repito, la seguridad marítima está funcionando bien y nosotros le animamos a que siga funcionando como hasta ahora, no vayamos a desregularizar la seguridad, como no se desregulariza la seguridad pública, la seguridad aérea, la seguridad del tráfico jurídico privado, el tráfico mercantil, etcétera. Consideramos que el ministerio ha de mantener lo que funciona bien y no originar distorsiones que, desde nuestro punto de vista, podrían ocasionarse. Hago nuestras y hago mías estas palabras y me gustaría que así conste en el «Diario de Sesiones», como una felicitación a la labor de la dirección general porque la seguridad marítima está funcionando bien.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el director general para cerrar la comparecencia.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE** (López-Sors González): Si me permiten, intentaría dar una respuesta global y, allí a donde no llegue, contestaré por escrito, tratando de perfilar algunos asuntos.

Señor Rodríguez, nosotros hemos contestado un sinnúmero de veces sobre el tema del sistema mundial de la seguridad marítima. Es muy lógico que a usted no le hayan satisfecho nuestras contestaciones, tampoco al Partido Socialista, pero es lo que hay. Técnicamente no podemos decir otra cosa más que lo que decimos. No seríamos serios si nos amparáramos en otro tipo de criterios. La técnica evoluciona, pero evoluciona para bien. No podemos ir contra el desarrollo técnico. De todas formas, contestaré nuevamente a este tema. Solamente quiero recordarle que usted pide un plazo transitorio de varios años. Hemos tenido ya unos cuantos años, más de cinco, de plazo transitorio y hemos dado cien mil oportunidades a los técnicos radioeléctricos para que se incorporaran en otros sectores, también en el sector de la marina mercante, y algunos lo han hecho con prontitud y a otros les ha costado más trabajo poder hacerlo. Pero bien, contestaré nuevamente a este tema. Créame que si nosotros pensáramos que existía falta de seguridad, no lo habríamos hecho.

En cuanto a lo que me dice usted de Estados Unidos, investigaré que es lo que pasa en Estados Unidos e incluiré ese aspecto en mi contestación escrita.

Quería explicarle que las radiobalizas personales tienen una frecuencia de 125 hertzios y las radiobalizas de los barcos son de 460. Por eso no se producen interferencias. Unas son satelitarias y las otras no llegan al satélite, por lo tanto, no pueden interferirse unas y otras. Sería lamentable que propusiéramos, con el objetivo de mejorar la seguridad, algo que fuera a distorsionar la seguridad de los barcos. De todas maneras, como le decía, estamos haciendo ejercicios de comprobación en distintos puntos y con distintos marcos para asegurarnos de que lo que hacemos es fiable.

El segundo aspecto se refería al Ramdane Abana, que usted ha mencionado y que yo creo que es importante. El Ramdane Abana a mí me hizo sufrir una barbaridad, igual que a usted, cuando veía que estaba muy cerca de la costa, sin embargo, eso sirve para tomar medidas. Por ejemplo, una de las medidas que le puedo decir a usted que hemos tomado es que los procedimientos de actuación operativos de las torres de control actualmente están siendo supervisados, controlados por una comisión específica, dentro de la marina mercante, que se ha creado al efecto, donde participan técnicos en seguridad marítima, técnicos de Sasemar, técnicos del centro de control específico y donde se revisan esos procedimientos de actuación. Me parece muy importante, porque no somos perfectos y tenemos que ir mejorando las actuaciones día a día. También hemos creado una comisión de control de los centros en cuanto al estado de las inversiones. Es decir, nosotros podemos comprar un equipamiento y a lo mejor al cabo de los años, si no está bien mantenido, nos podríamos encontrar con que gran parte de ese equipamiento no funciona o no funciona como debería hacerlo. Esto lo estamos controlando ya desde una comisión, como le digo, compuesta de forma similar a la anterior, que además incluye técnicos, que nos puede conducir a que a lo mejor haya que modificar los contratos de mantenimiento o ampliarlos o gastar más dinero en mantenimiento.

Comentó también usted dos aspectos que a lo mejor deberíamos conocer: si no sería más ventajoso ir a una cooperación militar y si la cooperación mercantil que estamos haciendo con empresas del sector es correcta o no lo es. Aprovecho para comentarle esa escena que ha visto usted de ese barco partido en dos que quería entrar en Almería, El Castor. Nosotros mantuvimos al barco a más de 30 millas de la costa, o sea, fuera de nuestras aguas jurisdiccionales. Alrededor del barco había unidades nuestras, pero también había una unidad de la marina, de la Armada española, porque le da seriedad al tema. La cooperación existe, es fluida y muy ventajosa para nosotros. En sus aguas, que son las mías, las aguas gallegas, sabe usted que el año pasado se partió en dos un barco y actuamos también en colaboración con la Armada española. Una unidad de la

Armada española nos ayudó a controlar la proa, porque se nos escapaba. Y no solamente eso, sino que artificieros de la Armada fueron los que volaron la proa antes de que causara una desgracia. Por lo tanto, claro que existe colaboración y cooperación militar.

Respecto a la cooperación mercantil, la sociedad tiene unos contratos en cuanto a sus unidades grandes, los buques de salvamento, los remolcadores en lenguaje coloquial; tiene un contrato de exclusividad con algunos barcos, uno de la sociedad, dos de REMASA y dos de fuera. Y los tiene en un precio determinado. Antiguamente, hasta hace cinco o seis años, todos los remolcadores eran en exclusividad. La forma de bajar esa factura y no bajar el servicio fue llegar a un acuerdo comercial con las empresas, delimitando primero el número de remolcadores que necesitábamos y después los demás se pasaron a régimen de disponibilidad. Por lo tanto, el problema que tenemos es que la capacidad de respuesta no es inmediata, pero la factura es la que está acordada en el contrato. Esto se ha sometido a todos los requisitos de publicidad y de competitividad. Sin embargo, esto no quiere decir que sea la solución óptima. Yo estoy intentando, y a lo mejor lo conseguimos en este nuevo plan nacional de salvamento, sustituir gradualmente estos barcos de disponibilidad por barcos propios, que serán mucho más operativos y cuya capacidad de respuesta será mayor. Conseguir adelantar la respuesta dos horas puede suponer salvar o no salvar a la gente. A lo mejor no hacen falta barcos tan grandes, a lo mejor podemos ir a otro modelo.

En este tema estoy de acuerdo con usted. Nos preocupa, pero no hay ninguna razón de tipo comercial que pueda entenderse, sibilinamente, como algo despreciable.

Le ruego que me disculpe porque no tengo aquí el dato de cuánto cuesta una hora extraordinaria de helicóptero y cuánto cuesta una hora extraordinaria de remolcador. Como una gran parte de las embarcaciones son de la Sociedad de Salvamento Marítimo, y otra son de Remolques Marítimos, lanchas pequeñas y rápidas, y todas ellas son operadas por personal adiestrado que pertenece a Remolques Marítimos, yo le diría que creo que el coste de horas extraordinarias está incluido en todos los casos dentro de los contratos. O sea, que no nos cuesta más una hora extraordinaria. Lo que nos cuesta es que agotamos a la gente, que tenemos un consumo mayor de combustible, esos costes colaterales y humanos. Por eso estamos haciendo una gestión con el ISM, porque nuestra gente, por muy bien adiestrada que esté, va cumpliendo años todos los años. En su juventud puede trabajar con ilusión y no pasa nada, pero conforme va cumpliendo años es más duro hacer ese esfuerzo y ese sacrificio. Los pescadores tienen un coeficiente reductor en la Seguridad Social que es mucho más ventajoso que el que tienen nuestros salvadores. Evidentemente, un trabajador en un pesquero lleva una vida muy dura, pero un señor que hace un salvamento de 30 horas de duración (en Canarias se hace

con muchísima frecuencia) también. Entra en una sociedad con 30 años, pero cuando tiene 45 se va cansando, y tiene también derecho —creo que es de justicia y por eso lo estamos reclamando— a tener unos coeficientes reductores, los más altos que se concedan. Eso es lo que yo pido para mi gente y espero que con el tiempo podamos conseguirlo.

Me hablaba usted de Jovellanos y también de Galicia, y las dos cosas juntas no las entendí muy bien. Jovellanos es el centro de la Unión Europea en formación de gentes del mar; y no solamente de gentes del mar, sino de gentes de otros sectores de transportes. Jovellanos es una inversión estrella y hay que llenarlo de contenido. Se hizo en una época de grandeza, si no, no hubiera existido. Tenemos que llenarlo de contenido para que sea eficaz y eficiente y le saquemos el máximo rendimiento.

Ayer y anteayer han estado en Jovellanos —aprovecho la ocasión para enlazar con una pregunta del Partido Popular— los diez países marítimos candidatos a la ampliación de la Unión a nivel de directores generales y dos personas por país. Se quedaron entusiasmados de lo que vieron allí, y yo creo que con financiación europea podemos implantar cursos para estos señores. Nosotros somos beneficiarios también porque, como decíamos antes, el mar no tiene fronteras. De todo lo que hagamos en seguridad marítima y en formación hacia esta gente nosotros seremos los beneficiarios. Sus barcos pasan por nuestras costas todos los días. Los que se parten en Finisterre y nos llenan de porquería la costa o los que quieren entrar en Almería, como el Castor. Por lo tanto, estamos trabajando en esa línea.

Sería muy difícil que nosotros pudiéramos mantener otro Jovellanos en otro punto. Se ha hecho ahí y ahí está. Lo que tenemos que hacer es potenciarlo. Ahora bien, ustedes tienen Bamio, que también lo está manteniendo el ISM y está haciendo una labor de formación muy importante orientada hacia el sector pesquero. Ese curso que yo decía antes me propongo facilitárselo también al ISM con objeto de que pueda ser una herramienta de formación hacia los pescadores, que además es tan necesaria, y lno como formación en sí, sino como medio para adquirir una cultura de seguridad marítima a todos los niveles.

Señor Segura, voy a hacer un esfuerzo para contestar a todo esto, pero por escrito, porque si no es tremendamente difícil poder hacerlo ahora como gran conocedor del tema que es. Le contestaré a todos los aspectos y también al papel de REMASA en el servicio, que he esbozado ligeramente pero que también es muy importante.

España ya tiene el plan nacional de contingencias. Como le decía, estamos trabajando con las comunidades autónomas. En este momento no tenemos capacidad legal para imponer qué medios debe tener cada empresa petrolera. Por lo tanto podemos aconsejar, pero no podemos exigir que tengan tantos metros de

barreras o lo que sea. A la hora de comunicar el plan de contingencias febrero del año pasado se habla de los planes interiores. Los planes interiores de contingencias tienen que ser elaborados por las autoridades portuarias. Las autoridades portuarias tienen concesionados a las refinerías o lo que sea. Esa es la vía para que cada una de estas empresas tenga su propio plan de contingencias. Nosotros lo que tenemos que hacer, a mi modo de ver, es ser tremendamente duros. En el pantlán de REPSOL el año pasado cogimos a un barco de CLH y lo mandamos a dique seco (lo recordará usted, julio del año 2000) porque tenía un poro en cubierta o una grieta en cubierta que había calado toda la chapa de fondo y estaba perdiendo petróleo. Pero ese mismo barco, hace dos meses, por una cosa similar lo hemos vuelto a mandar a dique seco. Ante esa amenaza nuestra, CLH ha decidido desguazar el barco, que es lo que tenía que haber hecho hace bastante tiempo, porque tiene 32 años. No se puede tratar de exprimir el barco in eternum.

Tenemos que trabajar en esa línea y lo estamos intentando hacer. Pediré esa información, esa coordinación con el Ministerio de Interior. Nosotros coordinamos un poco lo que tenemos, pero participamos en el programa SIVE en el Estrecho. Con el Ministerio del Interior, en cuanto a pateras, estamos perfectamente coordinados, pero ellos tienen una capacidad y una especificidad de sus medios técnicos que nosotros no necesitamos. Ellos necesitan poder localizar una patera entre dos olas y a una distancia y nuestros medios eso no lo pueden localizar, nosotros tenemos que pensar en barcos grandes.

Tiene usted toda la razón respecto al Plan nacional de salvamento, que es el otro tema importante. Estamos trabajando en ese plan y usted lo sabe. Tenemos más o menos decidido qué es lo que se va a hacer y, además, hemos tenido la suerte de dotar, en cuanto a inversión se refiere, a la sociedad para estos años próximos, no convenientemente, pero sí con bastante incremento con relación al año anterior. La cuestión está en que el ministerio tiene verdadero interés —el ministro lo ha dicho varias veces en esta casa también— en convocar la Comisión Nacional de Salvamento. Estamos trabajando en ello, pero no debe ser fácil cuando en el período 1993-1994 se quiso hacer y no se siguió con la idea. No debe ser fácil. Nosotros lo tenemos que hacer bien y, por lo tanto, nos está llevando su tiempo. Yo diría que el ministro ha dicho muy claro aquí que se propone convocar una conferencia sectorial para recibir información de cuál es nuestro plan de salvamento y también del Congreso. No sé si antes o después de haber sido aprobado en el Consejo de Ministros, porque también corre prisa eso, pero estamos en ese tema. Pido mil disculpas, pero hay una serie de dificultades. Señor Jiménez, el resto se lo contesto por escrito. Le doy las gracias por su intervención, porque cuando se nos examina de esta manera a mí me sirve para poder

hacer o poder plantear los temas. Se lo agradezco, señor Jiménez.

Registro canario. Han aprobado ustedes dentro de las leyes de acompañamiento un tema que es el *tonnage tax* en lenguaje europeo, el impuesto sobre tonelaje. A mí personalmente no me gusta demasiado cómo ha sido aprobado, pero tengo fe. El impuesto sobre tonelaje se ha implantado ya en algunos países como Inglaterra, Alemania —tres o cuatro países de la Unión Europea— y está siendo recomendado por la Unión Europea. El efecto que ha producido en el Reino Unido solamente en medio año de aplicación ha sido la repatriación de un gran número de barcos de intereses económicos ingleses, que han dejado de tener bandera de donde fuera y han pasado a tener bandera inglesa. Esto es importantísimo, no solamente por poder decir: mi registro ha crecido no sé cuánto, que políticamente puede tener algún valor. El valor fundamental es que un barco que haya pasado nuevamente a registro español tendrá que cumplir las directrices que sobre seguridad marítima está imponiendo España, que son las de la Comunidad Europea. Mientras que ahora cumple lo que quiera el armador. Esa es una diferencia notable y tengo unas grandes esperanzas con el tema del *tonnage tax*. En este momento con el *tonnage tax*, unido al *tax list*, que es otra disposición anterior que permitía la amortización acelerada del barco, cuando ese barco se vende pagaría por plusvalía una cantidad enorme. Conjugadas las dos medidas fiscales, las dos unidades juntas, evitaría pagar esa plusvalía y por lo tanto permitiría invertir el producto de la venta en otro barco sin ninguna disminución. Creo que es una ventaja fiscal importante.

Con referencia al 80 por ciento de accidentes provocados por fallo humano, lo que he comentado sobre lo que estamos haciendo ahora con los países de la adhesión lo vamos a hacer en un curso específico. Lo hemos iniciado el año pasado en Algeciras con motivo de la colisión de dos buques y lo vamos a hacer invitando a todas las navieras españolas y a personas de la Comisión Europea, de la Organización Marítima Internacional, poniéndolo a su disposición por si les vale, así como al ISM con el objeto de que, haciendo unas pequeñas modificaciones, sea de aplicación para mejorar la cultura de seguridad, especialmente para los pescadores gallegos, que lamentablemente piensan que a ellos les ha de pasar igual que a sus antepasados.

Sabotaje. Se ha firmado el día 10 de diciembre un convenio tripartito entre España, Italia y Francia para promover el cabotaje marítimo como una alternativa al crecimiento global del transporte, que está previsto por la Unión Europea de aquí al año 2010 que sea del 42 por ciento. Lo que se pretende es tratar de poner las condiciones básicas para que ese transporte se pueda desarrollar porque hay muchas puertas cerradas. Por ejemplo, los puertos o las aduanas. Hay que conseguir que una plataforma en el puerto pare el mismo tiempo

que en los Pirineos. Por ejemplo, en el puerto le paran porque tienen que hacer inspección físico-sanitaria, después inspección de aduanas, después no sé qué, después hay que esperar tres días al barco, es un follón. Eso no puede ser. Tenemos que conseguir la misma apertura de fronteras, sobre todo para aquello que va a Europa. Aquello que va a otros destinos a lo mejor hay que pararlo, pero aquello que va a Europa tenemos que pararlo en el puerto exactamente igual que en los Pirineos. No puede ser de otra manera. Y debe tener los mismos costes, a ser posible, que en los Pirineos. Si en los Pirineos no tiene ninguno, en el puerto tiene que tener lo mínimo. Hay que tener en cuenta que el 65 por ciento de las tasas portuarias corresponde al coste de estiba. Ese es uno de los temas que se está perfilando en la Comunidad Europea, bajo la presidencia española, sobre la directiva portuaria. Es uno de los temas en que el presidente de Puertos del Estado está trabajando desde hace ya tiempo para poder hacer mejoras dentro de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante.

Real decreto sobre motos náuticas. Algo les he hablado ahora del tema, del que creo que son conocedores, básicamente de su filosofía y de lo que había detrás de él, independientemente de la ciudad en sí, porque la gente joven y no tan joven quiere demostrar su capacidad para cojer velocidad y el riesgo que asume. Hay también otra parte sufridora, que son los señores que están en la playa, que tienen derecho a la tranquilidad. Estamos queriendo sacar las motos de las playas, porque actualmente las bases de las empresas de alquiler son las propias playas. Las queremos sacar de ahí, mejorar la seguridad de los usuarios de las motos y mejorar las condiciones medioambientales de las playas y la tranquilidad de los bañistas.

Les pido perdón porque he tardado mucho en la contestación y quedo a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Rodríguez ha tenido que marcharse, por lo que pide disculpas al señor director general.

Damos por terminada la comparecencia del señor director general de la Marina Mercante, a quien le agradecemos su presencia en esta Comisión.

— **URGENTE DEL SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE FOMENTO (MENÉNDEZ MENÉNDEZ) PARA EXPLICAR EL PROCEDIMIENTO DE CONTROL DE CALIDAD DE LOS SERVICIOS POSTALES RESERVADOS. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 212/000957)**

— **URGENTE DEL MINISTRO DE FOMENTO PARA EXPLICAR CÓMO SE REALIZAN LOS CONTROLES DE CALIDAD DEL SERVICIO POSTAL UNIVERSAL QUE PRESTA LA SOCIEDAD ESTATAL CORREOS Y TELÉGRA-**

FOS Y QUIÉN HA DADO LAS ÓRDENES PARA MAQUILLAR LOS RESULTADOS DE ESTOS CONTROLES DE CALIDAD. A SOLICITUD DE GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 213/000715)

El señor **PRESIDENTE**: vamos a proceder a la última de las comparecencias previstas en el orden del día.

Damos la bienvenida al señor subsecretario de Fomento, que tiene la palabra para hablarnos de las dos comparecencias.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO (Menéndez Menéndez)**: Muy buenos días, señorías. Es, como siempre, una satisfacción comparecer ante ustedes.

En este caso he tomado la iniciativa de solicitar mi comparecencia como responsable de la regulación del mercado postal, al hilo de las informaciones publicadas en la prensa en relación con la posibilidad de que hubiera alguna manipulación de los controles de calidad. Y la he pedido porque no sólo es absolutamente necesario que el Gobierno se someta al control de SS.SS., que es en definitiva el control de los españoles, sino que además en la regulación de todos los mercados (que en términos generales, como SS.SS. saben, es la diferencia orgánica que el Gobierno ha establecido en el Ministerio de Fomento para separar justamente los mercados del regulador) es muy importante la credibilidad y que las cosas estén claras. Casi siempre se pueden esconder detrás de determinadas circunstancias —y como regulador soy muy consciente de ello— intereses económicos o de otra índole que no hay que confundir en cada circunstancia. En este sentido quiero exponer ante SS.SS. brevemente cuál es el procedimiento a través del cual se hacen las mediciones de calidad del servicio postal universal, y particularmente de la zona reservada, que es lo que le compete al órgano regulador, que garantizan la independencia y la certeza de sus resultados.

He de decir, en respuesta a la legítima preocupación del Grupo Socialista y por si alguien ha dado órdenes respecto a la manipulación de estos resultados, que naturalmente el regulador no ha dado esas órdenes, ni las dará nunca, ni aceptará que se manipulen los resultados, porque si los datos con que se funciona en el mercado no son claros, no son transparentes, el mercado no funcionará correctamente. El Gobierno está convencido de que eso es así en materia de regulación.

Conviene señalar, en primer lugar, para saber cuál es el mecanismo a través del cual se realizan los procedimientos de control, cuál es el marco de referencia. Y ese marco de referencia es naturalmente, por un lado, la directiva postal ahora en vigor. Saben SS.SS. que se está tramitando en la Unión Europea una nueva que sustituiría en parte a la actual para ampliar la apertura del mercado postal, que es la Ley postal del año 1998 y

el desarrollo reglamentario que, en materia de calidad, fija de acuerdo con esa normativa los parámetros a los que debe de responder el servicio postal universal.

La medición de calidad la realiza el Ministerio de Fomento a través de una empresa contratada en todos los casos por concurso público abierto, naturalmente, en donde se presentan diferentes empresas, y está sujeto a unos mecanismos de garantía que tratan de prevenir que cualquier sociedad a la que se le hace una inspección puede tratar de adulterarla, de interferirla, etcétera. Esto naturalmente, señorías, no se les oculta que está en la naturaleza de las cosas y por eso es obligación precisamente, en este caso, del órgano regulador tratar de establecer los mecanismos que prevengan esas situaciones. En el pliego de condiciones, en los términos de la normativa europea que homologa para todo el mercado postal europeo cuáles son los controles de calidad, se establecen algunos de esos criterios estadísticos y técnicos a los que ahora me referiré para asegurar que, incluso cuando intenten hacer manipulaciones, el resultado sea estadísticamente correcto.

La primera medida importante para garantizar esa independencia es la separación estructural entre el operador de correos y el regulador. Esta es una cuestión evidente desde el punto de vista de la normativa comunitaria, una exigencia inapelable y que, precisamente, este Gobierno ha acabado de organizar mediante la definitiva transformación de correos en sociedad anónima y la creación de una subdirección específica dentro de la estructura del Ministerio de Fomento que se ocupa de la regulación postal.

Como saben SS.SS., al comienzo de la legislatura el Ministerio de Ciencia y Tecnología recibió la unidad que había en la antigua Secretaría de Comunicaciones del Ministerio de Fomento, y posteriormente, en abril del año 2001, si no recuerdo ahora mal, pero le podía dar la fecha del decreto con exactitud, se crea la subdirección específica para la regulación postal, justamente para potenciar dentro de esa separación no sólo el control de calidad, sino todos los aspectos que se refieren al mercado postal. Para que SS.SS. tengan una idea, esa subdirección, además, se ha ido articulando de forma que tiene las siguientes áreas para atender justamente a esa regulación: Área jurídico-postal, área económico-postal (en todos los mercados hoy hace falta tener datos de las dos procedencias), área técnico-postal, área integracional-postal (saben SS.SS. lo importante que es en el mercado postal la perspectiva internacional) y área de inspección postal, que es la que específicamente se ocupa no de estas auditorías de las que estamos hablando, pero sí de la inspección de todos los operadores en el mercado postal no sólo, naturalmente, correos, operador en este momento del servicio postal universal, sino del resto de las empresas.

Saben SS.SS. que la apertura que se ha producido en España en el mercado postal, que es uno de los más liberalizados de Europa después de Holanda y de Sue-

cia, es reciente —venimos de un régimen prácticamente monopolístico en toda Europa— y todavía está en un proceso de maduración. Hay en este momento, aproximadamente, en el registro postal 2.000 empresas que se dedican a esta actividad en diferentes ámbitos y en diferentes circunstancias.

El Ministerio de Fomento, por medio de concurso abierto, adjudica a una empresa los controles de calidad, como ya he dicho a SS.SS. a través del pliego de condiciones oportuno en donde están las normas europeas en cuanto a procedimiento, etcétera. Por ello existen una serie de elementos metodológicos tendentes también a garantizar que los resultados son solventes. En primer lugar, la autonomía de la consultora que en cada caso resulta adjudicataria dentro de un proceso, de forma que la realización específica de los trabajos le corresponde, como la garantía también de la metodología, etcétera, a la empresa que realiza esos trabajos. Es ocioso recordarlo, pero quiero destacar los tres protagonistas en esta historia: Todo el mercado postal —las empresas postales en este caso singular, en lo que se refiere a las noticias aparecidas en prensa—, el operador postal universal —correos, el regulador que es el Ministerio de Fomento— y, naturalmente, la empresa que a través de la contratación asume el compromiso en los términos legales y exigibles de realizar su trabajo correctamente.

En segundo lugar, el proceso de adjudicación de las mediciones de calidad, a través, como digo, del procedimiento de concurso, representa también una garantía, para que no haya en ese sentido ningún tipo de dudas. Es una vocación clara del Gobierno y del Ministerio de Fomento, y singularmente en este caso, por lo que a mí me atañe, de la subsecretaría, que estamos poniendo en práctica continuamente.

Quiero recordar, a efectos puramente dialécticos y anecdóticos, que este subsecretario lo primero que hizo fue dictar una instrucción de funcionamiento del conjunto del Ministerio de Fomento —que con mucho gusto entregaría a SS.SS. porque me gusta que se conozca—, destacando que no sólo en materia postal, sino en general en el ministerio, en cuanto a conducta administrativa y sin poner en cuestión, naturalmente, el cumplimiento simplemente de la ley, había que establecer el principio de que no hay más eficacia que la que está dentro de la legalidad.

En tercer lugar, está la confidencialidad de los datos manejados. Naturalmente, éstos sólo son conocidos por la empresa que hace el estudio, hasta el momento final en que la propia Administración tiene que tener conocimiento de algunos de ellos. Por ejemplo, los penalis- tas sólo aparecen cuando se va a pagar porque la intervención exige, lógicamente, la demostración de que se ha cumplido el contrato y, por lo tanto, no tiene que haber ningún tipo de filtración. Otra cosa es que algunos datos sean públicos, porque lo que es evidente es que el pliego de condiciones, que dice lo que se va a

auditar y a comprobar, es reproducción de la ley y de las directivas comunitarias. En lo que se refiere al procedimiento, lógicamente no. Es público, eso sí, el resultado que se traslada al Consejo Asesor Postal, órgano, como SS.SS. conocen, donde están representados los sindicatos, los consumidores, las administraciones públicas, el operador del servicio postal universal y todas las empresas del sector de correos y que tiene las competencias para debatir estas cuestiones, dar información al regulador o recibir iniciativas, como alguna que voy a señalar a continuación, del propio regulador para mejorar el sistema.

La metodología, como he dicho, es la europea. El procedimiento de medición del plazo de entrega está sujeto a la llamada norma, en acrónimo, CEN 13850, del Comité Europeo de Normalización. Es decir, que seguimos en cuanto al procedimiento las reglas europeas. Hay, naturalmente, un carácter aleatorio de la muestra, porque estamos hablando de un funcionamiento estadístico, y un desconocimiento, como digo, a priori por parte del órgano regulador de la relación de panelistas, etcétera, que sólo aparece en el momento final. Y la elección, confidencial por supuesto, del momento en que se realiza el muestreo, porque, si no, estaríamos facilitando técnicamente que se previniera al inspeccionado en relación con estos aspectos. Y, por último, naturalmente, la publicidad de los resultados a través del Consejo Asesor Postal y de esta misma Cámara, porque SS.SS. han reclamado en algunas ocasiones esos informes y, desde luego, nosotros siempre desde el órgano regulador los hemos enviado.

Quiero destacar que este procedimiento que he descrito, que es el que le corresponde al regulador para controlar la calidad del servicio postal universal en los términos legalmente exigibles, no tiene nada que ver, y ahí poco podría decir el regulador, con otro tipo de procedimientos internos que tenga correos para medición de la calidad. Este sistema que he descrito, señorías, es correcto, es bueno y produce resultados aceptables para el mercado, como lo demuestra que han sido debatidos en el Consejo Asesor Postal y son aceptados por todos los protagonistas. Pero no es un sistema perfecto. Si queremos una regulación adecuada de los mercados, es un sistema que tiene que alimentarse permanentemente de su propia experiencia e ir mejorando. Esto es tan evidente que en la reunión del pleno del Consejo Asesor Postal de la primavera del año 2001 (como consecuencia de alguna queja en relación con el resultado de la medición de calidad, que básicamente daba el cumplimiento de los estándares, pero con algún deterioro concretamente en alguno de los servicios mínimos, que era la entrega de las cartas) el operador puso de manifiesto que la medición se había hecho en un momento en que tenía dificultades, una vez a posteriori, por supuesto, de que se conociera el momento en que sería introducido. Y yo señalé como regulador que no aceptaba ese criterio, que la calidad tiene que ser permanen-

te y a lo largo de todo el año, de todo el servicio. También propuse al Consejo Asesor Postal, y lo aprobó por unanimidad, reforzar los controles en una doble perspectiva: una, que hice pública entonces y que está en el acta; otra, que no hice pública entonces, pero puedo hacer ahora porque está ya en marcha y creo que no deteriora el procedimiento de garantía precisamente del proceso, y es que fueran como mínimo cuatro controles, buscando uno más o menos al trimestre, justamente porque la estadística que se ha venido produciendo desde el año 1993 es hacer un control anual, en alguna ocasión dos. Eso nos da unos datos que tienen continuidad y que son válidos pero queremos saber más.

Dije también, y estamos trabajando en ello, aunque todavía no hemos avanzado, que no sólo hay que controlar dentro del servicio postal universal al operador público en cuanto a los servicios reservados, sino también al resto de las empresas que en materia de servicio postal universal y no en la parte reservada realizan esa actividad. En eso todavía estamos trabajando. Sin decirlo, hemos puesto en práctica un mecanismo que garantiza todavía más los riesgos que siempre existen de intento de manipulación, que es separar el control de los envíos, en los términos técnicos a los que luego me referiré, del control en las oficinas de correos y de la duración de los servicios.

Como SS.SS. saben, se hacían estadísticamente dos tipos de controles, y como hemos hecho público también: 21.000 envíos en esquema de panel, que hacen estadísticamente que aunque se intente manipular sea muy difícil, en cuanto a giros, cartas, y etcétera, y 15.000 controles en oficinas de correos donde tiene que identificarse el controlador, para hablar con los ciudadanos a fin de ver cuánto tarda un ciudadano desde que entra en la oficina hasta que sale con su giro, su carta, el acto que ha realizado. Como pudiera haber alguna facilidad, entre comillas (no tengo en ese sentido ninguna prueba, pero más vale prevenir que curar), de que una vez que se acudía a hacer el control de los servicios postales en la oficina, y por lo tanto se sabía que ya había alguien trabajando con el carné, pudiera incrementarse la reacción del inspeccionado en términos de movimiento, hemos separado este año esos dos procedimientos de control. La clave está en la metodología, en hacer las cosas correctamente y que desde luego el órgano regulador no tiene conocimiento. Si tiene conocimiento, como he dicho públicamente, actuaremos con toda contundencia y sin ningún tipo de contemplaciones.

Hay unos datos que quiero exponer a SS.SS. con un poco más de detalle y que son públicos en cuanto al procedimiento de ese estándar europeo de control. Sepan SS.SS. que el sistema de medición es de extremo a extremo, que calcula el número de días que tardan los objetos postales en llegar a su destino, desde que el remitente deposita su envío en un punto de admisión hasta que el operador postal lo deposita en el buzón

domiciliario del destinatario. Para calcular este plazo se utilizan cartas test, depositadas por panelistas remitentes y dirigidas a panelistas destinatarios, que tienen un número muy reducido. Es decir, en el conjunto de 21.000 a lo mejor un panelista recibe y envía 10, precisamente para no alterar el efecto estadístico. Además, porque lo exige el pliego de condiciones, tienen que estar homologados absolutamente, es decir, sin ningún tipo de signo identificativo a los envíos postales normales. Esa es una exigencia que tiene que cumplir la empresa de acuerdo con el pliego de condiciones. El estimador utilizado es B, que representa la probabilidad que tienen las cartas en llegar en un plazo determinado. El plazo de entrega se calcula de acuerdo con la regla de cálculo de los cinco días; se descuentan sábados, domingos y festivos. Se realiza un muestreo por estratos y por conglomerados. Si la muestra no se ajusta a los flujos de correo real, se pondera posteriormente para que los resultados reflejen la calidad del correo real. Se tienen en cuenta los porcentajes utilizados según las distintas características del correo: peso, franqueo, forma de admisión, distribución del correo de la semana, etcétera. El sistema de medición incluye municipios urbanos de más de 50.000 habitantes, municipios rurales de menos de 50.000 habitantes. El estudio comprende una muestra estadística representativa del total del volumen de tráfico en los servicios controlados, segregados a los ámbitos locales, puntos de depósito y de entrega y de la misma población, interprovinciales, puntos de depósito y entrega situados en distintas provincias que disten menos de 200 kilómetros y más de 200 kilómetros. Y el error estadístico muestral no supera el 1 por ciento con un intervalo de confianza del 95 por ciento. Aunque haya intentos de manipulación, estadísticamente los resultados tienen que tener, porque no puede ser de otra manera en un procedimiento de inspección, las garantías técnicas de que el resultado es correcto.

En lo que se refiere al trabajo de campo, puedo decir que los envíos utilizados para las mediciones, como acabo de señalar, están correctamente direccionados y confeccionados de acuerdo con las normas postales para que no haya identificación, que no deben ser reconocidos ni tener ninguna diferencia, que los envíos utilizados para las mediciones son puestos en circulación en momentos de normalidad postal, y ahora, a lo largo de todo el año, porque quiero como regulador, quiere el ministerio tener un control de la calidad del servicio permanentemente. La estadística que tenemos desde el año 1993, mejorada a partir del año 1997, que es cuando aparecen las normas europeas, no es suficiente. Creemos que hay que mejorarla y el panel es totalmente independiente y desconocido para el auditado y está debidamente adiestrado como exige el pliego de condiciones.

Como el sistema técnicamente tiene garantías para tratar de evitar las tendencias lógicas de cualquier ins-

peccionado y de puro sentido común a la manipulación, el ministerio ha tomado la iniciativa de detectar si hay cualquier cosa que se pueda mejorar para ponerla en marcha en los términos que he manifestado, con el apoyo unánime del Consejo Asesor Postal. Existe otro procedimiento de mejorar (que en parte es el que SS.SS. han empleado haciendo muy legítimamente, y yo agradezco, las preguntas parlamentarias en relación con este asunto), y es que si hay cualquier denuncia de carácter formal que llegue al ministerio ésta se inspecciona y se tramita adecuadamente. Y no sólo si hay cualquier denuncia, sino que si hay cualquier indicio, el más mínimo —esta es la reacción que como reguladores hemos tenido—, no sólo se comparece ante esta Cámara para dar las explicaciones oportunas, sino que ya he hecho desde el propio viernes alguna cosa más. En este momento se está desarrollando a través de la inspección general del ministerio, una inspección en toda la subdirección de regulación postal. Yo creo que los funcionarios trabajan mucho, bien y honestamente, pero no está mal hacer una revisión. En segundo lugar, a través también de la inspección general, estamos comprobando que el procedimiento está funcionando y que la empresa adjudicataria cumple a rajatabla las exigencias del pliego de condiciones y que no hay ninguna irregularidad. En tercer lugar, naturalmente, me he dirigido, porque los datos que hemos tenido hay que contrastarlos, al operador postal para comprobar, si se está produciendo algún tipo de manipulación, qué tipo de situación se da para conocer los datos. Naturalmente, ni qué decir tiene que en función de los datos que resultaran actuaríamos en los términos que fuera.

Permítanme que les recuerde, en mi responsabilidad como regulador (creo que a lo largo de estos dos años que llevamos en esta competencia el Gobierno lo ha demostrado y puedo citarles ejemplos de otros mercados en este mismo sentido), que es muy importante no confundir en los mercados las infracciones y los incumplimientos que se puedan producir, o las vulneraciones a la transparencia y a la competencia, con movimientos producto de intereses económicos o de otra naturaleza. Cometeríamos un error si confundiéramos esas dos cosas y si no actuáramos con rigor en relación con las verdaderas infracciones y con lo que son otro tipo de circunstancias. Quiero poner un ejemplo público y notorio de cómo la regulación el Ministerio de Fomento está atento a las circunstancias y cómo cree el Gobierno que la liberalización y la apertura no excluye, sino todo lo contrario, la intervención del Estado en ese papel no intervencionista y regulador para controlar, justamente, la calidad de los servicios y las reglas del juego. Quiero recordar que en otro mercado —porque lo que estoy diciendo es políticamente homogéneo para todos mercados— como el del transporte aéreo, el 12 de julio del año 2001 hemos puesto de manifiesto claramente que estamos atentos a la jugada. Si de las actuaciones que se están desarrollando en este momento se derivara cual-

quier intento de manipulación más allá de lo normal, más allá de lo que se produce en toda inspección de cualquier naturaleza, no duden SS.SS. que con tranquilidad, con rigor y en aplicación estricta y sencilla de la ley, buscando justamente esa eficacia dentro de la legalidad, haríamos lo que tuviéramos que hacer. Pero lo que no me parece razonable, y he querido comparecer ante esta Cámara para explicarlo y para aclararlo, es poner en cuestión los datos estadísticos de control de calidad del mercado postal, que afectan al conjunto de mercado y no sólo al operador, sin tener más base, en principio, que un documento que estamos investigando, que, por cierto, como regulador me llama la atención que sea del año 2000 porque hubiese preferido, aparte de mis propios elementos de control, que si cualquier ciudadano o cualquier interesado tiene el más mínimo indicio de que existe alguna pretensión de alteración lo hubiese hecho llegar a través de la correspondiente denuncia, que es también una competencia de la regulación, y no duden SS.SS. que se habría actuado conforme hay que hacerlo, que es con rigor y con claridad.

El mercado postal, y termino señorías, es un mercado emergente. En este momento se está discutiendo en la Unión Europea, como SS.SS. saben, la modificación de este mercado para una mayor liberalización. En este momento están pendientes de votación las enmiendas en el Parlamento Europeo. España, como he dicho, es uno de los mercados postales más abiertos. Ha defendido, con acuerdo de todos, los intereses del sector logístico y postal español en la Unión Europea. Tenemos grandes esperanzas para el futuro y queremos, como hemos dicho públicamente, que esa apertura se produzca de una manera seria y simétrica, de forma que no sea sino una oportunidad para todos y un reto para todos y no una oportunidad para unos más que para otros.

El señor **PRESIDENTE**: Como peticionario de la comparecencia, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Quiero empezar por recordar que la petición de comparecencia que hizo el Grupo Parlamentario Socialista fue la primera que entró en esta Cámara, antes que la del Gobierno. Por tanto el señor subsecretario comparece aquí, porque a su vez ha querido hacerlo, obligado también por la solicitud del Grupo Socialista. Ha comparecido muy urgentemente y desde luego no lo ha hecho quien el Grupo Socialista solicitó, que fue el ministro. Nosotros hemos pedido al ministro que comparezca aquí urgentemente para hablar de este asunto. Sé que hoy tenía algunas dificultades para comparecer en la Comisión, porque mi condición de vicepresidente primero de la misma me permite conocer eso, pero también sé que este ministro, que hasta ahora nunca se había escondido ante esta Comisión y ante esta Cámara, si hubiera

querido cumplir con su responsabilidad podría haberlo hecho mañana, pasado, el lunes con toda urgencia.

Señor subsecretario, sea usted bienvenido a la Comisión. Tiene usted, no lo dude, el respeto de este grupo parlamentario y de quien le habla. Pero nosotros no habíamos pedido que viniera usted, habíamos pedido que viniera el ministro ¿Por qué? ¿Por qué hemos pedido que viniera el ministro? Porque el máximo responsable de esto, que yo voy a empezar a llamar desaguisado en cuanto a los datos de calidad del correo, es el ministro, no es usted. Usted es un responsable, pero no es el máximo. Y además por otra razón, señor subsecretario, porque el señor presidente de la entidad estatal Correos y Telégrafos y usted tienen un común superior, que es el ministro de Fomento. El ministro de Fomento es su común superior. Por tanto yo quería que el ministro de Fomento nos comentara qué está pasando con las auditorías de calidad, los controles de calidad que realiza el regulador, que depende directamente de él, y también con las que realiza la propia empresa, el propio operador público del Servicio Postal Universal Correos y Telégrafos, que también depende de él. Está claro que el ministro no ha querido venir. Está claro que el ministro no ha querido comerse este marrón y le ha encargado a usted que se lo coma. Pues muy bien, señor subsecretario, nosotros obligaremos al señor ministro a que hable de esto. Hay otras fórmulas en el Parlamento y probablemente las utilizaremos, porque nos parece que esto es muy grave. Lo que está pasando, lo que denuncia un diario de tirada nacional es muy grave, y no puede sustanciarse con una comparecencia como esta y repito, con todos nuestros respetos hacia su persona y hacia su cargo. No estamos poniendo en cuestión que usted no sea un digno representante del ministerio, que sin duda lo es. Lo que quiero decir es que es muy grave lo que está pasando. Es todavía más grave, señor subsecretario, que después de lo que está ocurriendo y después del texto de nuestra solicitud de comparecencia, en el que decimos no cómo se hacen los controles, sino quién ha dado la orden de maquillar los resultados, usted nos venga aquí a contar cómo se hace todo el proceso de calidad desde el regulador como si no hubiera pasado nada. Usted no nos ha contado nada de lo que está denunciado públicamente. Dice que si hay alguna cosa se actuará con rigor ¿Cómo? ¿Es que no está pasando nada? Usted y yo, señor subsecretario, sabemos que lo que se denuncia es cierto. Yo sé que es cierto lo que está denunciado. Sabemos qué está pasando y usted no ha querido contarlo. Supongo que lo contará en la segunda comparecencia, en su segunda intervención. Supongo que se habrá usted pertrechado para decir voy a guardarme la batería para la segunda intervención. Veremos su segunda intervención.

Usted ha hecho algunas afirmaciones que yo le quiero recordar. En la regulación, ha dicho, es muy importante la credibilidad. Efectivamente, señor subsecretario,

rio, tan importante como que si no existe credibilidad no sirve para nada la regulación; es mejor no hacerla, porque es dinero tirado. Está usted de acuerdo conmigo porque le veo que afirma con la cabeza. Pues bien, la credibilidad de la regulación sobre el servicio postal universal en este momento está por los suelos, señor subsecretario. No existe. Espero que ustedes estén preocupados con ese asunto.

Ha dicho usted otra cosa: el regulador no ha dado órdenes. Es lo único que ha dicho respecto a la petición de nuestra comparecencia. Lo único que ha dicho es que no ha dado órdenes. Ha dicho más: el regulador no aceptará que se manipulen los resultados y, finalmente, ha agregado: si tenemos conocimiento de irregularidades actuaremos con toda contundencia. Señor subsecretario, ¿a qué espera? ¿Por qué no actúan con toda contundencia? ¿Por qué no aclaran todo esto? ¿Por qué no ha venido usted hoy a decirnos que están investigando qué es lo que ocurre y que van a poner digamos a cada uno en su lugar? Que van a tomar decisiones por duras que sean, ¿por qué no lo ha dicho? Verá por qué creo yo que no lo ha dicho. Yo creo que no lo ha dicho porque esto es un montaje efectuado por ustedes desde arriba. Usted me dice: los funcionarios actúan correctamente. Yo no pongo en duda eso, como usted comprenderá; yo no pongo en duda la honorabilidad y la corrección en su trabajo y en su profesionalidad de los funcionarios. No lo pongo en duda. Pongo en duda lo que hacen los cargos, los altísimos cargos políticos del ministerio y de correos. Eso sí lo pongo en duda en este asunto en concreto. dejemos tranquilos a los funcionarios. Esto es algo entre el Grupo Socialista y el ministro de Fomento; el Gobierno, para entendernos; el Gobierno del Partido Popular y el ministro de Fomento, no entre el resto de los funcionarios. Incluso ni siquiera entre el Grupo Socialista y usted, aunque le repito que para nosotros es un digno representante del ministerio, pero queremos que sea el ministro quien lo explique, no usted.

Las denuncias. Dice este periódico: el 18 de septiembre de 2001 Fomento adjudicó la auditoría sobre el servicio postal a la empresa Investigación, planificación y desarrollo por 221.000 euros. Sólo seis días más tarde un directivo de correos envía a sus subordinados por correo electrónico un listado de panelistas con nombre y dirección particular para que se agilicen los envíos del supuesto auditor. Cuando a la responsable de esta empresa del control se le pregunta que cómo es esto, dice que ahí lo importante es saber cuándo se iba a hacer ese trabajo y eso era secreto. La fecha de hacer el trabajo la impuso Fomento y dijo que eso era secreto, dice la responsable de la empresa. Y le pregunta el periodista: y si correos no sólo conocía a los panelistas, sino también la fecha del trabajo, preguntó este periódico. Entonces sí sería grave, dice esta persona. Tendría que interrogar al ministerio, dice ella. Estamos haciendo eso. Estamos interrogando al ministerio.

El periódico ha dado las pruebas oportunas, pero nosotros tenemos conocimiento de que efectivamente esto que ha publicado es verdad, aunque lo hemos sabido a posteriori porque ha habido algunas reacciones. Esto funciona de una forma muy sencilla, muy simple. Correos tiene la lista de panelistas, sabe las fechas en que se va a realizar el control de calidad y sabe los objetos postales sobre los que se va a hacer ese control. Envía los nombres y las direcciones a las oficinas concernidas, envía también el listado de cuáles son los objetos postales y la fecha en que se van a producir. Y les dice que estén muy atentos, que llueva o nieve, pase lo que pase, los objetos postales que se intercambian los panelistas, y por tanto son objeto del control de calidad, tienen que llegar con toda rapidez y con toda urgencia a su destino. El resto de los objetos postales del resto de los españoles da lo mismo. Da lo mismo, señor subsecretario. Durante esas fechas el correo dedica exclusivamente sus energías a servir de manera magnífica y perfecta a los panelistas contratados por esa empresa que están realizando el control de calidad. Es decir, se está gastando cuantioso dinero en falsear los datos de calidad del correo. Hace mucho tiempo que yo vengo denunciando tanto al ministro como al presidente de correos, que no era posible, que no entendía cómo podían ser tan dispares los datos de calidad que el ministerio y el propio correos nos proporcionaba a la Cámara, siempre a petición nuestra. Nunca voluntariamente, señor subsecretario, siempre a petición nuestra. Cómo podían ser tan dispares respecto a lo que estaba pasando en la calle y a lo que se estaba denotando de las cuantiosas quejas y reclamaciones que se publican en la prensa multiplicadas por diez cada año. Cómo es posible que todo el mundo se queje y se queje tan amargamente de lo mal que funciona el correo y, sin embargo, los datos de calidad del correo sean magníficos. Esto no puede ser. Y nosotros sabíamos que eso no podía ser. No sabíamos qué estaba pasando, no sabíamos cómo se montaba esto. Ahora lo sabemos.

Pues bien, yo lo que quiero decirle, señor subsecretario, es que este es un escándalo de una dimensión de la que el cual el ministro ha querido huir, por primera vez, debo decirlo. Yo tengo en alta consideración a este ministro respecto a su capacidad de dar la cara. Siempre lo ha demostrado, siempre ha dado la cara. En los mejores momentos y en los peores. No sé por qué hoy no la está dando. Repito, a lo mejor es que este marrón no se lo quiere comer él, pero él es el responsable máximo de esto. Y usted no ha querido hablar de todo esto.

Le voy a dar otro dato más. Nosotros hacemos muchas preguntas, pedimos mucha documentación. Yo sé que el presidente de correos está muy desesperado con nosotros porque dice que es el cargo del Gobierno que más preguntas recibe, al que más interpelaciones le hacemos y al que más comparecencias le pedimos, pero siempre que ha venido aquí ha reconocido que esta es la labor del grupo parlamentario de la oposición en el

Parlamento y a él le parece bien. Luego sé que en privado está desesperado porque dice que le preguntamos demasiadas cosas. Pero la memoria del control de calidad del año 2001 que tenemos pedida no ha llegado a nuestro poder y sabemos que hace bastantes meses que está hecha. Lo sabemos porque nos lo han dicho quienes la han visto encuadrada, incluso hace bastante tiempo, y no está aquí. Nos han enviado ustedes la del 2000, pero no la del 2001. Son muchas las preguntas, señor subsecretario —aprovecho la ocasión para decírselo—, que formulamos y que no reciben respuesta o la reciben muy tarde o la reciben parcial o muy mal. Por ejemplo, le repito, esta petición que le acabo de decir está sin contestar desde el 3 de octubre del año pasado ¿Usted sabe cuánto tiempo tiene el Gobierno para contestar las preguntas y los datos escritos? Cuarenta días.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego concluya.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Acabo, señor presidente, pero es que me parece que esta comparecencia tiene mucha importancia. Es importante que podamos decir todo lo que tenemos que decir, aunque comprendo que somos esclavos del tiempo. Voy acabando, de verdad, señor presidente.

Cuente usted los días que han pasado desde el 3 de octubre. Esto es general; esto es el denominador común, por lo menos en lo que afecta a lo que tiene que ver con el servicio postal. No sé en otras áreas del ministerio cómo es. No sé cómo es, pero sí cómo es aquí. Por tanto, lo que quiero decirle es que impera en el área del correo el oscurantismo, la falta de información.

Señor subsecretario, la empresa Investigación, Planificación y Desarrollo, S.A. ustedes la contratan para que haga el control de calidad. Esta empresa también la contrata correos. Es decir, la empresa que ustedes como regulador contratan para que controle a correos, la empresa Correos y Telégrafos, S.A., la sociedad mercantil, también la contrata. La contrata para estudios de calidad de oficinas, 2.900.000, por el procedimiento negociado sin concurrencia (estos son datos que me envía correos, no crea usted que estoy inventándome nada); y para panelistas, para controles internacionales pone aquí, 5.122.560 pesetas también por el mismo procedimiento, negociado sin concurrencia. Es, permítame, cuanto menos curioso conocer que la misma empresa que contrata el regulador para que controle a correos, la contrata correos. Es decir, la relación entre esa empresa y la sociedad estatal Correos y Telégrafos se supone que es de máxima confianza.

¿Qué está pasando aquí? Eso no parece muy lógico. Me dirá que estamos en una sociedad de libre mercado. Claro, hay cosas, señor subsecretario, que deben impedirse, aunque sólo sea por decoro, por imagen. De verdad que acabo rápidamente. La sociedad estatal Correos y Telégrafos hizo una auditoría

interna de calidad que también la pedimos, pero nos manda lo que quiere. Ahora vamos a pedir específicamente lo que nos interesa, porque con esta información tenemos el número de expediente, cosa que no teníamos antes, por eso no lo pudimos pedir. Hizo un control de calidad que se llama: Implantación, sistema, medición y seguimiento en control, calidad, plazo del correo nacional y se gastó 386 millones de pesetas. Lo adjudicó a una empresa que se llama Price Waterhouse, al igual que el franqueo para el sistema de medición y seguimiento con calidad correo nacional, por 4.210.000. Es decir, se gastó prácticamente 400 millones de pesetas y esa es una auditoría, un informe que está guardado bajo siete llaves. En correos, a ciertos niveles es público y notorio que salió tan desastroso que muy poquita gente lo conoce. Está guardado bajo siete llaves. Nosotros lo vamos a pedir. Salió tan desastroso que por lo visto ustedes consideraron impresentable hacerlo público; ustedes o la dirección de correos, no lo sé. Se lo vamos a pedir, pero me tendrá usted que reconocer que es bastante grave que se gaste una sociedad pública estatal, propiedad del Estado, 400 millones de pesetas en un estudio que inmediatamente, porque sale muy malo, lo guarda para que nadie conozca que eso se ha realizado ¿A usted no le parece que eso es tirar 400 millones de pesetas? O regalárselos a alguien.

Cuando se actúa tan mal da pie a que se pueda pensar lo que se quiera. Señor subsecretario, ustedes tienen que tomar medidas y no puede irse de aquí hoy simplemente viniendo a explicar las bondades del procedimiento y cómo se hace esto. Porque es público y notorio que esto no funciona así. Hoy nos hemos desayunado también con que esto mismo ocurre con las inspecciones que el regulador hace sobre correos. Existe una denuncia de 22 carteros de Sabadell en la que manifiestan que con cinco días de antelación les avisan que van a ir los inspectores y les piden que hagan horas extraordinarias, a lo que se niegan, y entonces el jefe de cartería y otro más manipulan el correo y todo lo que está acumulado lo meten en una furgoneta, que está circulando para que cuando lleguen los inspectores no esté allí. Cuando los inspectores se marchan, al día siguiente todo ese correo se deposita de nuevo allí. Ellos se dan cuenta de que es el correo que han estado manipulando con anterioridad para enviarlo, incluso hay cartas para devolver. No quiero leerlo todo, supongo que usted ya tiene conocimiento de ello. Y lo denuncian públicamente. Esto es algo generalizado en la sociedad estatal Correos y Telégrafos. ¿Quién avisa a correos de que van los inspectores, la fecha que van a ir, y qué van a hacer? ¿Y quién da la lista de panelistas a correos para que pueda hacer los controles de calidad?

Señor subsecretario, lo que está ocurriendo es muy grave. Nosotros queremos decirle que vamos a pedir responsabilidades al máximo nivel y no nos vamos a conformar con esta comparecencia, aunque le hemos

dado la bienvenida y le decimos que muy bien que esté usted aquí. No nos vamos a conformar porque esto es más grave de lo que parece. Y finalmente, la memoria de 2000 —no sé si usted lo sabe, supongo que sí— de la sociedad estatal Correos y Telégrafos no ha sido publicada. En las memorias habitualmente, señor subsecretario, se publicaban los estudios, las auditorías internas de calidad que el propio correos hace. La memoria del año 2000 no ha sido publicada. Y en esa memoria, de haberse publicado, tendría que haber salido ese estudio famoso que yo le he dicho que está guardado bajo siete llaves. No ha sido publicada, es curioso. Estamos en el 2002.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, querría hacerles algunas aclaraciones técnicas, sin entrar, por supuesto, en ninguna apreciación sobre la valoración política del señor Torres acerca de la situación de la sesión de hoy.

Ya sabíamos, como ha dicho el señor Torres, con anterioridad a la petición de comparecencia, que hoy no podía comparecer el ministro. También he sabido que la Mesa ha aceptado por unanimidad que sea el subsecretario quien comparezca y que el ministro ha hecho una oferta a la Comisión de comparecencia personalmente una vez al mes como.

En cuanto a los tiempos, señor Torres, la presidencia trata de cumplimentar los que aprueba la Mesa. En este caso, yo comprendo la importancia de la comparecencia y ha sido usted atendido y será siempre atendido, pero ha consumido el doble del tiempo previsto por la Mesa.

Dicho esto, doy la palabra al señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Muchas gracias, señor subsecretario, por información detallada que nos ha dado sobre el proceso.

De su intervención y de la de mi predecesor en el uso de la palabra me surgen dos reflexiones y una conclusión. La conclusión es que creo que ustedes tienen que intervenir como reguladores desde el ministerio. Lo hacen —ha dicho usted que lo hacía— tienen que actuar, averiguando más si hace falta, y creo que tienen que limpiar, en la amplia expresión de esta palabra, porque la transformación de la Sociedad Estatal de Correos no se hará si esto no se hace así.

A mí me parece que aquí hay algo más. Las reflexiones sobre lo que he oído empiezan por cómo se ha producido el proceso y cómo se pone en marcha la irregularidad a muchos niveles, en muchas zonas del desarrollo de la función postal, por decirlo de alguna manera. Yo no puedo llegar a creer que la intervención en estos niveles sea de altos cargos o política. Por lo tanto, aquí hay alguna actuación de otro tipo. Actúe, pues, rigurosamente el regulador.

Yo creo que la Sociedad Estatal Correos llevaba muy bien su proceso de transformación. Quizá esto sea lo que, desde dentro, alguien no quiere que sea. Por eso pido en la

conclusión que se intervenga y se actúe rigurosamente, porque si no, el futuro positivo que podía tener Correos se truncaría, y no queremos que eso ocurra. Queremos que Correos sea el operador universal que verdaderamente funcione con altos niveles de calidad.

Estas son mis dos reflexiones y mi conclusión. En un futuro posiblemente tendremos que intervenir, quizá con mucho más detalle, pero siempre estaremos en la misma línea, en la de que Correos sea todo lo que nosotros esperamos que sea, que realice la buena función que ha realizado hasta ahora desde que ha estado funcionando.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Popular, don Celso Delgado tiene la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: Señorías, señor subsecretario del Ministerio de Fomento, para el Grupo Parlamentario Popular han sido interesantes y satisfactorias las explicaciones dadas en la sesión de hoy.

Con carácter previo queremos señalar que el ministro de Fomento, como bien se ha reconocido, comparece en esta Comisión con una inusitada frecuencia, lo que desde luego en modo alguno permite decir, como en este caso se ha dicho, que pretende esconderse o que no quiere comerse este marrón. El hecho de que el viernes por la tarde se publique en un diario de tirada nacional una información e inmediatamente haya una reacción tanto por parte de algún grupo político como por parte del Gobierno indica la celeridad y el respeto que este tema tiene para todas estas personas. Lo que es cierto es que esta tarde, en la sesión de control, a instancias del Grupo Parlamentario Popular, el señor ministro de Fomento responderá justamente a una pregunta sobre este mismo particular, cuestión de la que no parece que se haya ocupado el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor subsecretario de Fomento reúne todas las condiciones personales y profesionales para responder en esta comparecencia, porque desde el punto de vista administrativo a su subsecretaría le corresponde la regulación de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos y en general de todas las entidades que operan en el sistema postal, y a nivel personal, porque su altísima cualificación personal y profesional le habilitan cumplidamente para dar las explicaciones que nos ha vertido en el día de hoy, porque ha hecho un repaso muy adecuado del marco normativo de referencia en el que nos movemos a la hora de abordar las cuestiones postales. Ha hecho referencia a la directiva postal, a la Ley postal de 1998, al reglamento postal y a los controles de calidad que establecen estas directivas, que establecen que al menos una vez al año, de manera independiente y por entidades externas sin vínculo con los proveedores del servicio postal universal, se realizará un control de la calidad del sistema.

En España se ha evolucionado en los últimos años de una manera muy decidida en el cumplimiento de los

objetivos de la directiva, de modo que, como explicaba perfectamente el señor Menéndez, se han adoptado medidas de carácter estructural y de carácter metodológico. En el ámbito estructural, la separación entre el órgano regulador, la subsecretaría de Fomento y el operador responsable de la prestación del Servicio Postal Universal reservado ha sido muy importante, y la creación de una subdirección específica en el año, recientemente articulada y dirigida al control de la regulación, es también muy eficaz y muy interesante. También se han tomado medidas de carácter metodológico. Se nos ha explicado aquí que ha habido un procedimiento de concurso abierto, con un pliego de condiciones que está a disposición de todo el mundo, en el que se regulaban perfectamente las obligaciones de las partes contratantes. Se especificaba de una manera muy relevante la confidencialidad de los datos que se manejaban y también la utilización de una metodología adaptada a la normativa sobre esta materia definida por el Comité Europeo de Normalización, estableciéndose, como se nos ha dicho, muestras con carácter aleatorio, con un desconocimiento a priori por parte del Ministerio de Fomento, como no puede ser de otra manera, de la naturaleza, del número y de la identidad de los panelistas, con una elección confidencial del período de muestreo y con una publicidad de los resultados obtenidos en las mediciones de calidad. Porque, contrariamente a lo que ha manifestado aquí el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, todos los resultados de estas auditorías son públicos y accesibles a todos los ciudadanos.

¿Qué medidas ha adoptado y adopta el Ministerio de Fomento para garantizar las mediciones y la eficacia en las mediciones de calidad sobre el Servicio Postal Universal? Se ha aludido a una intervención del subsecretario en el Consejo Asesor Postal en mayo de 2001, y yo creo, señor subsecretario, que sería pertinente que usted nos aclarase quiénes forman parte de este Consejo Asesor Postal, porque, si no nos fallan nuestras informaciones, están los sindicatos, los operadores públicos y privados, y los usuarios, que escucharon cómo usted planteó en esa reunión más medidas que sirviesen para garantizar la calidad y la eficacia de los controles de calidad. Nos parece en ese sentido muy acertado que se haya propuesto que espacien en el año varios controles de modo y manera que en todo el ejercicio se pueda comprobar y garantizar la calidad del servicio. También nos parece acertado evitar la coincidencia entre las dos fundamentales operaciones de medición, las de tiempos de espera en la oficina con la de los tiempos de entrega de la correspondencia. Por lo tanto, no cabe en modo alguno argumentar desatención, ni negligencia por parte del organismo regulador sino todo lo contrario, pues ha estado atento a la realidad y ha buscado la mayor garantía y la mayor eficacia. Como decía usted al principio de su intervención, buscan con su trabajo la credibilidad, y nosotros, como Grupo Parlamentario Popular, se la reconocemos, pero no simplemente por-

que el ministro sea integrante de nuestro grupo parlamentario y responda a nuestra misma ideología política, sino porque, efectivamente, vemos que se está actuando con rigor y que se defienden, por encima de los intereses de partido y de los intereses personales o de grupo, los intereses generales del Estado. Como organismo regulador, celebramos la reciente actuación en el ámbito aéreo en relación con la problemática planteada por Iberia y también celebramos y celebraremos, como no puede ser menos, el conjunto de actuaciones que usted ha anunciado en la mañana de hoy; actuaciones tendentes a investigar si puede existir alguna disfunción, alguna filtración o alguna componenda para alterar los resultados de los distintos procesos de medición de la calidad del servicio postal, lo que en modo alguno está probado en este momento, salvo que queramos comportarnos los que representamos a los ciudadanos sobre la base de informaciones de prensa sin tamizar y sin controlar. También celebramos lo que usted ha manifestado en la mañana de hoy, es decir, que ante cualquier eventualidad de esta naturaleza, la Dirección General de Regulación de Servicios Postales, adscrita a la subsecretaría de Fomento, actuaría en el marco de la legalidad con todo el rigor y usando todos los instrumentos que el ordenamiento jurídico vigente pone a su disposición. No podíamos esperar otra cosa, y esto es justamente lo que el Grupo Parlamentario Popular pide al señor subsecretario del Ministerio de Fomento.

En cualquier caso, nosotros celebramos el hecho de hacer hoy aquí un análisis lógico de la problemática planteada, pero pedimos que por cuya comprobación está todavía por dilucidar no se pretenda empañar el funcionamiento del servicio público postal, porque lo que quizá desagrade al Grupo Parlamentario Socialista es que los estándares del cumplimiento de los servicios postales en este momento en España sean realmente satisfactorios; mejorables, indudablemente, muy mejorables, pero también muy satisfactorios, produciéndose una constante y paulatina reducción en los porcentajes de tiempo de entrega de los productos postales y una considerable mejor atención a los usuarios.

Nosotros, como Grupo Parlamentario Popular, reiteramos el propósito de compaginar la prestación de un Servicio Postal Universal con que el fortalecimiento de una empresa ante los nuevos retos del mercado, apostando por la modernización de su organización, infraestructuras y procesos y por la capacidad y desarrollo de su personal; por cierto, una sociedad mercantil que tiene más de 63.000 empleados. De ahí que nos han parecido pasos muy decisivos la decisión ya tomada del cambio de fórmula jurídica de entidad estatal a compañía mercantil participada íntegramente por el Estado y la aprobación de un plan estratégico para el período 2001-2003 que define un modelo de prestación de servicios de negocio y de organización para los próximos años.

Termino, señor presidente, con nuestro compromiso con la sociedad española para prestar un servicio públi-

co eficaz que se concreta en la mejora continua de la calidad y en potenciar la sensibilidad a la respuesta.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señor Torres, yo quiero empezar por decirle que para mí comparecer ante esta Cámara, para esto o para cualquier otra cosa, no es un marrón nunca. He dicho al principio y digo siempre que es un honor, porque yo, como el Gobierno y como todos ustedes, soy un demócrata y creo que esta Cámara se merece todo el respeto y no me molesta en absoluto que se me hagan preguntas ni que me coloquen en situaciones.

Yo creo que en este caso la situación es clara y trataré de contestarle aclarando algunas de las cuestiones que usted ha planteado, en las que creo que hay mezcla de cosas diferentes, y a río revuelto cierta confusión. Le agradezco también, precisamente porque no creo que comparecer ante esta Cámara sea nunca un marrón, el tono de discrepancia política y que se haya centrado en temas concretos y no de otra naturaleza.

Dicho eso, voy a poner de manifiesto también la discrepancia política en algunas cuestiones. He de empezar por decir que el servicio que Correos presta con su nuevo esquema, que ha prestado y que seguirá prestando a los españoles, desde el punto de vista de la comunicación entre ellos en el sentido más amplio, es un buen servicio ¿Que es mejorable? Sin duda, y he dicho que el sistema de control de la calidad no es perfecto.

Por otro lado, usted me ha citado algunos aspectos que poco tienen que ver con mi responsabilidad ni con la regulación, y yo lo respeto, pero no me pregunte usted por lo que está haciendo una empresa concreta, en este caso el operador universal que es Correos en el mercado, en la medida en que, en cumplimiento de las directivas comunitarias, se ha separado una cosa de la otra. Porque usted ha dicho otra cosa que es incierta, señor Torres, y sé lo que lo ha dicho de buena fe, pero es incierta, y es que no hay un jefe común. El ministro de Fomento designa al subsecretario y, por tanto, la regulación. No designa ya al presidente de Correos. Es una sociedad anónima, y justamente cuando se ha transformado ha habido que hacer la correspondiente reunión del consejo de administración para hacer un nombramiento, y depende íntegramente de la Dirección General del Patrimonio como sociedad pública que es. Eso es así, es poco cuestionable, y lo otro induce a confusión. Y precisamente porque compartimos absolutamente la necesidad de que en la regulación de los mercados haya credibilidad, es por lo que este Gobierno, y singularmente este ministerio y singularmente, en lo que me atañe, este subsecretario, el que ha impulsado a lo largo de estos dos años la separación formal, la creación de la subdirección, su potenciación, etcétera, para separar una cosa de la otra, que es una exigencia comu-

nitaria y por la que estamos respondiendo ante Bruselas, porque, como conoce muy bien S.S., que es un experto en la materia, ha habido algún requerimiento de Bruselas en relación con soluciones jurídicas anteriores que no satisfacían del todo. Por eso, este Gobierno, ha hecho la separación definitiva en este momento. Luego no me mezcle usted una cosa con la otra, porque si no, va a ser difícil, desde ese punto de vista, que nos entendamos. Se lo digo, naturalmente, con todo respeto, porque estoy seguro de que no hace juicios de intenciones y que ha hecho la afirmación de buena fe, pero es importante matizarlo, porque si no, estamos en la confusión permanente.

Usted ha manifestado también que yo no he dicho nada en relación con su pregunta. Perdóneme, pero tengo que repetírselo, porque he dicho como mínimo dos cosas, entre muchas muy claras. Que el órgano regulador no ha dado ninguna orden para manipular los controles de calidad es una obviedad. ¡Hasta ahí podíamos llegar! Pero he dicho también que, con independencia de las garantías que el sistema tiene en sí mismo, de que el sistema no es perfecto, de que el sistema está en un mercado que se abre permanentemente y hay que estar atento por lo tanto a las novedades y al desarrollo de ese mercado, y con independencia también de la iniciativa que el propio Gobierno ha tomado sobre el Consejo Asesor Postal el año pasado, nosotros no nos quedamos nunca quietos ante ningún tipo de atisbo siquiera de irregularidad. He dicho con claridad que yo personalmente, desde el mismo viernes, he abierto una investigación formal en relación con el servicio y he dicho que no tengo dudas —y me alegro que lo comparta S.S.— de la honestidad del trabajo de los funcionarios, aunque, como ha dicho el señor Sedó, es evidente que esta es una organización muy grande y no es sólo el subsecretario el que trabaja, sino que hay más gente. No tengo ninguna duda, pero voy a demostrarlo jurídicamente y voy a hacer una investigación, que es lo que me corresponde. He abierto una investigación en relación con la empresa, porque yo no firmo los contratos en balde, y le puedo asegurar a S.S. que, como haya habido cualquier irregularidad, tendrá la respuesta jurídica pertinente, la que sea, y no la voy a anticipar porque quiero hacer la regulación con rigor. No me habrá escuchado, señoría, a lo largo de los dos últimos años hacer fáciles declaraciones ni sobre este mercado ni sobre ningún otro y tengo la responsabilidad de todas las regulaciones de transportes, de las concesionarias de autopistas y del mercado postal, porque conozco, como he dicho al principio, la confusión que puede haber entre los intereses que mueven determinadas circunstancias este tipo de actuaciones y lo que de verdad interesa, que es en este caso la calidad del servicio de los españoles. Son cosas distintas, y como regulador tengo la obligación de no dejarme confundir.

En resumen, está claro que he contestado a la pregunta expresamente y está también claro que hemos

abierto las investigaciones pertinentes, que se llevarán a cabo —no lo dude S.S., y lo he dicho expresamente además— y esta Cámara tendrá conocimiento de ello. No lo dude S.S.

Me ha dicho también algo que supongo que se deberá al calor dialéctico, porque ha dicho que hay un montaje desde arriba y supongo que eso no lo pensará porque es evidente que no es así. Me ha citado uno de los datos que aparecen, efectivamente, en la información que nosotros estamos investigando, pero que me llama la atención. A mí me llaman la atención alguna cosas en relación con esa información, como regulador. Me llama la atención que si alguien en el año 2000, que es de cuando es el documento, tenía conocimiento de alguna irregularidad, no lo hiciera saber, porque hubiésemos actuado mucho antes. Me llama la atención que seis días después de la adjudicación del contrato, cuando no se sabe todavía cuándo se va a celebrar la auditoría, alguien diga que lo sabe. Es una afirmación que habrá que comprobar. Pero sobre todo he de decirle que al regulador, que soy yo, y al subdirector de la regulación postal nos costó ya un profundo debate esta materia en el Consejo Asesor Postal de la primavera del año pasado.

Yo sé que S.S. hace muchas preguntas, que yo trato de contestar con celeridad en la parte que a mí me compete con celeridad. No sé si en este caso se ha producido alguna disfunción, pero en todo caso, si se ha producido alguna disfunción, le pido disculpas por ello. Su señoría presentó una iniciativa parlamentaria en octubre del año 2001 para que se hicieran tres controles, cuando el Gobierno había propuesto cuatro en el Consejo Asesor Postal en mayo, y por eso rechazamos su iniciativa. Que usted, en términos políticos, vaya por detrás en la iniciativa del Gobierno me parece muy bien, pero no me critique por ello. En el Consejo Asesor Postal de la primavera del año 2001 surgió una discusión porque, como señalé anteriormente, el operador se quejaba de que el resultado estaba falseado porque bajaba un parámetro en relación con el estándar, aunque se cumplía el estándar, y porque se había hecho en un momento en que había un gran movimiento de funcionarios, movimiento conocido, naturalmente, a posteriori. Yo dije entonces, y me aprobó la opinión unánimemente el Consejo Asesor Postal, en el que están representados los sindicatos mayoritarios en ese mercado, los consumidores, las administraciones y el resto de las empresas privadas, que no aceptaba semejante criterio porque el operador del Servicio Público Universal tiene la obligación de organizarse de manera que la calidad del servicio sea permanente a lo largo del año. Por eso precisamente propuse, y se aceptó unánimemente por el consejo, que se hicieran cuatro controles. Podrá usted discrepar, pero no me podrá decir que no estamos actuando y que no tomamos iniciativas.

Usted habla también, señoría, de oscurantismo. Es difícil hablar de oscurantismo cuando hay un Consejo

Asesor Postal en el que se discuten estas cosas, y naturalmente los informes no sólo se remiten a esta Cámara cuando se solicitan. Yo soy responsable de la regulación, no del operador, que precisamente tiene que estar separado, y le contesto sobre lo mío, sino que se envían también al Consejo Asesor Postal y se hacen públicos y además se debaten, porque no le gusta al operador lo que se le dice, como no le gustarán otras cosas en este momento. Seguramente sabe S.S., porque de alguna manera es esta Cámara, a través del Defensor del Pueblo, la que ha planteado la cuestión, que hay un problema en relación con la calidad del servicio en las urbanizaciones, problema que estamos investigando, y que vamos a resolver como corresponda en cada caso.

Se ha referido usted también a una auditoría de correos que desconozco y que no sé si existe, pero si existe, habrá que preguntarle al operador, porque yo no puedo impedir a ninguna empresa ni al operador público ni a las privadas dentro del sector del mercado postal que hagan sus propios controles de calidad. Que los hagan bien o los hagan mal, no lo sé. Mi obligación es que nuestros controles de calidad me den el parámetro que necesito para hacer la función que me corresponde en relación con el Servicio Postal Universal. Y a esa me dedico no sé si con acierto, pero desde luego sí con devoción.

Esté usted tranquilo, señoría, en un aspecto que compartimos plenamente: la base de que una regulación funcione es la credibilidad. Por eso, yo, con independencia de cualquier otra cuestión, pedí inmediatamente la comparecencia, porque me parecía que tenía que quedar clara la posición del regulador, porque es muy importante. No dude usted tampoco, señoría, de que hay muchos intereses de muy diferente naturaleza que en todos los mercados procuran que no haya tal credibilidad, por lo que hay que actuar con responsabilidad ¿Qué digo con responsabilidad? Pues digo que se harán las investigaciones como hay que hacerlas, hasta las últimas consecuencias, pero siguiendo los trámites correctos.

Si recuerda usted —y hubo algunas críticas también en la prensa— el incidente de Iberia, se dará cuenta de que entre el 12 de julio y la fecha en que se notifica la resolución ha pasado casi un año ¿Y por qué ha pasado? Porque hemos estado trabajando, porque hemos estado haciendo el expediente como es debido, porque hemos aportado pruebas, porque hacemos las cosas con rigor. El escándalo sería que, además de que alguna empresa, en este caso Correos u otra en otro mercado, cometiera una incorrección, no resultara sancionada porque el regulador haga mal las cosas. Yo tengo ese convencimiento, que se puede criticar, y yo acepto la crítica, pero me parece que eso es lo correcto en un Estado de derecho. No me voy a mover del criterio que, como digo, expresé el primer día que llegué al ministerio a través de mi circular, que le voy a mandar aunque sólo sea como una medida de cordialidad, porque creo que no hay más eficacia que la que está dentro de la

legalidad. Cuando se cae en la tentación de buscar eficiencias fuera de la legalidad, pasan cosas que no son aceptables en un Estado de derecho. Por lo tanto, señoría, creo que el procedimiento es técnicamente el que yo he descrito; es correcto estadísticamente; da unos resultados adecuados pero no es perfecto, por lo que tenemos que seguir perfeccionándolo. Puede haber algún intento de manipulación, y hay algunos mecanismos en el propio sistema para tratar de evitar las manipulaciones, pero si a pesar de eso las hubiera, no dude S.S. de que actuaremos con toda contundencia. No lo dude. No dude tampoco de que, tal y como tenemos la regulación en el Ministerio de Fomento no lo haremos con grandes alardes de prensa. No lo haremos porque hay que tener un respeto también por los protagonistas del mercado. Si yo sanciono a una empresa y abro expedientes todos los días, tengo que respetar sus derechos y tener cuidado con el perjuicio que supone la publicidad de una sanción. Tiene que tener la que jurídicamente tiene que tener, pero no podemos alterar el mercado introduciendo la insidia permanentemente en relación con una cosa o con la otra. No debemos hacerlo, no quiero hacerlo yo. A lo mejor estoy equivocado, pero creo que ese es el procedimiento de regulación correcto. Y, naturalmente, acepto cualquier otra crítica.

Agradezco la intervención del señor Sedó, que de alguna manera coincide con mi concepción filosófica del asunto. Yo creo que él ha dicho muy bien que la calidad del Servicio Postal Universal es poco discutible, porque no es verdad que haya, como ha dicho el señor Torres, una aclamación universal contra el servicio. Yo le puedo traer noticias de prensa y cartas al director —yo leo unas y otras, no crea usted que estoy ocioso— que a veces dicen también cosas positivas. En todo caso, repito, es necesario que si hay alguna reclamación concreta, se haga siguiendo el procedimiento correcto. Pero coincido con el señor Sedó en que aquí la mujer del César no sólo ha de ser honesta sino que también ha de parecerlo, que es en definitiva lo que el señor Sedó planteaba. Claro que es así. Por lo tanto, ni hemos bajado la guardia, ni la estamos bajando, ni estamos rehuendo esta incidencia, menor en mi opinión pero en todo caso incidencia, ni vamos a dejar de estar encima de la clave de la justificación del Servicio Postal Universal, que es la calidad. El debate que tuvo lugar en el Consejo Asesor Postal iba en esa dirección y esa era mi posición. En el futuro, como ha dicho muy bien el señor Sedó, de la apertura del mercado postal en Europa y también por lo tanto en España, la clave es la calidad, y después organizaremos la prestación del servicio jurídicamente como en cada caso estimemos pertinente, lo que creo, señor Torres, que estamos haciendo adecuadamente, con un alto grado de consenso de todos los protagonistas del proceso, que no es un proceso en todo caso fácil, pero sí esperanzador porque estamos en un mercado que se abre y que tiene un futuro espléndido.

Agradezco también la intervención del representante del Partido Popular porque creo que introduce serenidad y rigor en este debate, que no digo que no los haya tenido, pero creo que los introduce muy expresamente. Mi preocupación, como regulador, como he dicho, no sólo del mercado postal sino también de otros mercados, es que podamos desarrollar el trabajo con rigor y sosiego, sujetos naturalmente a la legítima crítica política cuando nos lo merezcamos o incluso aunque no nos lo merezcamos, como yo creo que ocurre en parte en este caso. Porque estamos actuando en lo que no son mercados financieros, que tienen su propio sistema, o en lo que no es telecomunicaciones, que tiene su propio sistema, sobre una gran parte de la actividad económica, y lo estamos haciendo —no dude S.S. de que es lo que yo reflejaba desde el primer día en mi circular— con arreglo a los criterios que a la administración le exigen los artículos 103 y 106 de la Constitución.

Fíjese, señoría —y con esto termino—, que en ningún momento he dicho ni me escuchará usted jamás decir que estamos en la perfección, que no hay posibles disfunciones, etcétera. Pero si hay disfunciones, se corregirán, como he dicho. Por tanto, lo que no le acepto dialécticamente es que me diga que no le he contestado sobre lo que hemos hecho. Yo he abierto formalmente un expediente el mismo viernes y he pedido la comparecencia. Me da igual que haya sido iniciativa del Grupo Socialista; yo la he pedido porque creo que me correspondía y acepto además la iniciativa política del Partido Socialista, por qué no. No sólo la acepto, sino que la agradezco, porque ningún Gobierno es omnímodo y, por lo tanto, puede haber alguna cosa que se nos escape a pesar de la atención que prestamos. Seguiremos trabajando, y si detectamos en el proceso de medición de la calidad del servicio reservado, que es lo que corresponde al ministerio, alguna incorrección, adoptaremos las necesarias medidas legales de todo tipo que sean operativas, porque puede no haber ningún incumplimiento legal pero alguna dificultad operativa.

Termino disculpando, como he dicho antes, que pueda haber algún retraso, si es que lo ha habido (no creo, pero puede haberlo) en alguna respuesta. Si me los pidió en octubre, no tiene los resultados de 2001 porque entonces todavía no estarían. En todo caso, como es procedimentalmente lógico y como hemos hecho el año pasado desde que yo estoy al cargo, hay que llevar ese informe, una vez que esté terminado, al Consejo Asesor Postal. No dude S.S. que la Cámara, en lo que se refiere al Ministerio de Fomento, puede pedir absolutamente lo que quiera, está en su derecho y, naturalmente, se le enviará. Hasta ahí podíamos llegar. Es decir, no hay ningún afán de ocultar nada porque no hay nada que ocultar y, si hay algo que corregir, se corregirá.

El señor **PRESIDENTE:** Señoría, señor Torres ¿a título de que pide la palabra?

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor presidente, son algo más de las doce y media de la mañana, tenemos tiempo y el reglamento permite al señor presidente conceder un segundo turno excepcional breve, para hacer algunas precisiones que yo necesito hacer, señor presidente, para aclarar del todo esta cuestión. Yo le solicito formalmente ese segundo turno, señor presidente.

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

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Para manifestar la posición del Grupo Popular antes de que usted dictamine sobre la petición del grupo socialista y para recordarle al señor presidente y a SS.SS. que la magnanimidad del señor presidente ha permitido al Grupo Socialista consumir exactamente el doble de lo que voluntariamente hemos autoconvenido todos los diputados en esta Comisión. Por tanto, yo ruego que no se conceda una intervención, una dúplica, una réplica, porque evidentemente hay tiempo, nos podemos estar aquí *in aeternum*, pero yo creo que está todo dicho.

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

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, abundo en lo que dice el señor López-Amor, pero el tema es tan importante que merecería la pena dedicar unos breves momentos a que se aclaren algunas anotaciones que quizá hayan quedado dudosas, para que la comparecencia de hoy tuviese una fuerte importancia y no quedarse como algo que se ha pasado rápidamente. Le pediría que nos diese esta segunda oportunidad, pero que sea breve de verdad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Torres, en efecto, como S.S. sabe, en la anterior comparecencia no ha habido un segundo turno; habitualmente no lo hay, salvo en ocasiones en que los grupos piden un segundo turno y se concede para precisiones concretas y muy brevemente. En este caso vamos a hacerlo así. Le ruego, señor Torres, que en un minuto haga las precisiones que tenga que hacer y será contestado; los demás grupos tendrán el mismo tiempo, pero le ruego brevedad, señor Torres, porque no se trata de abrir un nuevo debate, pues ya está bastante debatido, sino precisar los temas que usted quiera precisar.

Tiene la palabra, señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor presidente, me da mucha pena, sinceramente lo digo, oír determinadas intervenciones que no intentan más que aprovechar el reglamento. Efectivamente, esta es una situación excepcional, yo lo he dicho en mi intervención. Me da mucha pena que se nos intente tapar la boca cuando podemos decir alguna cosa y hay tiempo para hacerlo, otra cosa es que hubiera problemas.

Señor presidente, le agradezco el turno.

Quiero aclararle al señor subsecretario dos o tres cositas. La primera, sobre la iniciativa nuestra a que usted hace referencia diciendo: ustedes piden tres controles y nosotros cuatro; por eso no hemos votado a favor, la hemos rechazado. No se ha visto todavía señor subsecretario, está pendiente de esta Comisión. Esa iniciativa sobre calidad, que tiene siete puntos, no se ha visto aún. Ustedes no han podido rechazarla porque no se ha visto y ya le anuncio que va a tener autoenmienda, porque hay más cosas que vamos a introducir cuando se vea, a la vista de lo que está pasando.

Segunda cuestión, cuando yo he dicho que este ministro se escondía, he dicho también (y quiero que el Grupo Popular escuche cuando hablan los demás) que este ministro no se caracterizaba por esconderse. Lo he dicho en reconocimiento a él. Por eso me extrañaba que hoy se escondiera, que es mi interpretación personal y que ustedes por lo menos tendrán que aceptar. Lo he dicho con mucho respeto hacia el señor ministro y hacia el señor subsecretario. Ruego que, cuando se hacen determinadas precisiones, no se tomen como si estuviéramos poniendo a parir a no sé quién.

Quiero decirle al señor subsecretario lo siguiente. Cuando una sociedad anónima se convierte en sociedad anónima estatal, señor subsecretario, el propietario de las acciones es Patrimonio del Estado. Eso ya lo sé yo, usted no me ha descubierto nada ¿De quién depende funcionalmente Correos, entonces? Acláremelo si no me ha dicho eso. Yo he interpretado que usted me dice: El señor ministro de Fomento y yo no tenemos nada que ver con la sociedad estatal Correos y Telégrafos, nada que ver. Le preguntaremos al señor Montoro, entonces. Es una sociedad estatal al cien por cien pública, señorías. Las acciones son propiedad del Patrimonio del Estado. Alguien en el Gobierno tendrá que responder por eso, ¿o qué pasa aquí? Quiero recordarles que, cuando Telefónica era una empresa privada pero tenía participación el Estado, comparecía el Gobierno y respondía de las cosas que hacía Telefónica. Por tanto, ahora el Gobierno tendrá que responder de las cosas que haga el Correo.

Finalmente, lo que está pasando es muy grave, sobre todo, porque cuando no se descubre la verdad, es decir, cuando se amañan los controles, no se sabe qué pasa. Cuando los controles de calidad no son objetivos y fiables, no se descubre la verdad, y, cuando no se descubren los fallos, no se puede tampoco poner en marcha las soluciones. Quiero acabar con esto señor presidente. Quienes creen, dentro o fuera de Correos que hacen un favor a la entidad estatal Correos y Telégrafos amañando los controles de calidad para que salga muy bien parada la fotografía, le están haciendo el peor de los favores que se puede hacer a una sociedad, el peor, le están haciendo el más flaco favor, están perjudicando gravísimamente a Correos porque necesita saber dónde tiene sus fallos, que toda las sociedades los tienen, para solucionarlos, para corregir esos fallos y que funcione

bien, que es lo que nosotros queremos que pase. Cuando nosotros denunciemos aquí lo que se está haciendo mal, no es con el morbo de echar sobre el Gobierno no sé qué culpas, es con el deseo de que se corrijan las cosas que se hacen mal, porque queremos que el correo funcione y porque queremos que el servicio público universal se preste en condiciones de calidad a todos los españoles, residan donde residan. Ustedes tienen que entenderlo así; si no lo entienden así es problema de ustedes.

Termino diciendo, señor subsecretario, que, si yo no me equivoco, hay que hacer otro tipo de regulador, porque, según mi opinión, si un regulador es juez y parte, no lo puede hacer muy bien. En todo caso, señorías, yo he hablado de montaje; si es una expresión peyorativa, la retiro, porque no pretendo ser peyorativo en esto. Lo que creo es que aquí hay una práctica que se ha venido dando, con el visto bueno de todo el mundo, donde todo el mundo está participando perfectamente para intentar que la imagen que da Correos que depende del Gobierno del Partido Popular, quede de maravilla, sin preocuparse de los ciudadanos y del servicio público. Eso es lo que creo, señor subsecretario, honradamente, y como lo creo lo he dicho.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El representante del Grupo Popular quiere la palabra?

El señor **DELGADO ARCE**: Sí. Observamos, y nos parece razonable, un cambio de tono en esta segunda intervención. Ya se empieza a admitir que podemos estar ante un fallo en una organización y no, como se ha presentado la primera intervención, hablando de un montaje generalizado, de una componenda de altos cargos y de un auténtico deterioro de un servicio público. Por otra parte, nosotros hemos dicho en nuestra intervención, claramente, que admitimos que debe mejorar, pero que está respondiendo de una manera satisfactoria en los estándares que se vienen exigiendo. Celebramos ese cambio de planteamiento y reiteramos que, de la misma manera que el señor portavoz del Partido Socialista interpretó que la ausencia del señor ministro significaba esconderse, en este caso nosotros hemos dejado muy claro que esa no es en modo alguno la circunstancia, sino la contraria.

El señor **PRESIDENTE**: El señor subsecretario tiene la palabra para, ahora sí, cerrar la comparecencia.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Muy brevemente, señor Torres.

No sé si me explicado mal. En relación con la propuesta de octubre, no me refería al hecho de la votación, sino que dialécticamente el representante del Grupo Parlamentario Popular había puesto de manifiesto que no tenía mucho sentido. Yo no he dicho que se haya visto, he dicho que se compareció y se discutió, hubo un debate. Le saco el «Diario de Sesiones» si quiere S.S..

En todo caso, si S.S. o cualquier otro grupo parlamentario, aportan cualquier idea que sea positiva, creo que todos aquí estaríamos de acuerdo porque, no lo dude S.S., no se trata de hacer imágenes. A mí sólo me importa una imagen de Correos como regulador, como ciudadano, y como español, que es el servicio que recibo. Precisamente, ahí está la legitimación de Correos como organización de prestación de servicio postal universal y precisamente por eso, como S.S. sabe, aunque ha habido también algunas discrepancias, hemos escogido el modelo que hemos escogido con una sociedad pública al cien por ciento por ley. De manera que habría que venir a esta Cámara para modificar ese planteamiento, porque creemos en el correo público como elemento de vinculación entre todos los ciudadanos y como un aspecto muy importante.

En segundo lugar, en relación con el nombramiento, yo no trato de confundir, sino, justamente, de aclarar. Puede ir usted a toda Europa a ver cómo es el modelo postal, a ver quién está por delante de los españoles en ese sentido, porque hay que ser muy serios en la regulación.

Es evidente, y S.S. lo sabe (sólo quise remarcarlo, no estaba haciendo una imputación de ignorancia, naturalmente), que Correos es una sociedad anónima, titularidad al cien por cien del Estado, que depende del Ministerio de Hacienda a través de la Dirección General del Patrimonio y ha habido que renombrar jurídicamente a su presidente en el entorno de esa nueva circunstancia. Eso lo hemos hecho, justamente, para separar las dos cosas ¿Que se puede separar más? Pues habrá que estudiarlo ¿Que hay que hacerlo de otra manera? Mire, señoría, en la regulación en España, y ahora me va a disculpar porque le voy a hablar como administrativista, hay una discusión que podemos sostener siempre. Hay dos modelos, el modelo francés, que es el de nuestra administración, que es el de nuestra Constitución, donde los órganos de la administración tienen que sujetarse a la ley en el cumplimiento de sus obligaciones, o un modelo anglosajón, que se ha traducido, por ejemplo, en la Comisión de Telecomunicaciones o en la Comisión Nacional de Mercado de Valores o en otro tipo de organismos. Bueno, habrá que decidirse.

En lo que se refiere al ministerio, y ahora sí le hablo políticamente, lo primero que ha hecho este equipo cuando ha llegado es dividir absolutamente dos áreas, la de infraestructuras, digamos la clásica de un Ministerio de Obras Públicas, y la de la subsecretaría que, junto con las labores propias, si me permite la broma, de su oficio de asesoramiento jurídico, tramitación de leyes, etcétera, tiene la regulación de los diferentes mercados. Estamos trabajando con el modelo que tenemos, ¿Es un modelo que se puede perfeccionar? Pues no lo dudo. Es más, la clave, justamente, de la regulación de unos mercados cada vez más abiertos está en ir agilizando esos modelos para adecuarse a ellos. En absoluto, ha habido un amaño de los controles ni nin-

guna intención en ese sentido. Debo recordar a S.S. que estos controles se hacen desde el año 1993 y que ya con el Gobierno socialista se empezó este proceso, pero con otra estructura jurídica; empezó a haber un órgano regulador, en los años noventa, en la Secretaría de Comunicaciones, que separaba en relación con el correo, porque en toda Europa ha sido así. En toda Europa ha sido así y siempre se han hecho las adjudicaciones por concurso y siempre han valido los datos. Es muy importante, y salió en el debate del Consejo Asesor Postal, que en términos estadísticos para un mercado (salvo que haya una razón de fundamento, en cuyo caso la compartiré con S.S.), se respeten la cifras, porque el referente que viene desde el año 1993 es un referente para el mercado. No digo yo que en un momento u otro no pueda haber, como he puesto de manifiesto, la necesidad de corregirlo o no pueda haber un incumplimiento, pero poner en cuestión globalmente, sin más, que eso sea correcto y que haya una especie de contubernio universal para falsificar los procedimientos de control, no me parece aceptable, señoría, con todos los respetos.

En todo caso, señoría, el regulador no es (y aquí hablo, desde la responsabilidad que me corresponde), no quiere ser y no va a ser, desde luego, mientras el ministro Álvarez Cascos esté en el Ministerio de Fomento y yo en la Subsecretaría, juez y parte. Por eso

precisamente tenemos a veces desencuentros con el operador en relación con temas de calidad, como ocurrió en el Consejo Asesor Postal de mayo del año pasado o como puede ocurrir en cualquier momento. Somos lo que somos, tenemos la competencia de regulación y la vamos a ejercer. Desde luego, estamos sujetos a cualquier crítica y yo me comprometo, trato de hacerlo pero me comprometo a contestar las preguntas de SS. Sé que S.S. es especialista porque es de las señorías que más preguntas hace sobre Correos y tengo que contestarlas. A mí no me molesta, ni personal ni políticamente, que me haga las preguntas, todo lo contrario; procuraremos atenderlas con celeridad y si es posible con rigor.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, cumplido el trámite de las comparecencias previstas se levanta la sesión.

Eran las doce y cincuenta minutos del mediodía.

Nota.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, celebrada el miércoles, 13 de marzo de 2002, no guarda relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

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**

