



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 738

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 52

celebrada el miércoles, 9 de abril de 2003

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

	<u>Página</u>
— De la señora Gallizo Llamas (Grupo Parlamentario Socialista), sobre la puesta en marcha de la línea del tren de alta velocidad Madrid-Zaragoza. (Número de expediente 181/003315.)	23623
— Del señor Contreras Pérez (Grupo Parlamentario Socialista), sobre valoración del servicio aéreo de la línea Almería-Madrid. (Número de expediente 181/003236.)	23624
— Del señor Contreras Pérez (Grupo Parlamentario Socialista), sobre pasos a nivel que se tiene previsto cerrar en el año 2003. (Número de expediente 181/003394.)	23625
— Del señor Contreras Pérez (Grupo Parlamentario Socialista), sobre pasos a nivel cerrados en el año 2002. (Número de expediente 181/003395.)	23626

	Página
— Del señor Soriano Benítez de Lugo (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre riesgos de erupción volcánica existentes en las Islas Canarias, así como medidas para paliar sus efectos. (Número de expediente 181/002745.)	23627
— Del señor González Serna (Grupo Parlamentario Socialista), sobre medidas previstas para el tramo de la autovía A-7, entre El Campello (Alicante) y el enlace con la autopista de peaje Alicante-Cartagena (Murcia). (Número de expediente 181/002501.)	23629
— Del señor Edo Gil (Grupo Parlamentario Socialista), sobre motivo por el que no se han solucionado todavía las deficiencias existentes en la construcción de la nueva estación de ferrocarril de Castellón. (Número de expediente 181/003203.)	23630
— Del señor Heredia Díaz (Grupo Parlamentario Socialista), sobre explicación del hecho de que cinco meses después de la inauguración de la nueva carretera N-340 Guadiaro-Estepona (Málaga) se haya hundido la calzada. (Número de expediente 181/003232.)	23632
— Del señor Quirós Pulgar (Grupo Parlamentario Socialista), sobre desarrollo de la actuación autovía Linares-Albacete de la carretera N-322. (Número de expediente 181/003287.)	23633
— Del señor Ripa González (Grupo Parlamentario Socialista), sobre previsiones en relación con el incremento del número de carteros en Navarra para el año 2003. (Número de expediente 181/003296.)	23635
Comparecencia del señor subsecretario de Fomento (Menéndez Menéndez), para informar sobre:	
— El Plan nacional de salvamento marítimo 2002-2005. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/001138.)	23636
— Las líneas básicas de las propuestas de modificación del Plan de salvamento marítimo 2002-2005. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/001483.)	23636
— Los contenidos del Plan nacional de salvamento marítimo 2002-2005, aprobado por el Consejo de Ministros en el mes de julio de 2002. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/001487.)	23636
— Las propuestas del Gobierno con el objeto de impulsar la política de cabotaje marítimo comunitario de corta distancia, compromisos comunes adquiridos con Italia y Francia en declaración conjunta, situación global del transporte marítimo español, Plan nacional de salvamento marítimo y medidas incentivadoras de la utilización del transporte marítimo en el flujo de mercancías y pasajeros entre puertos españoles y comunitarios. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000821.)	23636
— Los planes de salvamento y seguridad marítima y su ejecución a corto plazo para mejorar las condiciones actuales, especialmente en el corredor de Fisterra. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/001156.)	23636

Se abre la sesión a las nueve y treinta y cinco minutos de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días. Va a dar comienzo la sesión número 52 de la Comisión de Infraestructuras para sustanciar el orden del día previsto, que ha sido enviado a todos ustedes y que obra en poder de SS.SS. Recuerdo que, por acuerdo de la Mesa y portavoces, las preguntas se tramitarán de la misma manera que se hace en las sesiones plenarias, es decir, con

turno cerrado de cinco minutos para los dos intervinientes.

Dicho esto, a petición del Grupo Socialista el orden previsto de las preguntas se va a alterar, pasando la que figuraba con el número 4 en el orden del día a primer lugar y continuando el resto en el mismo lugar que ocupaba.

Damos la bienvenida al señor subsecretario del Ministerio de Fomento, que va a contestar a las preguntas en nombre del Gobierno y a continuación va a proceder a una comparecencia que había solicitada.

PREGUNTAS:**— DE LA SEÑORA GALLIZO LLAMAS (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE PUESTA EN MARCHA DE LA LÍNEA DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD MADRID-ZARAGOZA. (Número de expediente 181/003315.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 4: Puesta en marcha de la línea del tren de alta velocidad Madrid-Zaragoza, de la que es autor el Partido Socialista.

La señora Gallizo tiene la palabra.

La señora **GALLIZO LLAMAS**: Buenos días, señor subsecretario. Quiero empezar diciéndole que esta pregunta oral proviene de una pregunta escrita que ustedes no han querido contestar. En tres meses no han sido capaces de contestar a unas sencillas preguntas por escrito que trataban de pedirles una explicación del porqué de este desastre en la conclusión de las obras de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida. La verdad es que es inaceptable que no contesten ustedes en tiempo y forma a las preguntas que formulamos los diputados acerca de cuestiones muy relevantes para nuestras comunidades autónomas, para las ciudades y para los ciudadanos que representamos, como lo es esta cuestión para la ciudad de Zaragoza, a la que yo represento. Sin embargo, durante el año 2002 han venido ustedes contestando a multitud de preguntas que esta diputada y otros diputados han hecho sobre esta línea afirmando una y otra vez que la línea estaría finalizada antes de que concluyese el año 2002. Yo he reiterado esta pregunta a lo largo de todo el año, casi todos los meses, y lo he hecho porque sabía, como lo sabía todo el mundo, que las obras iban muy retrasadas y que los plazos no se iban a cumplir. La verdad es que me resisto a creer que el ministerio y el ministro tuviesen menos información que esta diputada sobre el retraso que acumulaban las obras. Este retraso, como usted comprende, afecta a los intereses de muchas personas, de muchas empresas, que programan sus actividades en función de las fechas en las que desde el ministerio se les asegura que van a estar finalizadas determinadas infraestructuras, como es ésta. Por cierto, que nadie les exigió a ustedes que pusieran una u otra fecha, fueron ustedes solitos quienes comprometieron las fechas determinadas: antes de finales del año 2002 estará en marcha la línea del AVE Madrid-Zaragoza-Lleida.

Desconozco por qué actúan ustedes así, por qué dan unas fechas que no pueden cumplir, porque ustedes saben que no sólo tienen que estar concluidas las obras, que no era el caso, sino que además se tienen que hacer pruebas y hay que tener la seguridad de que todo está bien antes de poner en marcha esta línea. ¿Por qué han permitido que una obra tan importante para el desarrollo de una comunidad autónoma y de una ciudad, como

la mía, nazca envuelta en polémica y con esta sensación de inseguridad? Quiero que usted nos aclare esto y nos dé una explicación razonable sobre las razones de este retraso. Yo tengo mi explicación, pero quiero oír la suya.

También quiero saber cuándo se va a acabar este culebrón, cuándo han previsto ustedes que entre en servicio la línea, porque no es admisible que el Gobierno de un país moderno en el siglo XXI trabaje sin planificación, que no sea capaz de decir con meses, o cuando menos con semanas de antelación, cuándo se pondrá en marcha una infraestructura como esta de la que, como he dicho antes, dependen muchas cosas y que tiene, por cierto, a la ciudad de Zaragoza patas arriba.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Gallizo, ha consumido usted ya medio minuto más del tiempo que le corresponde en total. Si es tan amable haga usted la pregunta para que le conteste el señor subsecretario.

La señora **GALLIZO LLAMAS**: Voy concluyendo.

Me gustaría que también me contestase a cómo es posible que hace seis meses hiciesen un viaje de presentación de la línea nada menos que con Su Majestad el Rey, haciendo circular a 350 kilómetros por hora un tren por una línea que no estaba en condiciones para que ese tren circulase y menos a esa velocidad, en la que no había instalados sistemas de seguridad, en la que no se había comprobado la obra. ¿Cómo es posible, señor subsecretario, tanta irresponsabilidad?

En definitiva, ¿puede usted explicarnos cuándo va a terminar esta pesadilla? ¿Está usted autorizado a comprometer una fecha de apertura de la línea?

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

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señora Gallizo, el Gobierno contesta a todas las preguntas parlamentarias, como es su obligación y su vocación. En este caso ha habido comparecencias del ministro y, en todo caso, si en relación con alguna pregunta escrita ha habido algún retraso yo, en lo que me compete como parte del ministerio, le pido disculpas.

Las circunstancias que han producido, como usted pregunta, que el tren de alta velocidad se haya retrasado son las deficiencias en la operatividad de los sistemas de señalización. En cuanto a la previsión de cuándo se pueda poner en funcionamiento, el 24 de marzo del presente año 2003, como es conocido, la UTE, que está encargada de la realización de la obra y de las instalaciones de señalización y sistemas de seguridad, presentó un programa de obras para la terminación y para la entrega de las instalaciones. Este programa supone el cumplimiento de una serie de hitos que están preestablecidos, y son vinculantes para esta UTE, y cuando se cumplan todos estos hitos y se garantice la plena operatividad de la obra, que en principio está prevista para

finales de mayo, entonces podría ponerse en marcha el servicio, aunque no se ha decidido todavía la posible fecha de inauguración. **(La señora Gallizo Llamas pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, usted ha consumido un minuto y medio más del tiempo que le corresponde, pero por ser nueva en esta plaza, y se lo digo con todo cariño, dispone usted de medio minuto, si quiere, para contestar al señor subsecretario.

La señora **GALLIZO LLAMAS**: Yo se lo agradezco, porque la verdad es que me parecía que no era así lo del tiempo, y además le he entendido mal por dos veces.

Señor subsecretario, nos dice usted que ha habido deficiencias en los sistemas de operatividad, y yo tengo que decirle con toda crudeza y con todo respeto que es una más de las mentiras que se han dicho sobre esta cuestión. La verdad es que el retraso no es producto de la comprobación o de los fallos de los sistemas de seguridad, sino de que en marzo todavía no estaban instalados siquiera los sistemas de seguridad para que los trenes del sistema ASFA funcionasen a 200 kilómetros por hora, y el sistema RTMS todavía no está acabado de instalar a fecha de hoy. Desde luego no se han hecho las pruebas ni las comprobaciones. Hay unos fallos evidentes de planificación y gestión que son responsabilidad de su ministerio y de su Gobierno, hay una gestión pésima. Ustedes cambiaron al responsable del GIF para resolver esta cuestión, pero nos da la impresión de que eso no sólo no la ha resuelto sino que ha ralentizado todavía más el proceso y no sabemos a fecha de hoy, insisto, cuando se pondrá en marcha la línea. Vuelve usted a decir que no pueden comprometer una fecha, y a mí me parece un escándalo que en este país el Gobierno no sea capaz de cumplir sus compromisos y decir con antelación cuándo se va a poner en marcha una infraestructura como ésta, y además ni siquiera se nos dice si va a ser a la velocidad anterior, o si después de seis, siete u ocho meses podremos tener verdaderamente la línea de alta velocidad en funcionamiento.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señora Gallizo, como usted decía en su primera intervención, lo importante en las obras públicas y en la política del ministerio es la seguridad y hacer las cosas correctamente.

Quiero señalarle que, como el acabo de decir, para finales de mayo hay previstos con la UTE una serie de hitos, que le enumero, que son los que después permitirán, en su caso, tomar la decisión: la terminación, validación y comprobación sobre el terreno de los desvíos, que son los aparatos de vía que permiten materializar los itinerarios divergentes; terminación, validación y compro-

bación sobre el terreno de la correcta secuencia y funcionamiento de las señales; la terminación, validación y comprobación, también sobre el terreno, de los enclavamientos y los bloqueos, que son elementos de seguridad; la terminación y comprobación sobre el terreno del correcto funcionamiento del ASFA en su conjunto; la terminación, validación y comprobación de los circuitos de vía, elementos utilizados para determinar la posición de los trenes; la circulación de un tren que compruebe el correcto funcionamiento del conjunto integrado de las instalaciones precitadas en el tramo Calatayud-Plasencia de Jalón; la validación y comprobación de todo lo anteriormente expuesto en el trayecto Madrid-Zaragoza-Lleida, en su conjunto, antes del 16 de mayo; y la entrega al GIF de todos los documentos exigidos en el contrato, de acuerdo con este carácter vinculante que tiene, del cumplimiento de todos estos hitos.

Esto es lo que determinará que en su momento se pueda tomar la decisión con todas garantías de cuándo se empezará la obra.

— **DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE VALORACIÓN DEL SERVICIO AÉREO DE LA LÍNEA ALMERÍA-MADRID. (Número de expediente 181/003236.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura con el número 1, valoración del servicio aéreo de la línea Almería-Madrid, de la que es autor don Francisco Contreras, que tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor subsecretario, esta pregunta, como otras dos más que le voy a formular, también derivan de preguntas escritas que no fueron respondidas en su momento y que, según el Reglamento, tienen que seguir este trámite. La pregunta es conocer qué valoración le merece al Ministerio de Fomento el servicio aéreo que presta la compañía Air Nostrum entre Almería y Madrid.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señor Contreras, el Gobierno considera que los servicios aéreos regulares entre Madrid y Almería responden a unos estándares de calidad y de seguridad similares al del resto de los servicios aéreos regulares nacionales. Esa es la posición del Gobierno.

Quiero decirle una vez más que puede haber habido algún retraso en la contestación a algunas de las preguntas. Yo pido disculpas —podría decir cuántas son las preguntas que también deberían ser contestadas— y, en todo caso, con mucho gusto le contesto ahora

oralmente que se ha hecho una actuación muy completa en relación con el tema de Almería concretamente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Efectivamente, tengo una respuesta en contestación a otra pregunta distinta en la que dice que consultados los archivos del servicio de inspección y relaciones con los usuarios de la Dirección General de Aviación Civil, donde se tramitan las quejas de los usuarios en relación con la calidad de los servicios y el contrato de transporte aéreo y los aeropuertos, no consta que exista un número superior de quejas en las rutas con Almería ni sobre dicho aeropuerto. De todo lo anteriormente expuesto, puede concluirse que la provincia de Almería dispone de un servicio de transporte aéreo como el resto del sistema aéreo español digno y eficaz.

Señor subsecretario, me va a permitir que le diga que si el resto del país disfruta de un servicio aéreo como el de Almería, ponga en cuestión todo el sistema aéreo español. El sábado 14 de septiembre de 2002, la tripulación del avión Almería-Madrid, que partía a las 16,05, se vio obligada a cubrir la puerta con almohadones en pleno vuelo a fin de evitar la entrada de aire. El miércoles 18 de septiembre, una avería obliga a regresar al aeropuerto de Almería al primer avión de la mañana con destino a Madrid, y la causa fue que el tren de aterrizaje no lograba replegarse. Domingo 3 de noviembre: un fallo técnico en el avión Almería-Madrid en pleno vuelo obligó al piloto a realizar un brusco frenazo justo antes de despegar, abortando el despegue. Martes 12 de noviembre de 2002: los pasajeros del avión Almería-Madrid de las 20,35 llegaron a despedirse de las familias porque creían que iban a morir tras incendiarse uno de los motores del avión en pleno vuelo, y así otra serie de incidentes que no voy a relatar porque no tengo tiempo. Tras estos numerosos incidentes que han cubierto decenas y decenas de páginas en los medios informativos se abre un expediente informativo por parte de la Dirección General de Aviación Civil, y la conclusión de ese expediente es que se producen estos incidentes, pero dice que no ha habido riesgos para la seguridad. Admitamos que no hay riesgos para la seguridad, ¿pero se puede decir que se trata de un servicio digno y eficaz después de este cúmulo de incidentes en tres meses? Me parece, señor subsecretario, que ustedes, en vez de amparar y proteger a Air Nostrum, lo que tienen que hacer es dar seguridad a los usuarios porque hay una situación de alarma que día a día se está agravando entre los pasajeros. Y no nos vale que nos digan que a partir de ahora se van a estudiar con más detalle las quejas que se emitan desde Almería por causa de estos vuelos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra le señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señor Contreras, muy brevemente para destacar tres cosas. En primer lugar, le agradezco que reconozca que la seguridad está garantizada, y el ministerio como regulador no ampara a ninguna compañía. Las reglas son exactamente iguales para todos. Simplemente tres datos. Los servicios ofrecidos por la compañía Air Nostrum entre las dos últimas temporadas —por poner un ejemplo en invierno 2001-2202 y 2202-2203— han sido de cinco vuelos diarios en cada dirección, uniformemente distribuidos a lo largo del día, con vuelos entre las siete y las nueve de la mañana. El índice de puntualidad es del 92 por ciento en la cota de 30 minutos, y el de cancelaciones sobre vuelos programados del 0,5 por ciento, lo cual está en los estándares medios. En segundo lugar, como S.S. ha puesto de manifiesto, la Dirección General de Aviación Civil cuando tiene cualquier conocimiento de un incidente abre los correspondientes expedientes en dos líneas: los de seguridad, con el resultado que S.S. conoce porque se le ha notificado y se ha informado, y los que se refieren a la calidad del servicio en el sentido de los derechos de los usuarios que la Dirección General de Aviación Civil ha potenciado mediante la firma con las compañías de la carta de servicios y que persigue sistemáticamente, en el mejor sentido la palabra, que se cumplan dentro de lo que son sus potestades. Además, como sabe S.S., el resultado de ese informe se ha remitido, aparte de a Air Nortrum, a la compañía franquiciadora que es Iberia, a la Dirección General de Consumo y Atención al Ciudadano del Ministerio de Sanidad, que también tiene competencias en esa materia y con la que colaboramos para que pueda hacer las actuaciones correspondientes y al Defensor del Pueblo, del que también recibimos información, además de a una serie de personas que legítimamente son las que han hecho las denuncias, entre ellas, como sabe S.S., algunos miembros de esta Cámara. Vamos a seguir haciéndolo, vigilando que el servicio tenga la calidad suficiente.

— **DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE PASOS A NIVEL QUE SE TIENE PREVISTO CERRAR EN EL AÑO 2003. (Número de expediente 181/003394.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta sobre pasos a nivel que se tiene previsto cerrar en el año 2003, de la que es autor el señor Contreras Pérez, que tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor subsecretario, ¿me podría decir cuál es el número de pasos a nivel que tiene previsto eliminar el Ministerio de Fomento a lo largo del año 2003, especificando, si es posible, cuáles son los pasos a nivel que tienen momentos de circulación superior a 1.500?

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

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señor Contreras, la previsión de cierre de pasos a nivel para el año 2003 desglosados por comunidades autónomas, son un total de 241, 16 en Andalucía, 54 en Aragón, 17 en Asturias, 14 en Castilla-La Mancha, 30 en Castilla y León, 15 en Cataluña, 5 en Extremadura, 30 en Galicia, 7 en La Rioja, 5 en Madrid, 3 en Murcia, 19 en Navarra, 2 en el País Vasco y 24 en Valencia.

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

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor subsecretario, otra vez volvemos a lo mismo. Si ustedes hacen una normativa donde se dice que aquellos pasos que tengan un momento de circulación superior a 1.500 es obligatorio eliminarlos, cuando se hace un desglosado por comunidades autónomas o dando el número total, también se debía decir qué pasos a nivel tienen previsto eliminar con momento de circulación 1.500, de esos 241, y cuántos tienen momento de circulación superior a 1.500. Resulta que al comenzar el año 2002 el número de pasos a nivel que había con momento de circulación superior a 2001 (y esto lo presentó el ministro como un logro tremendo que se iba hacer), eran 791, y era una medida extraordinaria porque íbamos a eliminar, no ya los de momento de circulación superior a 24.000, que es lo que decía anteriormente la legislación, sino que se baja a 1.500 y se iba hacer un plan para eliminar todos esos pasos a nivel. En los últimos años, se han eliminado muy pocos pasos a nivel con momento de circulación superior a 1.500. No creo que lleguen a los 50. A ese ritmo, ¿cuánto tiempo vamos a tardar para eliminar los 791 que se deben eliminar?

Para terminar, quiero añadirle una cosa. En Andalucía había previsto en los presupuestos correspondientes al año 2002 dos pasos a nivel, uno en Sevilla, en Las Cabezas de San Juan y otro en Huerca de Almería. Estaban presupuestados, estaban previstos y no se ha actuado a lo largo de todo el año 2002 sobre ninguno de ellos, y vuelven a aparecer nuevamente en los presupuestos de 2003. Lo que yo quería saber cuando hacía esta pregunta de tipo genérico es si este año se va a eliminar de verdad el paso a nivel de Huerca de Almería y el paso a nivel de Las Cabezas de San Juan.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señor Contreras, las cosas hay que tenerlas claras e ir haciéndolas por sus plazos y con los condicionantes que se dan en cada caso, porque las cosas no se hacen de la noche a la mañana. Sólo quiero

recordarle, S.S. lo conoce muy bien y de alguna manera lo ha puesto también de manifiesto, el compromiso asumido por el ministro en sus diferentes comparecencias. El hecho es que ya se ha producido la modificación de la normativa en la línea en que S.S. ha señalado para poder acometer las supresiones, el hecho es que el conjunto de las actuaciones del Plan de infraestructuras 2000-2007, que incluye también la adaptación a la alta velocidad, implica una planificación de desaparición de pasos a nivel y, de acuerdo con todo lo expuesto, se va a seguir con el cumplimiento del compromiso asumido en los términos que le he dicho para el año 2003 con la mayor celeridad posible. Estoy seguro de que usted y yo, señoría, coincidimos en una cosa, cuanto antes desaparezcan todos los pasos a nivel mucho mejor, y ese es el empeño del ministerio.

— **DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE PASOS A NIVEL CERRADOS EN EL AÑO 2002. (Número de expediente 181/003395.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 3: Pasos a nivel cerrados en el año 2002, de la que es autor el señor Contreras Pérez, que tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Me temo que después de esta sesión me voy a ir igual que llegué, es decir, sin que se me responda absolutamente a nada. Ya entiendo por qué cuando se le hacen estas preguntas no contestan por escrito, es que no pueden responder a los incumplimientos que, una y otra vez, están haciendo desde el Ministerio de Fomento. Y le tengo que decir otra cosa. Este ministerio que presume de trabajar con rigor, planificando todo muy bien, resulta que no es así. Tengo aquí, porque se lo pedí en la anterior comparecencia al señor ministro, la información que me dio sobre los pasos a nivel. El presidente tuvo a bien mandarme la información que llevaba el ministro sobre pasos a nivel. La pregunta era sobre los plazos con anterioridad a la comparecencia del ministro. Cuando hice esa pregunta yo no tenía esta información, pero ahora sí la tengo. El número de pasos a nivel que se han suprimido en el año 2002, los he tenido que contar yo. Si yo fuera ministro no permitiría que me dieran una información de esta forma, porque hay que contarlos. Están detallados uno a uno. Se eliminaron 166. Aquí aparece una flecha y se van señalando los que tienen momento de circulación superior a 1.500. ¿Esto es una forma rigurosa de trabajar? ¿Así es como se planifica, desde el Ministerio de Fomento? ¿Así se hacen las previsiones? ¿Por qué cuando se hacen previsiones no se sabe con antelación qué paso a nivel, con momento de circulación superior a 1.500, que son los que la legislación obliga a eliminar, se va a eliminar? Al final, se hace una relación y se pone una flecha sobre el tema que se va a debatir en la comparecencia.

Termino, señor presidente. El Grupo Socialista ha pedido reiteradamente en la Comisión de Infraestructuras que se haga un plan de eliminación de pasos a nivel, y que no se tenga que comparecer aquí deprisa y corriendo, de vez en cuando, porque hay un accidente. Cuando hay un accidente viene el ministro y nos anuncia que se van a hacer no sé cuántas actuaciones para la eliminación de pasos a nivel. Pasa el accidente y se olvida todo lo dicho. Se sigue sin querer hacer un plan, que es lo que realmente daría rigor y seriedad a esa pretensión de resolver un problema.

El señor **PRESIDENTE**: Señor subsecretario, tiene que contestar a la pregunta que figura en el orden del día sobre los pasos a nivel cerrados en el año 2002.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señor Contreras, simplemente quiero hacer una matización. El Ministerio de Fomento no presume de nada. Cuando S.S. sea ministro, que sin duda potencialmente puede ser un buen ministro de Fomento, haga sus cuadros como le parezca oportuno, pero no le diga al ministro de turno cómo tiene que organizar su cabeza, porque ese es un tema muy personal.

En el año 2002 se han suprimido por comunidades autónomas un total de 216: en Andalucía 28, en Aragón 4, en Asturias 27, en Cantabria 12, en Castilla-La Mancha 1, en Castilla y León 57, en Cataluña 27, en Extremadura 10, en Galicia 17, en La Rioja 3, en Madrid 2, en Murcia 10, en Navarra 5, en el País Vasco 3 y en Valencia 10.

— **DEL SEÑOR SORIANO BENÍTEZ DE LUGO (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE RIESGOS DE ERUPCIÓN VOLCÁNICA EXISTENTES EN LAS ISLAS CANARIAS, ASÍ COMO MEDIDAS PARA PALIAR SUS EFECTOS. (Número de expediente 181/002745.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta: Riesgos de erupción volcánica existentes en las islas Canarias, así como medidas para paliar sus efectos. Es autor de la pregunta don Alfonso Soriano Benítez de Lugo, que tiene la palabra.

El señor **SORIANO BENÍTEZ DE LUGO**: En primer lugar tengo que decir que esta pregunta fue formulada al principio de la legislatura, es decir, hace ya tres años, y, después de varias vicisitudes sin saber muy bien a qué Comisión correspondía, fue en un principio adscrita a la Comisión de Ciencia y Tecnología, que en mi opinión es la correcta puesto que en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas es donde están los expertos en la materia, y luego pasó a la Comisión de Infraestructuras, y éste es el momento en que comparece el subsecretario para contestar a ella.

Todos los científicos coinciden que en Canarias habrá erupciones volcánicas en el siglo XXI y se basan para esta afirmación en el hecho de que en todos los siglos ha habido alguna erupción volcánica en el Archipiélago. Canarias es una zona volcánica activa, es decir, que sus habitantes han conocido erupciones a lo largo de la historia y, para no remontarme a hace demasiado tiempo, tengo que decir, por ejemplo, que ya Cristóbal Colón, en su famoso diario de a bordo escribía, el jueves 9 de agosto de 1492, que al pasar frente a Tenerife, que todavía no estaba conquistada, desde Gran Canaria a La Gomera, «vieron salir fuego de la sierra de la isla de Tenerife, que es muy alta en gran manera». Se ha verificado que había una erupción entonces. Muchas han sido las erupciones desde entonces. En la isla de La Palma en 1585 y en 1677-78; en Tenerife en 1706 y otras varias que omito por abreviar, que destruyó el lugar y puerto de Garachico; en la isla de Lanzarote en 1730, que duró seis años y, finalizando en el siglo pasado, la erupción del volcán Chinyero en Tenerife en 1909 y en La Palma en 1971.

El Teide está considerado por la UNESCO como uno de los volcanes de la década para la reducción de los desastres naturales y seleccionado también como uno de los volcanes laboratorios comunitarios por la Unión Europea. Está entre los 15 conos volcánicos escogidos por Naciones Unidas para un estudio profundo de su comportamiento, pese a que existen en todo el mundo más de 3.000. Según el vulcanólogo científico del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, señor Carracedo, en la actualidad hay descoordinación en lo que a vigilancia sísmica se refiere, ya que hay falta de planificación y de medios no sólo materiales sino también humanos, aun reconociendo que a partir de 1996 empezaron las primeras muestras de preocupación por parte de Protección Civil, como señala el también vulcanólogo Vicente Araña. También en la isla de La Palma el volcán de Cumbre Vieja está considerado el segundo volcán más activo del mundo después de Kilauea, en Hawai. Hay que tener en cuenta que en las islas Canarias se producen deslizamientos de tierras y existen fallas en el mar. El barco alemán *Meteor* ha detectado unos 30 volcanes en el fondo del mar canario, que han estado activos en algún momento, y a unas 200 millas al suroeste de El Hierro se encuentra un volcán activo en la actualidad.

En las dos últimas décadas hay que reconocer que el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, el Instituto Geográfico y la Estación Vulcanológica de la Universidad de La Laguna han aunado esfuerzos para configurar una red sísmológica y vulcanológica de Canarias. La Comunidad Autónoma de Canarias, la única en toda España donde existen riesgos volcánicos, aún carece, que sepamos, de un plan de emergencia para este fenómeno de la naturaleza que contemple las zonas de mayor y menor riesgo; por consiguiente, tenemos que decir que para este plan es necesario contar con un mapa de peligrosidad volcánica de las islas, además de

un programa de vigilancia multidiscipliar que permita medir los cambios sísmicos y la emisión de gases.

Por todo ello, para evitar alarmas exageradas o dejasuicidas, quisiera formular algunas preguntas, que espero me sean respondidas por el señor subsecretario. Debe tenerse en cuenta que hace apenas un año, el 31 de marzo, bastó una hora de lluvias intensas en la isla de Tenerife para que se ocasionaran ocho muertos e infinidad de daños y perjuicios, y no quiero pensar lo que ocurriría si hubiera una erupción volcánica en estos momentos. Me permito formularle las siguientes preguntas: ¿Tiene el Gobierno elaborado un programa de prevención de los riesgos volcánicos en caso de erupción en las islas Canarias? ¿Contamos con un sistema o red sísmica para detectar los fenómenos geológicos en las islas Canarias con la suficiente antelación? Dado el interés geológico del Archipiélago, en continua evolución y crecimiento, ¿se realizan estudios, investigaciones o simulaciones sobre proyectos de prevención por algún centro especializado en geología de alguna institución pública, universidades, etcétera? ¿Se siguen las indicaciones de la Comunidad de Vulcanología Internacional de establecer un sistema multidisciplinar de investigación y prevención, mapas de peligrosidad volcánica en cada una de las islas, de vigilancia de los volcanes con distintas técnicas, sismógrafos, control de las alteraciones del suelo y de la composición de los gases, o existen planes de emergencia para una posible erupción volcánica en Canarias? Por último, de los datos actualmente existentes, ¿existe riesgo en las islas Canarias de una erupción volcánica con efectos incontrolables?

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

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señor Soriano, lamento en este caso el itinerario de las preguntas. Voy a contestar las preguntas lógicamente con la salvedad de que la información que le voy a dar es la que procede de los científicos, quiero subrayarlo, de los organismos competentes, porque no me gustaría, en una materia tan técnica, cometer ninguna imprecisión.

La respuesta podía ser al conjunto de sus preguntas y voy a tratar de desglosar lo que el Instituto Geográfico Nacional, que es el que depende del Ministerio de Fomento, realiza. En primer lugar, la preocupación general sobre zonas volcánicas sólo está justificada en aquellas que tienen precedentes, que puede ser, evidentemente, el caso de las islas Canarias, o indicios recientes, que no es en estos momentos el caso. La manera de trabajar en este terreno es, por un lado, instalar redes de vigilancia del nivel de actividad volcánica, con el propósito de detectar cambios que apunten eventualmente a una posibilidad de erupción dentro de las capacidades que la técnica permite, y desarrollar una política de prevención de riesgos volcánicos, en la línea que S.S. ha

puesto de manifiesto, basada en la estimación de mapas de peligrosidad volcánica para la adecuada gestión y planificación de las emergencias. Eso es básicamente lo que se está haciendo.

En concreto, por citarle alguno de los ejemplos y de las medidas técnicas tomadas, el Instituto Geográfico Nacional dispone en las islas Canarias de una red sísmica que consta actualmente de ocho estaciones de corto período enlazadas telefónicamente. Asimismo, y dentro del proyecto de modernización de la red sísmica en Canarias, se han instalado en los últimos tres años seis estaciones digitales de banda ancha y transmisión por satélite, estando pendiente de instalación una séptima estación en la isla de Fuerteventura. Todo esto supone una densificación de instrumentos a la hora de la prevención. El Instituto Geográfico Nacional también constituye uno de los pilares fundamentales del sistema de seguimiento e información sobre fenómenos volcánicos a través de la directriz básica de planificación de Protección Civil ante el riesgo volcánico para el caso de que se produjera cualquier alarma. El comité científico de evaluación y seguimiento de fenómenos volcánicos, presidido por el delegado del Gobierno en Canarias, y siendo miembros expertos de la delegación de las direcciones generales del Instituto Geográfico, de Protección Civil, etcétera, ha analizado las instalaciones de seguimiento de actividad volcánica en Canarias y ha desarrollado un plan de análisis de precursorres de la actividad volcánica, ha acordado niveles de alerta a las autoridades en el seguimiento de la actividad volcánica en Canarias y protocolos de actuación.

Podría darle una serie de detalles técnicos más precisos. Voy a hacerlo en relación con la isla de Tenerife, que seguro que a S.S. le interesa particularmente, aunque lo previsto es con respecto a todas las islas. Concretamente en Tenerife la primera necesidad era caracterizar suficientemente los tipos de peligros asociados a los dos tipos de erupciones esperables, que serían coladas de lava o caída de cenizas, una basáltica, que puede ocurrir en cualquier punto de la isla, cuyo peligro asociado sería fundamentalmente las coladas de lava, y otra menos probable, con una erupción asociada al complejo central de la isla, cuyo peligro asociado sería fundamentalmente el de caída de cenizas. La segunda necesidad no está exenta de dificultad, es determinar un valor fiable para la probabilidad de ocurrencia de una erupción efusiva con coladas de lava en dicha isla, ya que los períodos de recurrencia estimados tienen tan sólo un valor meramente indicativo. La tercera necesidad, aún de mayor dificultad, es determinar la probabilidad de ocurrencia de las erupciones explosivas y la influencia de combinaciones de posibles vientos, factor que es también condicionador del riesgo.

Por último, quisiera destacar la modernización de escenarios volcánicos tipo en la isla de Tenerife, que se ha llevado a cabo a través de un estudio denominado Identificación de peligros volcánicos y modelización

de procesos eruptivos en Tenerife, para cumplir lo encomendado precisamente por la directriz básica de protección civil a la que antes he hecho referencia. En definitiva, señoría, existen esos trabajos de prevención, existe un riesgo que en absoluto justifica ninguna clase de alarma y, en todo caso, como siempre en materia de seguridad, hay que estar atentos y tener dentro del grado de desarrollo de la técnica en cada momento los instrumentos necesarios para hacer predicciones, pero para hacer predicciones o pronósticos científicos y no alarmistas o literarias que a veces son las que confunden al público en general.

— **DEL SEÑOR GONZÁLEZ SERNA (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE MEDIDAS PREVISTAS PARA EL TRAMO DE LA AUTOVÍA A-7, ENTRE EL CAMPELLO (ALICANTE) Y EL ENLACE CON LA AUTOPISTA DE PEAJE ALICANTE-CARTAGENA (MURCIA). (Número de expediente 181/002501.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 6 del orden del día, medidas previstas para el tramo de la autovía A-7, entre El Campello (Alicante) y el enlace con la autopista de peaje Alicante-Cartagena, en Murcia, de la que es autor don Justo González Serna, que tiene la palabra.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Señorías, hablar de infraestructuras viarias en la provincia de Alicante, en la Comunidad Autónoma Valenciana, es un verdadero despropósito, pero hablar de infraestructuras viarias en la conurbación Alicante-Elche es una profunda preocupación. Le voy a dar dos datos, señor subsecretario. Por un lado, quiero decirle algo que con seguridad conoce, aunque no lo reconocerá porque no le queda más remedio, el colapso circulatorio que se está produciendo en esa conurbación Elche-Alicante, que es una conurbación que, como bien sabe, alberga al menos 600.000 habitantes fijos más los que nos visitan. Otro dato que es prueba evidente de siete años de falta de inversión es el incremento de siniestralidad que se ha producido en nuestras carreteras, y le voy a dar un dato que conocerá muy bien. En 1996 fallecieron 95 personas por accidentes de tráfico en las carreteras de la provincia de Alicante. ¿Sabe cuántos han fallecido a 31 de diciembre de 2001? Se lo voy a decir: 151. Lo que quiere decir, señor subsecretario, que ha habido un incremento de fallecidos en nuestras carreteras de la provincia de Alicante de un 58 por cien. El caso es que la A-7, entre El Campello y el enlace entre la autopista Alicante-Cartagena —por cierto, la más cara de todo el Estado español que pagamos los ciudadanos—, es prácticamente imposible recorrerla a una velocidad media razonable. Por tanto, le pregunto qué medidas va a tomar el Ministerio de Fomento para impulsar esas declaraciones informales, porque ustedes al Congreso de los Diputados no traen

nunca nada, y para resolver este problema que tenemos en la A-7, entre El Campello y el enlace Alicante-Cartagena. Díganos si tienen plazos y si van a ser de peaje las medidas que van a tomar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señor González Serna, con mucho gusto le informaré de que con fecha 9 de diciembre de 2002, el año pasado, se adjudicaron las obras de la autovía del Camino de Castilla de conexión entre la autovía de Madrid, a la altura de Monforte, y la autovía del Mediterráneo, la A-7, a la altura de Elche, con un presupuesto de adjudicación de 34.518.678 euros y un plazo de ejecución de 28 meses. La firma del contrato se celebró el 9 de enero de 2003 y actualmente están iniciados los trabajos de replanteo y reconocimiento del terreno y reposición de los servicios afectados. La ejecución de este tramo de autovía descongestionará en gran medida la autovía del Mediterráneo A-7 en el tramo Elche-Alicante.

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

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: La verdad es que no puedo dar credibilidad. Entiendo que su superior, don Benigno Blanco, hoy también esté en el inicio de una construcción en Palencia y en la circunvalación de Salamanca.

Respecto del Camino de Castilla, quiero que sepan SS.SS. que es verdad que el Ministerio de Fomento estuvo allí y puso la primera piedra. Hace más de un mes que está puesta la primera piedra, pero no la segunda ni la tercera. Es una verdadera vergüenza, así ha sido denunciado en los medios de comunicación de la provincia, así lo han recogido y son conocedores de ello todos los ciudadanos. Es lamentable. Sepa usted que esto no va a solucionar la conurbación Alicante-Elche, es decir, la comunicación entre El Campello y la autovía que yo decía.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor González. Ha consumido su tiempo.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Por favor, le rogaría que en la misma medida que ha sido generoso en la pregunta anterior, lo sea conmigo.

El señor **PRESIDENTE**: No pierda tiempo conmigo. Dispone de 30 segundos más. **(Risas.)**

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Muchas gracias, señor presidente. Los ciudadanos alicantinos no vamos a permitir más peajes en nuestra provincia ¿Por qué? Porque nos sentimos acorralados. Le explico. Si un ciudadano de la conurbación Alicante-Elche tiene que salir

hacia el norte tiene la A-7 y le toca pagar porque ustedes ampliaron la concesión diez o quince años más hace muy poco tiempo. Si quiere ir hacia el sur, hacia Cartagena, se encuentra con que han hecho ustedes otra autopista de peaje que tenemos que pagar y que es, como le decía, antes la más cara. Si además piensa uno ir hacia el oeste, es decir, hacia el centro peninsular, están ustedes diseñando la autopista Alicante-Villena también de peaje. Lo que le pedimos es, primero, que no queremos más vías de peaje. Segundo, queremos que se invierta en infraestructura viaria de forma urgente en la provincia de Alicante. Tercero, queremos que cuando decidan impulsar cualquier vía en la provincia de Alicante hablen con los ayuntamientos. Le recuerdo que la alcaldesa de Muchamiel y otras alcaldesas, concretamente la de San Vicente, están requiriendo hablar con el Ministerio de Fomento con el fin de consensuar las vías que se van a trazar.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señor González, simplemente le voy a completar lo que ya le he dicho, que no es un tema de discusión porque está ahí con fechas precisas. Además de lo que le he manifestado, el estudio informativo de la autopista de circunvalación de Alicante y autovía de conexión de la Nacional-330-Caudete con la autovía central Sax-Castalla ha sido aprobado provisionalmente y sometido al trámite de información pública y está pendiente de la declaración de impacto ambiental, a emitir por el Ministerio de Medio Ambiente para su posterior aprobación definitiva. Dicha actuación supondrá una vía alternativa desde El Campello hasta Elche en la A-7, mejorando considerablemente el servicio de la A-7 al separar el tráfico de largo recorrido del tráfico de agitación del entorno metropolitano de Alicante-Elche.

Por último, quiero decirle que para cualquier obra pública hay que seguir lógicamente los trámites administrativos con la mayor celeridad posible y con la audiencia en los mismos de todo el mundo, cosa que el Ministerio de Fomento hace por vocación y además porque debe de hacerlo.

— **DEL SEÑOR EDO GIL (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE MOTIVO POR EL QUE NO SE HAN SOLUCIONADO TODAVÍA LAS DEFICIENCIAS EXISTENTES EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE CASTELLÓN. (Número de expediente 181/003203.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 7 del orden del día, motivo por el que no se han solucionado todavía las deficiencias existentes en la construcción de la nueva estación de ferrocarril de Castellón, de la que es autor don Mario Edo, que tiene la palabra.

El señor **EDO GIL**: Quiero saludar al señor Menéndez, en primer lugar, y decirle, por si le sirve de algo, que estamos en un debate sobre preguntas orales y respuestas orales, lo cual significa traer a colación y a debate personal las impresiones de los dos parlamentarios que entramos en liza, porque para como está contestando el señor subsecretario simplemente con contestar por escrito hubiese sido suficiente y nadie se hubiera tomado la molestia de hacer preguntas orales ni el presidente de llamar la atención porque se nos pasa el tiempo.

Entrando en la materia, hace ya tres años que la estación de Castellón fue inaugurada y puesta en funcionamiento, y todavía hoy persisten una serie de problemas que han surgido y se siguen manteniendo. Le pregunto si es por falta del control exhaustivo que necesitaba una obra de esa magnitud. Espero que usted me conteste con el factor personal.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Comparto su afirmación. Lógicamente el factor y la apreciación personal deben figurar y, en ese sentido, le pido que respete el mío porque cuando le doy la respuesta lo hago también con el factor personal.

En relación con la estación de ferrocarril de Castellón, las últimas incidencias se concretan en una gotera sobre un andén, una deformación del pavimento en el aparcamiento sur de la estación y el desprendimiento de aglomerados sobre las juntas de dilatación de las losas de cubrimiento de vías y andenes. Todas las incidencias surgidas en la estación de Castellón están ya o reparadas o en vías de reparación.

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

El señor **EDO GIL**: Sobre esas deficiencias que parece minimiza como si no fuesen nada, le invito a que vaya allí, le invito de verdad y sin medios de comunicación, si lo prefiere, y verá que esas cositas son unas grietas transversales encima de la calzada sobre la que circula la vía y que se ven las vigas de la estructura de soterramiento de la estación; o sea, los coches se tienen que frenar en seco.

En cada respuesta parlamentaria que me ha dado el ministerio a una pregunta escrita mía siempre figuraba la comisión de seguimiento. Antes hablaba usted sobre la comisión de seguimiento, y lo que yo le pregunto es si la comisión de seguimiento tenía alguna responsabilidad al respecto o tal vez —y a lo mejor soy un poco duro y no es de su responsabilidad— algunos responsables de dicha comisión sacaron una buena tajada de la construcción de la estación. Y no lo digo yo.

Señor presidente, ¿ya he consumido cuatro minutos treinta y cinco segundos? Eso es lo que he consumido

en la pregunta, así que le ruego me mantenga el mismo tiempo en esta ocasión, o si no, que me deje preguntar lo que pretendo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Edo, S.S. sabe que, por acuerdo de su grupo, las preguntas se sustancian igual que en el Pleno. Dispone usted de dos minutos y medio para realizar la pregunta y ahora mismo lleva tres minutos. Por tanto, se ha pasado usted medio minuto de su tiempo. Si puede usted terminar su intervención en medio minuto, esta presidencia no tiene inconveniente en que lo haga, pero no el tiempo que usted estime oportuno.

El señor **EDO GIL**: Es imposible llevar a cabo un debate con dos minutos y medio, y espero que, a partir de ahora, la Mesa —y eso es una cuestión entre usted y el portavoz— haga caso a nuestro grupo parlamentario, ya que dice que los tiempos están establecidos con el acuerdo de nuestro grupo parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Edo, no pierda usted el tiempo discutiendo conmigo.

El señor **EDO GIL**: Voy a utilizar el medio minuto que me falta.

En esa comisión estaba el alcalde de Castellón, el cual alquiló unos terrenos a la empresa constructora y un piso, percibiendo cerca de un millón de pesetas al mes durante todo el tiempo que duró la construcción. ¿Tuvo algo que ver que no se hiciera un seguimiento adecuado? También han reconocido que un miembro de la propia dirección del ministerio, que era un ingeniero que trabajaba en la obra, ha sido sancionado por ustedes mismos por adjudicar una fuente y un mural a su hija; ingeniero que estaba en la comisión de seguimiento. ¿Tiene algo que ver en eso? Y por fin, y lo más interesante, ¿cuándo van a solucionar esas minimeces, según ustedes, que son realmente problemas?

El señor **PRESIDENTE**: Señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Con la limitación del tiempo, que a mí también me afecta, quiero decirle al señor Edo... (El señor Edo Gil: A mí no me afecta el tiempo que usted utilice.)

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señor Edo.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): En primer lugar, quiero decir que yo no he minimizado nada. Le voy a dar las respuestas necesarias, para lo que necesito un poco más de tiempo, porque tengo los datos de toda la obra. Usted acaba de decir algo que no es más que la responsabilidad del ministerio y la subsecretaría, y es abrir expediente y sancionar si hay alguna deficiencia. No

me criticará usted por ello. (El señor Edo Gil: Por iniciativa de este diputado en esta Comisión. No se tire usted las flores. Está en el «Diario de Sesiones».)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Edo, por favor, le ruego guarde silencio e intervenga cuando le corresponde.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): En relación con las obras a las que usted se ha referido, le voy a contestar según los datos que tengo respecto a cada una de las tres que le he citado, si tengo el tiempo suficiente.

La gotera no está vinculada al mal funcionamiento de la fuente, como se ha indicado en algún medio, ya que se manifiesta por un punto del tablero situado aguas arriba respecto a la ubicación de la fuente. Se ha observado que esta gotera se activa después de un episodio de lluvias, y dado que el pavimento del tablero se asienta sobre una capa de hormigón celular por aligeramiento, se podría concluir que, tras un período de lluvias, los poros del hormigón celular se recargan de agua que van soltando con posterioridad a un ritmo lento, que es la causa de que se interprete como una filtración de la fuente. Para su corrección se ha ejecutado una solución idéntica a la aplicada en su día a las que aparecieron bajo las juntas de dilatación de las losas, que fueron corregidas reconduciendo las filtraciones a las cunetas. A día de hoy, las obras están finalizadas, habiéndose limpiado, incluso, la mancha producida por la gotera.

El segundo tema es la deformación del pavimento en el aparcamiento. El día 6 de marzo el técnico de Nexo —que había acudido a la estación de Castellón para examinar el problema de la gotera— observó una grieta en el pavimento del aparcamiento ejecutado también por dicha empresa. Con objeto de proceder a reparar la deformación del pavimento que había originado dicha grieta por propia iniciativa, estableció contacto con técnicos municipales para que se retiraran los vehículos aparcados en la zona afectada. El día 11 de marzo se presentó un escrito para que la Policía municipal impidiese la utilización de las plazas de aparcamiento afectadas por la deformación del pavimento, empezando el día 12 la reparación. La superficie afectada presentaba una longitud de 25 metros y una anchura variable de 7 metros, de tres metros entre la parte más ancha y la parte más estrecha. Dentro de la misma se localiza un bache de unos tres metros cuadrados, con profundidad inferior a 30 centímetros. La zona afectada se ubica... (El señor Edo Gil: Para decir lo que está diciendo, que nos lo pase por escrito.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Edo, guarde usted silencio.

Puede usted continuar, señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señor Edo, yo también tengo

la limitación del tiempo... (El señor Edo Gil: Es que es indignante.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Edo.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señor Edo, si no quiere usted escuchar la respuesta...

La zona afectada se ubica junto al trasdós del muro perimetral de la parte soterrada y próxima a la salida de emergencia, por lo que representa una superficie de más difícil compactación. La reparación que Nexo ejecutó a su costa consiste en la recompactación del terreno, ejecución de una losa de transacción de hormigón armado anclada al trasdós del muro y reposición del pavimento, que quedó terminada el 21 de marzo.

El tercer tema era el desprendimiento de aglomerado sobre juntas de dilatación. Y discúlpeme señor Edo por leer algunas cosas, pero no soy técnico y no quiero cometer ningún error en la expresión. Me parece un recurso dialéctico bastante razonable. En cuanto al desprendimiento de aglomerado sobre las juntas de dilatación, hay que señalar que las juntas ordinarias para puentes en el mercado están concebidas para enlazar tableros, entre los que no se producen asientos diferenciales apreciables por tratarse de tableros sobre un apoyo común o apoyados uno sobre el otro. Por el contrario, las losas de cubrimiento de la estación subterránea de Castellón tienen juntas perpendiculares a los apoyos, lo que genera descensos diferentes en los bordes de la junta, quedando el material de relleno sometido a ciclos de tensiones tangenciales, que reducen notablemente la vida útil de las juntas y que provocan el agrietamiento y posterior desprendimiento del aglomerado. En el momento actual, se encuentra redactado un proyecto para sustituir las juntas por otras de diseño especial, capaces de absorber brechas diferenciales. El proyecto se ha remitido a supervisión el día uno de abril de 2003 y contempla la ejecución de obras por un importe de 59.978,79 euros y un plazo de ejecución de 1,5 meses. Dado que el presupuesto no supera los 60.000 euros, se podrá proceder a su contratación por el procedimiento de adjudicación negociada y está previsto hacer la contratación de las obras de la forma más inmediata.

— **DEL SEÑOR HEREDIA DÍAZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE EXPLICACIÓN DEL HECHO DE QUE CINCO MESES DESPUÉS DE LA INAUGURACIÓN DE LA NUEVA CARRETERA N-340 GUADIA-RO-ESTEPEÑA (MÁLAGA) SE HAYA HUNDIDO LA CALZADA. (Número de expediente 181/003232.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que figura con el número 8: Explicación del hecho de que cinco meses después de la inauguración

de la nueva carretera nacional N-340 Guadiaro-Estepeña (Málaga) se haya hundido la calzada, de la que es autor don Miguel Angel Heredia.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Señor subsecretario, los socialistas queremos comenzar pidiendo responsabilidades al ministro de Fomento para que cese a quien tenga que cesar por la lamentable chapuza que han hecho en la N-340 entre Guadiaro y Estepeña.

Quiero recordar que a mediados de enero se produce un hundimiento que destrozó la nueva N-340 Guadiaro-Estepeña, inaugurada por el señor Álvarez Cascos en agosto de 2002; se hunde cinco meses después. El defecto se ha producido en la variante de Torreguadiaro, cerca de la localidad gaditana de San Roque. Según señala el Gobierno en una respuesta, la rotura tuvo lugar al romperse por asientos normales del terraplén el tubo rígido instalado en el macizo. Y yo me pregunto, por ejemplo, ¿por qué no hicieron un tubo más grueso?

En segundo lugar, el 16 de enero, el Ministerio de Fomento se comprometió a que esta obra de reparación durara un mes. A día de hoy, tres meses después, no han terminado. Me gustaría que respondiese si van a estar terminadas en Semana Santa, pues le recuerdo que es cuando se produce la primera avalancha de turistas. Estos son algunos elementos de esas chapuzas, pero le voy a contar algunos más. Los socialistas hemos denunciado en reiteradas ocasiones que no entendíamos cómo en un tramo de 18 kilómetros el Gobierno del Partido Popular había incluido 13 rotondas. No sabemos quien ha sido la mente pensante que diseñó esta carretera, pero nos parece una chapuza, a no ser que únicamente pretendiese incluirlo dentro del libro *Guinness de los records*. Además, seis meses después de haberlo terminado, resulta que le sobran dos rotondas. Dicen que el Partido Popular pretendía regular la velocidad con tantas rotondas y posibilitar el acceso a las distintas urbanizaciones, pero, una vez terminada, seis meses después de ser inaugurada, hay dos rotondas que no tienen urbanizaciones a los lados. Por tanto, les sobran dos rotondas y han aprobado 9.400.000 euros, entre otras cosas, para suprimir dos rotondas. ¿Qué clase de chapuza han hecho ustedes en esa carretera? ¿No le parece vergonzoso y lamentable la gestión que han realizado en esa carretera? Además, una vez terminada la obra, dicen que los técnicos han detectado zonas de peligrosidad tras su apertura al tráfico. ¿Cómo se puede entender esto? ¿Por qué no han diseñado de forma adecuada esa carretera?

Además, hay otro hecho que los socialistas hemos denunciado en reiteradas ocasiones: el Gobierno ha concedido a una empresa privada, concesionaria de la autopista Guadiaro-Estepeña, una préstamo por valor de 99 millones de euros, o lo que es lo mismo, 16.500 millones de las antiguas pesetas, a interés cero y a devolver hasta 2.054.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señor Heredia, quiero decir brevemente, en primer lugar, que cualquier incidencia que se produzca en una obra pública, y quiero remarcarlo, se produce en las que se hacen, no en las que no se hacen.

Las causas del hundimiento de una parte de la N-340 provienen del hundimiento por asientos normales del terraplén del tubo rígido instalado en el macizo, lo que permite la entrada de agua en el macizo, y que unido a la entrada de agua por la línea de contacto entre el terraplén y el terreno natural en medio de la ladera, provoca la ruina del propio terraplén. Las obras se han construido con las garantías de calidad y seguridad adecuadas, considerando que los desperfectos se han debido a procesos no habituales o extraordinarios desde el punto de vista técnico; repito, de las obras que se hacen y no de las que no se hacen.

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

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Brevemente, señor presidente, sólo para volver a insistir en pedir responsabilidades al ministro de Fomento para que cese a quien corresponda por esta chapuza.

Dice usted que se han cumplido las garantías de seguridad. Estamos hablando de un hundimiento de una calzada. Sobran dos rotondas seis meses después de ser terminada y al final estamos hablando de los impuestos de los ciudadanos que pagamos todos de nuestros bolsillos. En definitiva, una chapuza, señor subsecretario.

El señor **PRESIDENTE**: Señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señor Heredia, en definitiva, una carretera hecha entre Estepona y Guadiaro que era muy necesaria para la zona.

— **DEL SEÑOR QUIRÓS PULGAR (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN AUTOVÍA LINARES-ALBACETE DE LA CARRETERA N-322. (Número de expediente 181/003287.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 9: Desarrollo de la actuación autovía Linares-Albacete de la carretera nacional N-322, de la que es autor don Sebastián Quirós.

El señor **QUIRÓS PULGAR**: Hace un año justo, el 9 de abril de 2002, interpele al secretario de Estado sobre el desarrollo de esta autovía. Un año después

sabemos lo mismo que en esas fechas: que se iba a realizar la segunda fase del estudio informativo y que fue adjudicado a la empresa Agua y Estructuras, sociedad anónima, el 29 de abril de 2002. En teoría, como tenía un plazo de 10 meses, se tenía que haber finalizado el 28 de febrero si las cuentas no fallan. Por tanto, señor subsecretario de Estado, me gustaría conocer tres aspectos. El primero, si se ha finalizado la segunda fase de este estudio informativo y sus conclusiones. Segundo, si el Ministerio de Fomento se ha inclinado por un trazado para esta autovía definitivo basándose en el mismo. La tercera cuestión es si el Ministerio de Fomento tiene una previsión para la realización de esta actuación.

El señor **PRESIDENTE**: Señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Quiero hacer mención a una cuestión de orden de la que no tiene la culpa el señor Quirós porque es bastante generalizado. Aprovecho para decir que en España no existen los subsecretarios de Estado sino los subsecretarios de los ministerios. Como luego se habla de la subordinación jerárquica esto crea algunos problemas porque no es así como está la estructura. Perdón que aproveche la oportunidad porque no es culpa suya. Es un error que cometemos todos, yo incluido, a veces. Voy a defender el papel institucional de los subsecretarios.

En segundo lugar y contestando a su pregunta, le voy a dar toda la información de la que dispongo. Usted ha dicho que se habían planteado los estudios informativos. Después del proceso de información pública y de la declaración de impacto ambiental, en principio hay planteado un corredor sur, un corredor norte, un corredor de combinación norte-sur, sur-norte 1, sur-norte 2 y norte-sur 1. Una vez finalizada la redacción del estudio informativo, se prevé que en breve plazo saldrán a información pública todos los corredores estudiados, tanto a los efectos de la confección global del trazado, tal como establece la vigente legislación de carreteras, como a efectos medioambientales para que puedan realizarse las alegaciones que se estimen convenientes. Posteriormente todo el expediente será remitido, como es lógico, al Ministerio de Medio Ambiente para la declaración de impacto ambiental, de cuyo resultado saldrá la opción definitiva. Por tanto, estamos trabajando en ellos y si S.S. quiere detalles de los distintos corredores analizados en el estudio informativo de esta autovía Linares-Albacete, con mucho gusto lo haré, si no me paso del tiempo.

En el corredor sur discurre apoyándose en la carretera nacional N-322, en el tramo entre Linares y Albacete. En el corredor norte, que parte desde el enlace existente en la carretera nacional N-323 y la N-322, entre Bailén y Linares y se apoya sobre esta última hasta llegar a la altura de la estación de Linares-Baeza, siendo este tramo común con el corredor que se denomina sur. A partir de la estación Linares-Baeza discurre en dirección norte,

siguiendo aproximadamente el trazado de ferrocarril, hasta la estación de Vadollano para seguir luego sobre la carretera A-312 hasta Santisteban del Puerto. Y a partir de ahí, el corredor que separa a la A-312 buscando en dirección noroeste la carretera J-614 que comunica los núcleos de Aldeahermosa y Venta de los Santos. Siguiendo aproximadamente esta carretera se pasa la provincia de Ciudad Real, por la zona que definen las carreteras CM-3127 y el valle del río Arañor y buscando la carretera CM-3202, que discurre por los llanos de Ciudad Real, pasando posteriormente a la provincia de Albacete y apoyándose en la carretera CM-320 hasta la altura de los núcleos de Viveros, continuando en el entorno de los núcleos de Ballestero, Diriez y Balazote, donde se une al corredor sur, apoyándose otra vez en la N-322 hasta llegar a Albacete. En los corredores de combinación nortesur las alternativas incluidas combinan lógicamente varios corredores. Concretamente, en el sur-norte 1 parte de Butar en el corredor sur, la N-322, y se dirige al corredor norte atravesando el valle del río Guadanimar y conecta con el corredor norte a la altura de Jaén y Ciudad Real en las inmediaciones del embalse de Arañor. En el sur-norte 2 parte del corredor sur, también en la N-322, a la altura del núcleo de Robledo en la provincia de Albacete y se desvía a la población del Ballestero en la misma provincia, apoyándose en la carretera autonómica CM-3133. En el norte-sur 1 se inicia en la localidad de Santisteban del Puerto, en la provincia de Jaén, en el corredor norte, y apoyándose en la carretera de la Junta de Andalucía, la A-312, se dirige a conectar con el corredor sur en la N-322 en las inmediaciones de Arroyo del Ojanco. Naturalmente, como le he dicho, en función de la declaración de impacto ambiental que haga el Ministerio de Medio Ambiente y del resto del procedimiento podrían producirse alteraciones.

Muchas gracias, y perdón por la cuestión de orden que no tenía nada que ver con usted.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Quirós.

El señor **QUIRÓS PULGAR**: Señor Menéndez —dirigiéndome personalmente a usted no me equivoco—, no ha contestado a ninguna de las cuestiones que le he preguntado. Me ha dicho sencillamente lo que aparece en la primera fase del estudio informativo que, por cierto, son 30 folios y nos costaron un millón de pesetas cada uno para, después de un año de haberse licitado la segunda fase del estudio informativo, no aportar nada. No podemos ser optimistas en el desarrollo de esta actuación por parte del Gobierno del Partido Popular, y no podemos serlo porque van a estar cinco años haciendo el estudio informativo de esta autovía, con lo que nos vamos a ir al año 2005, según como están viniendo los plazos. Los ciudadanos lo que quieren no son kilómetros de papel sino kilómetros de autovía de facto. Ustedes no van a cumplir su compromiso del Plan de infraestructuras 2000-2007. No hay tiempo material para la realiza-

ción de esta autovía en ese plazo que se fijaron. Si a ello añadimos que el próximo año hay elecciones generales, difícilmente van a cumplir con su compromiso.

Ustedes no están actuando a la altura de las circunstancias. Estamos hablando de una carretera nacional que aún en el siglo XXI atraviesa siete travesías de municipios con el consiguiente peligro de seguridad vial. Tampoco están actuando en consecuencia porque no lo están solucionando. Otro dato que nos marca la situación de esta carretera nacional son los famosos hundimientos de la nacional N-322. El ministro Arias Cañete nos dijo en su visita que eran verdaderos toboganes de parque acuático. No son famosos por eso sino porque llevan siete años sin que ustedes resuelvan un obra de emergencia de un hundimiento de esta carretera nacional N-322.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Quirós.

El señor **QUIRÓS PULGAR**: Señor presidente, un poco de benevolencia. En treinta segundos termino.

El señor **PRESIDENTE**: Puede terminar la frase.

El señor **QUIRÓS PULGAR**: Simplemente quiero decir que el balance para los jienenses de las gestiones del Gobierno del Partido Popular en carreteras es vergonzoso porque no se ha hecho ningún kilómetro de autovía, hay falta clamorosa de seguridad vial y un deterioro de las carreteras nacionales que atraviesan nuestra provincia por falta de inversión. Ya le queda muy lejos el recurso de echarle la culpa a los socialistas. Llevan siete años gobernando por lo que espero que no recurra a eso. En este aspecto, como en tantos otros, les ganamos los socialistas por goleada: 186 kilómetros de autovía hechos por los gobiernos socialistas, cero kilómetros por el Gobierno del Partido Popular en siete años que llevan gobernando.

El señor **PRESIDENTE**: Señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Para responder con brevedad y no salirme del estricto marco del tiempo, le diré sólo dos cosas. Yo no he echado la culpa a nadie ni ahora en mi intervención ni nunca. En primer lugar, cuando se está en el gobierno lo que hay que hacer es gestionar las cosas y hacerlo con la convicción de los principios del programa electoral con el que uno se ha comprometido con los ciudadanos, y eso es lo que hace el Gobierno del Partido Popular y el Ministerio de Fomento. En segundo lugar, quiero decirle que sea usted optimista. Vamos a cumplir el Plan de infraestructuras 2000-2007. (**El señor Quirós Pulgar: No somos ilusos.**) Ya verá usted cómo España va a quedar mucho mejor comunicada y también toda Castilla-La Mancha, la provincia de Jaén, toda Andalucía y, en definitiva, toda España, porque ese es el concepto del Plan de infraestructuras 2000-2007.

— **DEL SEÑOR RIPA GONZÁLEZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE PREVISIONES EN RELACIÓN CON EL INCREMENTO DEL NÚMERO DE CARTEROS EN NAVARRA PARA EL AÑO 2003. (Número de expediente 181/003296.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última de las preguntas del orden del día: Previsiones en relación con el incremento del número de carteros en Navarra para el año 2003, de la que es autor don Vicente Ripa.

El señor **RIPA GONZÁLEZ**: La pregunta en sí tiene, creo yo, una contestación fácil y rápida, pero me gustaría, al amparo de la posibilidad que esta Comisión me concede como diputado, agradecer a tantos y tantos carteros que con su trabajo hicieron felices a muchos ciudadanos.

Una de las grandes preocupaciones del Gobierno actual es la rentabilidad económica de los servicios públicos. Cuando esos servicios no tienen en sus cuentas resultados positivos inmediatamente se privatiza con el objeto de la competitividad en el mercado los hará rentables y de esa manera el Estado será liberado de una carga de la que había que desprenderse. El servicio público de correos, sobre todo los carteros, en el mundo rural era algo más que simples transportadores de cartas y paquetes. Raramente se devolvía un envío aunque la dirección no fuese la correcta. Resolvían a los vecinos muchos problemas...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ripa, perdone que le interrumpa. Como usted no es miembro habitual de esta Comisión no sé si sabe que dispone sólo de dos minutos y medio para la pregunta en su totalidad.

El señor **RIPA GONZÁLEZ**: Gracias, señor presidente. A veces hasta les leían las cartas. La privatización de los servicios públicos ha sido una obsesión para este Gobierno. Se han privatizado servicios sanitarios, educativos, residencias de ancianos, etcétera. Y todo se ha hecho en aras de la productividad; palabra mágica para los economistas pero realmente limitada para los humanistas, para aquellos que pensamos que los números son importantes, pero las circunstancias —como diría Ortega y Gasset— que rodean a esos números lo son mucho más.

En Navarra estos carteros del mundo rural tienen 63 vacantes y 21 de ayudantes. ¿Cuántas plazas se van a convocar en el próximo concurso para cubrir estas vacantes?

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

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO (Menéndez Menéndez)**: Señor Ripa, comparto absolutamente lo que ha dicho y se lo agradezco expresamente como regulador, porque no soy Correos, soy el regu-

lador, en relación con la labor de los carteros, pero permítame decirle a continuación que lo que ha hecho este Gobierno en Correos en esta legislatura es justamente lo contrario de lo que usted está criticando o, mejor dicho, lo que usted está pidiendo. Esta Cámara aprobó por unanimidad que para privatizar Correos hace falta el acuerdo de la misma, es decir, que no hay empresa más pública hoy que Correos. Pero este Gobierno cree que las empresas públicas, que tienen que prestar un servicio fundamental, como S.S. ha puesto de manifiesto y yo comparto, tienen también que ser eficientes, y Correos lo está demostrando.

Pasando ya al problema concreto de Navarra, en los últimos años se ha incrementado notablemente el número de medios disponibles en los términos que le voy a decir en Navarra. No le puedo dar el detalle de la convocatoria de los concursos porque eso no es competencia del ministerio; con el modelo de separación, yo soy el regulador y marco las líneas generales pero es Correos como empresa la que toma sus decisiones en los concursos. Naturalmente, yo sí controlo que esas decisiones no vayan en contra de los estándares de calidad que requieren los ciudadanos.

Muy brevemente, he de decirle que la estimación actual es que en el año 2003, en principio, no será necesario incrementar la plantilla de reparto por una serie de razones, porque se ha estabilizado el tráfico postal y por la puesta en funcionamiento de los centros de clasificación automática, muy especialmente el de Lejundi, en Vitoria, que posibilita los envíos postales para llegar a las carterías de clasificados por secciones y que afectan a 110 secciones de reparto de Pamplona, a 11 secciones de reparto de Tudela y a 71 puntos de distribución del resto de la provincia. Como consecuencia de ello, los carteros dispondrán de más tiempo para el reparto y para esa labor humana que, repito, comparto absolutamente con su señoría.

Quiero decir que en los últimos años, porque justifica lo que se va a hacer en 2003, en el caso de Navarra se ha producido un notable incremento de la estructura de Correos. Concretamente, en 2001 se incrementaron 16 secciones de reparto; en el medio rural, cinco servicios rurales de horario reducido pasan en 2002 a horario completo y se amplían horarios a otros servicios de horario reducido, lo que supone que en 2002 se incrementaron en 43 horas diarias el reparto y un incremento de 345 kilómetros diarios de recorrido de los servicios rurales en 2002. En cuanto a la calidad de los servicios con esos medios, la entrega de las cartas y de las tarjetas postales está en el 98,14 por ciento, en D+3, de acuerdo con los criterios de control de la propia empresa de Correos, y cumple con los criterios de control que las auditorías que hace el ministerio ponen en funcionamiento.

Comparto absolutamente su planteamiento, señoría, y eso es lo que está haciendo el Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ripa, muy brevemente.

El señor **RIPA GONZÁLEZ**: Los datos que yo tengo son que en este momento faltan por cubrir 63 vacantes y que hay una contratación temporal bastante importante en Navarra que hace que el servicio prestado por los carteros a tiempo parcial sea bastante más bajo que el servicio que prestan aquellos carteros que tienen el trabajo desde hace muchos años.

El señor **PRESIDENTE**: Señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Como he dicho anteriormente, no le puedo contestar en lo que se refiere a la empresa de Correos, pero sí quiero decirle, porque lógicamente conozco el sector como regulador, que esa preocupación es una preocupación de Correos y del resto de las empresas que compiten en ese sector y que justamente la política laboral que se está siguiendo, con acuerdo absoluto de los sindicatos, es conseguir que haya un empleo estable, evitando la rotación hasta donde sea posible porque así se da un mejor servicio. Y siento no poder darle los datos de las plazas.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, suspendemos la sesión por unos minutos. (Pausa.)

COMPARECENCIA DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE FOMENTO (MENÉNDEZ MENÉNDEZ), PARA INFORMAR SOBRE:

- **EL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO 2002-2005. A PETICIÓN DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/001138.)**
- **LAS LÍNEAS BÁSICAS DE LAS PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DEL PLAN DE SALVAMENTO MARÍTIMO 2002-2005. A PETICIÓN DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/001483.)**
- **LOS CONTENIDOS DEL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO 2002-2005, APROBADO POR EL CONSEJO DE MINISTROS EN EL MES DE JULIO DE 2002. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/001487.)**
- **LAS PROPUESTAS DEL GOBIERNO CON EL OBJETO DE IMPULSAR LA POLÍTICA DE CABOTAJE MARÍTIMO COMUNITARIO DE CORTA DISTANCIA, COMPROMISOS COMUNES ADQUIRIDOS CON ITALIA Y FRANCIA EN DECLARACIÓN CONJUNTA, SITUACIÓN GLOBAL DEL TRANSPORTE**

MARÍTIMO ESPAÑOL, PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO Y MEDIDAS INCENTIVADORAS DE LA UTILIZACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL FLUJO DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS ENTRE PUERTOS ESPAÑOLES Y COMUNITARIOS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 213/000821.)

- **LOS PLANES DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA Y SU EJECUCIÓN A CORTO PLAZO PARA MEJORAR LAS CONDICIONES ACTUALES, ESPECIALMENTE EN EL CORREDOR DE FISTERRA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/001156.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión número 52 de la Comisión de Infraestructuras para sustanciar la comparecencia del subsecretario de Fomento para explicar el Plan nacional de salvamento marítimo 2002-2005, de la que es autor el Gobierno para presentar las líneas básicas de las propuestas de modificación del Plan de salvamento marítimo 2002-2005, a petición del Gobierno. Reiteración de la petición de comparecencia del subsecretario del Ministerio de Fomento, con el objeto de explicar los contenidos del Plan nacional de salvamento marítimo 2002-2005, aprobado por el Consejo de Ministros en el mes de julio de 2002, a petición del Grupo Parlamentario Socialista; para explicar las propuestas del Gobierno, con el objeto de impulsar la política de cabotaje marítimo comunitario de corta distancia, compromisos comunes adquiridos con Francia e Italia en declaración conjunta, situación global del transporte marítimo español, Plan nacional de salvamento marítimo y medidas incentivadoras de la utilización del transporte marítimo en el flujo de mercancías y pasajeros entre los puertos españoles y comunitarios, a petición del Grupo Parlamentario Socialista. En lugar del ministro sustanciará la comparecencia el señor subsecretario de Fomento. Por último, comparecencia del ministro de Fomento para informar de los planes de salvamento y seguridad marítima y su ejecución a corto plazo para mejorar las condiciones actuales, especialmente en el corredor de Fisterra, a petición del Grupo Parlamentario Mixto; asimismo, en lugar del ministro sustanciará la comparecencia el subsecretario de Fomento.

El debate de la comparecencia lo resolveremos como habitualmente viene haciéndolo la Comisión en el mismo orden de intervención de los grupos, por acuerdo de Mesa y Portavoces.

Antes de dar la palabra al señor subsecretario, quiero decir a SS.SS. que, por iniciativa de la Cámara, a las doce suspendemos la sesión, reanudándola a las doce y cinco minutos para concurrir a un acto que se celebrará aquí en el Congreso.

Tiene la palabra el señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señorías, es como siempre una satisfacción comparecer ante esta Comisión, en este caso para presentar las líneas generales a las que responde el vigente Plan nacional de seguridad marítima 2002-2005. Puesto que ahora no tenemos la limitación de tiempo procedimental que la Cámara había decidido en relación con las preguntas, procuraré ser claro y utilizar el tiempo necesario para responder al conjunto de las peticiones de comparencias aquí planteadas.

Para ordenar adecuadamente las ideas, señorías, lo primero que se necesita saber en relación con un servicio de salvamento, por tanto, con un plan relativo al mismo, es cuál es la misión que tiene que cumplir, porque, lógicamente, de ahí se derivarán la organización y en su caso los medios necesarios. Es necesario tener una idea global de lo que representa la seguridad marítima para que una de las piezas de esa seguridad marítima, el servicio de salvamento, encaje en ese contexto.

En primer lugar, como SS.SS. saben, para el Ministerio de Fomento en esta legislatura desde el primer momento la seguridad, no sólo marítima, sino de los transportes, es una finalidad en sí misma. Somos conscientes, y quiero decirlo una vez más para dejar las líneas generales muy claras, porque lo hemos reiterado en muchas ocasiones, de que la seguridad absoluta es imposible, pero hay que trabajar como si lo fuera y en todo caso estar siempre en una tensión hacia la seguridad. No voy a reiterar a SS.SS. porque SS.SS. las conocen, las diferentes actuaciones que el Ministerio ha llevado a cabo en conjunto en materia de seguridad, pero sí quiero señalar que el primer elemento de la seguridad es, como SS.SS. compartirán conmigo, la prevención; por tanto, en materia de seguridad la prevención en la fuente es un elemento básico. Así lo recoge el artículo 174 del Tratado de la Unión Europea. Para que nos entendamos, esto quiere decir que la primera medida de seguridad es que los barcos que no son seguros no naveguen. A partir de ahí es como hay que ver el resto de los servicios de seguridad.

Paradójicamente, señorías, todavía concurren en el transporte marítimo algunas prácticas tradicionales del comercio internacional que generan numerosas zonas de sombra, actitudes o usos viejos que propician un alejamiento de este principio de prevención en la fuente, que sólo pueden navegar los barcos que sean seguros. Esto es un problema para los Estados ribereños que tienen enormes tránsitos, como es el caso de un Estado de la envergadura en costas y de la posición geoestratégica como es España.

No voy a agotar ahora la materia, porque quiero entrar concretamente, como es lógico, en el Plan nacional de seguridad marítima, aprobada por el Gobierno el pasado mes de julio, pero sí quiero dar algunos de los datos que ponen de manifiesto cuál es ese problema en el que se está trabajando, porque sólo si eliminamos determinados riesgos podremos organizar unos servi-

cios de salvamento que den respuesta a los riesgos razonablemente asumibles. Todavía hoy, señorías, es muy limitada la jurisdicción que los Estados ribereños tienen para exigir el cumplimiento de la normativa de seguridad marítima a los buques extranjeros que sin proceder o dirigirse a sus puertos, navegan por su mar territorial, por su zona económica exclusiva o por sus estrechos internacionales, en virtud de los derechos de paso inocente, de libertad de navegación o de paso en tránsito, reconocidos por el derecho marítimo internacional. España, señorías, no niega como es lógico estos principios, sino todo lo contrario, pero sí está trabajando para que los Estados ribereños puedan tener los mecanismos de control necesarios. En este sentido, uno de los precedentes del plan de salvamento marítimo este verano es la aprobación, bajo presidencia española, de la directiva en relación con el control de los buques en tránsito, el nuevo sistema AIS, etcétera, para que se pueda tener la información correspondiente.

En segundo lugar, hay alguna parte del sector, que es excepcional y que no puede condenar al transporte marítimo con carácter general porque sería una visión equivocada, que trata de eludir responsabilidades derivadas de su actividad, o incluso a veces de ocultarla, bajo múltiples sociedades interpuestas de distinta nacionalidad. Hay que modificar también, y en eso se está trabajando, la normativa del derecho marítimo internacional para evitar este tipo de maniobras jurídicas de elusión de la responsabilidad derivada de la actividad que uno desarrolla en un mercado, en este caso del transporte.

Un tercer problema en el que se está trabajando intensamente y que afecta directamente es básico para el planteamiento que se haga de la seguridad marítima y de los servicios de salvamento, es el límite vigente en materia de responsabilidad. En ese sentido, quiero destacar tres cosas. Dos de ellas condicionan el Plan de seguridad marítimo, tal y como se aprueba, como SS.SS. saben, el pasado mes de julio, porque estaban ya en la base, y la tercera es una continuidad de esa política, después del reciente accidente del *Prestige*, del *Tricolor* y de otra serie de accidentes que se han producido en Europa. En materia de límites de responsabilidad, la Unión Europea ya había planteado, singularmente España porque se encuentra en ese sentido por delante, el incremento de la cuantía de indemnización de los fondos previstos, hasta mil millones de euros, en relación con el fondo del FIDAC, que en este momento es de 185 millones de dólares o de euros, *mutatis mutandi*, aproximadamente. Repito que era una iniciativa que ya se planteó en la Unión Europea, que se remitió a la Organización Marítima Internacional y que esperamos que en el próximo mes de mayo se apruebe. En segundo lugar, la directiva en relación con las sociedades de clasificación, que se aprobó también en la Unión Europea y que ya ha traspuesto España —sólo dos países en la Unión Europea han traspuesto esas directivas—, esta-

bleciendo la posibilidad de la limitación máxima de responsabilidad. El tercer elemento, que procede de una iniciativa del último Consejo de Ministros de la Unión Europea, es que además de esos mecanismos de responsabilidad hay que buscar una modificación del derecho internacional del mar que haga que la responsabilidad sea ilimitada para determinadas actuaciones y barcos, porque sólo son barcos seguros los que lo son técnicamente y además están dispuestos a cubrir los riesgos que generen. Hay también un problema, que SS.SS. conocen, de laxitud en el cumplimiento de la normativa internacional en relación con algunos esquemas de abanderamiento en determinados países. También quiero destacar un abusivo empleo de tripulaciones no suficientemente profesionales.

En definitiva, señorías, la idea que quiero destacar en este primer momento es que, para saber qué es lo que tiene que hacer un servicio de salvamento, lo primero es evitar riesgos innecesarios. Esa es la política que durante toda esta legislatura, y mucho antes, viene siguiendo el Gobierno español y que va a seguir impulsando, es la política que está detrás de la definición del Plan de salvamento marítimo aprobado en el mes de julio. Quiero destacar, en esa definición de cuál es la prioridad absoluta en materia de salvamento marítimo, que es la vida humana en el mar, tanto la vida de quienes se encuentren a bordo de los buques como la vida de quienes forman parte de los medios de salvamento, como la vida y la calidad de vida en un sentido amplio de los habitantes de los Estados ribereños. Una vez alcanzado ese objetivo y sólo en segundo término está el tema de salvamento del buque y de su carga porque sus titulares deben de asumir los riesgos inherentes al transporte marítimo y cumplir las reglas en esta materia.

Señorías, como les digo, esta es la filosofía de las numerosísimas iniciativas y actuaciones que España ha venido impulsando y sustentando en los últimos años en el ámbito interno, en el internacional y en este último en el doble plano de la Unión Europea y de la Organización Marítima Internacional, y es el fundamento del Plan de salvamento marítimo 2002-2005, aprobado el pasado 12 de julio por el Gobierno. La transparencia del mercado del transporte marítimo y el reforzamiento de las competencias de control de los Estados costeros son denominador común de la política española en la materia, como ya se puso de manifiesto por primera vez precisamente en el debate internacional que se suscitó como consecuencia del incidente con el buque *Castro*.

Quiero destacar como idea última, antes de entrar en la exposición de los rasgos fundamentales del vigente plan, que en esa línea de evitar que naveguen los barcos que simplemente no deben navegar porque generarían riesgos inasumibles, el Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea de la última semana ha aprobado un calendario de supresión de los barcos de casco simple para el transporte de mercancías peligrosas en los términos que España y algún otro país

europeo planteaban desde el primer momento, incluso incrementados gracias al esfuerzo de todos, porque hay que decir que este es un problema de todos y sería absurdo tratar de ponerse medallas, pero también gracias al esfuerzo del Gobierno español, que indudablemente está teniendo, no ahora, sino desde el primer momento, un liderazgo en esta materia para evitar esos riesgos. Quiero reiterar aquí que ese es un camino relativo, que los estándares de seguridad deben ir siempre hacia arriba, pero que sería una irresponsabilidad absoluta o pura demagogia decir que ya no va a haber más naufragios. Esto es sencillamente una afirmación insolvente que ni el Gobierno ni nadie puede hacer. Por poner un ejemplo en relación con esta materia, hay supuestos de naufragios de barcos con doble casco, que SS.SS. conocen perfectamente, por ejemplo el *Exxon Valdez*. Lo que hacemos es incrementar el estándar de seguridad en la medida de lo posible. Este es el camino primero para que los servicios de salvamento traten aquello que tienen que tratar y no los riesgos generados por barcos que no deberían de navegar. Quiero recordarles, a efectos puramente de precisión de lo que sustenta el Plan de salvamento marítimo que aprobó el Gobierno en julio, que España es el único país que, después del incidente del *Erika*, planteó esa fecha de remoción de petroleros de doble casco en los mismos términos en que lo hacía la Comisión Europea, es el único país —y quiero destacarlo porque tiene trascendencia política— que lo planteó en la Organización Marítima Internacional, además de en la Unión Europea, porque la regla debe de ser para todos —este es un problema claramente internacional— y si se hubiese aprobado, como hemos dicho con reiteración, el planteamiento que España hacía entonces, el día en que se produjo el naufragio, con la antigüedad que tenía, el *Prestige* no habría estado navegando, que es lo que debe de ocurrir, que no navegue ese tipo de barcos.

Dicho esto planteamiento básico, señorías, la prevención es la materia clave. ¿Cuál es el contenido del actual Plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en el mar y de lucha contra la contaminación 2000-2005? Este plan responde, además de a estos dos elementos de política de seguridad y de visión global de la seguridad, a la experiencia adquirida en ocho años de servicios de salvamento en España, que se han desarrollado en planes sucesivos, destacando el de 1994/1997 y el de 1998/2001. A través de esos planes se formalizó la estructura de salvamento marítimo y de lucha contra la contaminación que hoy tenemos, que conceptualmente es la dibujada en la Ley de puertos y marina mercante del año 1992. Sin embargo, este modelo de 1992 no estaba cerrado, y lo primero que ha hecho el Gobierno en esta legislatura es cerrar ese modelo, para luego poder hacer el nuevo Plan 2002/2005. Este también es un presupuesto importante de ese Plan 2002/2005 porque, si no está cerrado, es difícil que el modelo funcione correctamente.

En este sentido, quiero destacar aquí que las cosas que antes de la aprobación del plan se produjeron algunas se iniciaron y se cerraron después por razones puramente procedimentales, por la necesidad de la exigencia procedimental cierran el modelo. Me refiero a la aprobación, por un lado, del Plan nacional de contingencias por contaminación marina, me refiero a la aprobación, por otro lado, de las funciones de la comisión permanente de investigación de siniestros marítimos, me refiero, tema muy importante, a la regulación de las funciones y la integración del cuerpo especial facultativo de la marina civil. El personal que está al servicio de estas materias todavía no tenía regulado su estatuto desde el año 1992, y ha sido aprobado por Real Decreto de 11 de octubre 1055/2002, que naturalmente tiene una tramitación que data de mucho más atrás. También me refiero a la celebración en Cartagena, el 15 de abril del año 2002, de la primera conferencia sectorial de salvamento marítimo, en la que fue sometido a los representantes de las comunidades autónomas con litoral y a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla el proyecto de plan nacional, cuyas líneas generales ahora estoy desglosando ante SS.SS., y el anteproyecto de real decreto sobre la composición, organización y régimen de funcionamiento de la Comisión nacional de salvamento marítimo, que es justamente la sede, de acuerdo con la Ley de puertos de 1992, en la que deben debatirse con las comunidades autónomas con litoral las cuestiones de seguridad, que después de la tramitación oportuna ha sido definitivamente regulada.

Por otra parte, el Plan vigente 2002/2005, contempla realidades nuevas en el salvamento marítimo. En primer lugar, contempla el número, *in crescendo*, de incidencias en materia de navegación de recreo. Sus señorías conocen que el Gobierno del Partido Popular, a través del ministerio de Fomento y desde la anterior legislatura, todos los veranos hace campañas de seguridad en materia de náutica de recreo que son absolutamente fundamentales. Por ejemplo, ha habido una regulación de la novedad de las motos náuticas y de cuál debe ser su régimen de seguridad, y se publica una serie de documentos en idiomas distintos, no sólo en aquéllos que en la náutica de recreo tienen importancia desde el punto de vista turístico, de los foráneos que vienen a nuestro país, como inglés alemán, etcétera, sino también en todos los idiomas oficiales de España, en gallego, valenciano, catalán o euskera.

En segundo lugar, está el fenómeno de la inmigración ilegal, que está produciendo tangencialmente, para el salvamento marítimo, un incremento de actividad. La inmigración ilegal no es, evidentemente, una competencia del Ministerio de Fomento, pero en la medida en que la inmigración ilegal en España se produce, como conocen muy bien las gentes del sur de España y de Canarias, a través del mar se generan naufragios que hay que atender; en ese sentido, también figura en el concepto del plan que hay que tratar de atender eficaz-

mente esa necesidad —no sólo náutica sino humanitaria y de justicia elemental— de, en la medida de lo posible, rescatar a esas víctimas de tráfico que no voy a calificar porque se califican por sí mismos.

El tercer pilar es que este plan ha tenido muy en cuenta la problemática de los accidentes puramente profesionales, de la náutica de marina mercante. En ese sentido, es verdad y hay que decirlo, una de las diferencias en cuanto a riesgos entre la náutica de recreo y la náutica de la marina mercante profesional es que los profesionales, como su propio nombre indica, son profesionales, y en la náutica de recreo lo que hay que evitar es que haya —si me permiten la expresión en argot— domingueros de la náutica que generen problemas por no cumplir con las prescripciones más elementales. No voy a detallar, pero forman parte importantísima del plan vigente y con mucho gusto puedo remitir a SS.SS. la documentación del último verano, cuáles son los requerimientos que en materia de náutica de recreo se están haciendo. Sí creo que es importante destacar una idea. Entre esos folletos lo fundamental es hacer una lista de chequeo de las cuestiones que uno debe comprobar antes de salir a la mar. En todas las capitanías marítimas, en los centros deportivos, hay una dispersión positiva de este tipo de folletos y de información, de manera que llegue a todos los usuarios y no haya justificación —por poner un ejemplo un poco pedestre, que en alguna ocasión en la presentación de estas campañas he utilizado— para confundir la necesaria comunicación vía radio con llevar el teléfono móvil, que es un adelanto de la modernidad pero que no garantiza suficientemente la seguridad en la mar.

¿Cuáles son en este contexto —segundo elemento en esta base de la definición de cuáles han de ser las misiones del servicio de salvamento— las líneas y los objetivos fundamentales que contiene este plan aprobado, repito, en el pasado mes de julio, después de haberlo discutido con las comunidades autónomas y después también, por cierto, señorías, de haber dado audiencia a los sindicatos más representativos para que manifestaran en relación con el mismo aquello que estimaran oportuno? Quiero destacar estos aspectos procedimentales porque creo, señorías, y lo pongo de manifiesto como voluntad del Gobierno, que en esta materia, cuando estamos hablando de seguridad, ahora de la seguridad marítima pero vale exactamente igual para la seguridad en cualquier otro medio de transporte, el tener un gran acuerdo entre todas las fuerzas políticas es muy importante, y el Gobierno apuesta en esa dirección, porque es muy importante, repito, que los temas vayan suficientemente debatidos.

Señalaré ya las líneas fundamentales que tiene ese plan en este momento vigente. En primer lugar, se trataba de mantener, y están ahí los medios económicos y materiales necesarios, lo que ha venido funcionando razonablemente bien hasta que se aprobó el plan el pasado mes de julio, es decir, nuestros servicios de sal-

vamento marítimo. En ese sentido, son muy importantes, y están previstos en el plan, algunos elementos que destaco de forma enunciativa. La formación y el reciclaje del personal son básicos, no sólo de la gente de salvamento, sino la regulación normativa en relación con la formación general de las tripulaciones; el aseguramiento del funcionamiento de las instalaciones actuales y de las unidades de intervención, es decir el puro mantenimiento, que ocupa, lógicamente, una parte importante del plan, y la creación de una base estratégica centralizada de almacenamiento, que permita, en caso de emergencia (y así ha ocurrido en el caso del *Prestige*, lo que ha permitido operar rápidamente sobre el terreno con la aportación de medios), tener preparados los medios imprescindibles necesarios en un primer momento.

En segundo lugar y en esta misma línea, se ha impulsado la prestación del servicio NAVTEX de avisos de navegación en idioma español y se ha proveído, y está dentro del plan, la implantación del sistema de identificación automática de buques. Este tema, como ya he dicho, señorías, es fundamental, está en la directiva que se aprobó bajo presidencia española, de identificación de los buques que pasan por las costas de cualquier país, y es el elemento que va a permitir tener un conocimiento del buque y de sus características, de su carga, de su tripulación, de su dueño, cuando pasa por las costas españolas.

Permítanme, señorías, para incidir en la importancia que esto tiene dentro del nuevo plan, que haga una reflexión en relación con otro modo de transporte que nos hará ver muy claramente de qué estamos hablando. En el transporte aéreo, señorías, cuando un avión entra en el espacio aéreo de cualquier país o se acerca a un aeropuerto, cuando el controlador toma contacto con él y empieza el diálogo controlador-piloto, etcétera, a través del elemento correspondiente del transporte aéreo se tiene un conocimiento exacto de cuál es la procedencia del avión, a dónde va, quiénes son los que van dentro, cuál es la carga, quiénes son los responsables, qué seguros tiene, etcétera. Esto, señorías, dista mucho de producirse hoy en el transporte marítimo; hay que conseguirlo y por eso, bajo presidencia española, en la Unión Europea se impulsó esa directiva y por eso este plan vigente contempla la implantación de este sistema, lo que, indudablemente, supone un primer paso decisivo, con independencia de que nunca me escucharan SS.-SS. hablar de que las cosas son siempre perfectas, y estoy seguro de que una vez implantado tendremos que seguir caminando en esa línea. No es aceptable que los estados costeros tengan tránsitos por delante de sus costas sin tener conocimiento de los datos de los barcos que por ahí circulan.

Otro elemento fundamental del plan es mantener los servicios de comunicación del sistema mundial de socorro y de seguridad marítima en la zona de responsabilidad española. Simplemente quiero decir a SS.SS.

que esta parte del plan está ya en funcionamiento, cumpliéndose, se ha convocado el correspondiente concurso y se ha adjudicado este servicio a la Compañía Telefónica Nacional de España, después de un concurso abierto para seguir prestándolo con la calidad y con las exigencias necesarias. Sus señorías lo conocen porque ha habido alguna comparecencia en esta Cámara y también en el Senado, a petición del Grupo Nacionalista Vasco, en relación con esta materia.

Otro elemento fundamental de este plan es conseguir una mejora de la organización y coordinación del salvamento marítimo y la lucha contra la contaminación que responda a un principio de claridad de competencias, de coordinación en la acción y de progresiva adecuación organizativa de procedimientos y de terminología al servicio de la eficacia. Permítanme que explique esto último en un lenguaje más llano, para que nos entendamos y no confundamos las misiones de salvamento marítimo, porque es también importante. Se entiende claramente a qué me refiero cuando hablo de calidad en las competencias y de coordinación en la acción partiendo de la base de los diferentes escalones en esta materia, el europeo, que ahora destacaré, el del Estado y el de las comunidades autónomas. En ese sentido, el impulso con las comunidades autónomas, a través de la conferencia sectorial y con lo que se acordó en Cartagena y a través del funcionamiento ordinario de la comisión nacional una vez que se ha puesto en funcionamiento, es fundamental; cuando se hacen las cosas correctamente funcionan de una manera suficientemente coordinada, y creo que los últimos incidentes de seguridad marítima en nuestro país lo ponen claramente de manifiesto.

Quiero destacar esto último de la progresiva adecuación organizativa de procedimientos y de terminología, que parece una especie de redacción literaria para no decir nada. Es fundamental, señorías. Cuando hablamos de centros de coordinación tenemos que saber lo que puede hacer un servicio de salvamento, y hoy, desgraciadamente, por razones legislativas que hay que modificar desde el punto de vista internacional en la línea que he apuntado previamente, no se puede hacer un seguimiento —como hace un controlador aéreo, por ejemplo, del avión— en todo su desplazamiento, porque el capitán del buque tiene unas enormes competencias —y, en consecuencia, por vía indirecta, el armador—, y la discusión que está aquí subyaciendo y la solución por la que apuesta el Plan de salvamento marítimo vigente es que los Estados costeros, en línea con lo que he dicho anteriormente, tienen que tener unas potestades claras en esa materia y hay que reordenar el equilibrio entre el capitán y el armador y los Estados costeros en el mundo en el que hoy nos movemos. Ese es otro de los elementos que está en el plan y que busca una simplificación de la terminología, porque además, como luego diré muy brevemente para referirme al cabotaje, en el mundo marítimo, como todos los que lo

conocen saben, una de las características que hay que combatir, en el mejor sentido de la palabra, es la dispersión y la utilización de expresiones y de procedimientos localizados según zonas geográficas que dificultan la gestión coordinada, sobre todo para el salvamento, de cualquier materia.

Hay que mantener, por último, y es otra de las líneas fundamentales, la atención del sector, que la tiene porque es el más implicado, y hay que mantener la atención de la opinión pública en relación con estas materias de seguridad, y saber que hay que estar siempre atentos y actuar, si es posible, como he dicho, siempre por vía preventiva.

Sobre estas líneas generales y sobre estas medidas concretas que están en el Plan de salvamento marítimo vigente, ¿cuáles son los datos fundamentales desde el punto de vista de medios que supone la aprobación de este plan? En primer lugar, el plan incorpora un incremento de la plantilla de los servicios de salvamento de 40 personas, incorpora el diseño y la construcción de cuatro buques polivalentes que tengan una capacidad de remolque y de lucha contra la contaminación adecuada e incorpora la idea de que la flota que se ha conseguido en este momento a lo largo de muchos años de esfuerzo se mantenga funcionando adecuadamente y se produzca la reposición con la mejora progresiva entre las lanchas de 15 metros y las lanchas de 21 metros que por sus características técnicas, su motor, etcétera, dan mucha más posibilidad.

En la formación, es vital en esta materia el centro Jovellanos como centro de excelencia y es vital la coordinación con todas las administraciones públicas a través, como he dicho ya, de la comisión nacional de salvamento marítimo.

Permítanme hacer una muy breve comparación de la situación antes del año 1996, después del plan que termina al empezar este nuevo plan 2002/2005 y de la previsible situación, de acuerdo con el plan 2002/2005, al terminar, para tener sólo una idea general de cuáles son los medios disponibles. Antes del año 1996 los recursos humanos alcanzaban 315 personas, había un centro nacional de coordinación de salvamento marítimo y 12 centros periféricos de coordinación, además del centro de seguridad de formación Jovellanos, y en cuanto a medios operativos había cinco helicópteros, diez buques de salvamento, 18 embarcaciones de intervención rápida —16 unidades de estas 18 eran de 15 metros, con motores de 450 caballos, y sólo dos de 21, con motores de 1.250 caballos— y 30 embarcaciones menores de salvamento.

Como consecuencia del plan que termina cuando se aprueba este plan 2002/2005 se produce un incremento a 380 personas como plantilla, sigue habiendo un centro nacional de coordinación, que es absolutamente fundamental, hay 20 centros periféricos ya de coordinación y sigue existiendo y potenciándose el centro Jovellanos. El número de helicópteros sigue siendo el

mismo, pero se ha dotado a tres de ellos durante esta legislatura con sistema de vuelo estacionario automático y de busca nocturna por infrarrojos, que les da más capacidades; hay 14 buques de salvamento, 37 embarcaciones ya de intervención rápida —21 unidades de 15 metros, con dos motores de 450 caballos una vez más, y 16 ya de 21 metros con dos motores de 1.450, como he dicho— y 30 embarcaciones menores.

Al terminar el vigente plan 2002/2005, cumpliendo las previsiones que en él hay, existirán 420 personas en plantilla, seguirá existiendo un centro nacional y 20 centros de coordinación —en este momento no parece que la distribución territorial deba cambiar—, seguirán existiendo los helicópteros y habrá 12 buques de salvamento, cuatro de ellos de nueva construcción, en los términos que he dicho, con capacidad mayor de tiro y de almacenamiento de hidrocarburos, y 40 embarcaciones de intervención rápida, de las que sólo serán nueve unidades de 15 metros y pasarán a ser 31 de 21 metros, con las ventajas que eso representa, junto con un sistema de alerta temprana de contaminación marina por vía satélite. Naturalmente, ello supone una mejora sustancial de los medios disponibles.

Por lo que respecta a los avances obtenidos en materia de coordinación, no me voy a reiterar, ya he dicho las medidas que se han adoptado. En la conferencia sectorial que se celebró en Cartagena en el mes de abril del año pasado había una coincidencia en todas las comunidades autónomas en que en salvamento marítimo la idea es siempre sumar y no restar o dividir y que, por tanto, ese avance en la coordinación es fundamental. De ahí, como fruto más inmediato después de la reunión de abril, la firma en Canarias, el pasado mes de noviembre, de un convenio de colaboración en materia de salvamento marítimo, como existe con otras comunidades autónomas. Se siguen realizando los ejercicios de salvamento marítimo que se han puesto en marcha en la legislatura anterior en esa idea de ir perfeccionando los sistemas de coordinación, y hay un esfuerzo presupuestario muy considerable.

En este momento las dotaciones para el presupuesto del año 2003 en relación con el año 1996 duplican el presupuesto. Concretamente, de acuerdo con las previsiones del plan 2002/2005, en el capítulo de gastos corrientes había 47 millones de euros en el año 2001 y pasarán a 52,99 millones de euros en 2002, a 54,1 millones de euros en el año 2003, a 55,3 millones de euros en el año 2004 y a 55,8 millones de euros en el año 2005; en el capítulo de gastos de inversión, de 10,3 millones de euros en el año 2001 pasarán a 18 millones en el año 2002, a 18,9 en el año 2003, a 19,9 en el año 2004 y a 20,9 en el año 2005, lo cual supone unos notables incrementos anuales de presupuesto absolutamente necesarios. El total de la cifra del plan es de 295,89 millones de euros, de los que 77,70 millones se destinarán a inversiones y 218,19 a gastos corrientes. Cuando digo gastos corrientes no me refiero a desperdiciar

el dinero, señorías, quiero resaltar la idea que puse de manifiesto antes, gastos corrientes es la necesidad del mantenimiento de la estructura y de la flota y de los medios que en este momento existen en un estado de operatividad adecuado. La adquisición de los buques de salvamento, con un total de 29,19 millones de euros, y el equipamiento de los centros de coordinación llevan un total de 20,94 millones de euros, y en la renovación de las embarcaciones de salvamento actuales se invertirán 14,42 millones de euros y 13,16 millones de euros en equipos de lucha contra la contaminación, todo ello naturalmente financiado directamente por los Presupuestos Generales del Estado y en un mecanismo de coordinación que funcione de una manera correcta.

Sobre este plan vigente, que aprobó el Gobierno en julio y que en este momento presento a SS.SS. porque las diferentes comparecencias solicitadas se han ido retrasando por los motivos que fueron hasta este momento, inciden, como es lógico —y hay que hacer una reflexión desde la experiencia del error prueba—, los últimos incidentes en materia de seguridad marítima. Está el incidente singular e importante en términos históricos del *Prestige*, el incidente de Algeciras, el incidente del *Tricolor* en Europa, que no sólo produjo el hundimiento del barco, sino el abordaje o el accidente de algunos otros barcos posteriormente en relación con su ubicación.

Si consideramos en términos generales y sin perjuicio de un análisis más detenido por los técnicos correspondientes —yo sólo quiero en este momento ante esta Cámara suscitar el debate político, que gubernamentalmente también se abrirá— hacia dónde debe derivar el futuro en esta materia, veremos que, por ejemplo en el caso del *Prestige*, la situación de partida, con defectos estructurales graves, la ubicación en relación con nuestras costas, la desobediencia en relación con las autoridades marítimas, etcétera, ponen de manifiesto la necesidad de una serie de medidas muy claras y fundamentalmente que la autoridad de los Estados costeros debe ser reforzada en términos normativos y que singularmente a la gente que navega en los barcos, en este caso de Salvamento Marítimo, habría que otorgarle, y es una primera línea de debate que quiero abrir ante SS.SS., la condición de autoridad a los efectos de las actuaciones oportunas que deban de llevar a cabo. En segundo lugar, voy a destacar en esta línea que la política de seguridad marítima preventiva a la que he hecho referencia era la correcta y que hay que seguir insistiendo en ella en todos los ámbitos internacionales, porque este es un problema internacional, tanto en la Unión Europea como en la Organización Marítima Internacional. Por otra parte, el incidente del *Prestige*, como antes el del *Erika* y otros muchos, ha evidenciado que la seguridad marítima es un problema no sólo internacional en su génesis y en su prevención, en la medida en que el tráfico marítimo lo es, sino que es internacional también en cuanto a la posibilidad de su solución. Por lo tanto hay que contar con los medios de todos los ámbitos, que han actuado en este caso correctamente,

desde la Unión Europea al Estado y las comunidades autónomas, con los planes que había previstos, no sólo el acuerdo del año 1991 con la Comunidad Autónoma gallega, que tiene sus propios medios, sino el plan del golfo de Vizcaya firmado con Francia en 1999, que ha sido muy eficaz a la hora de atacar y de resolver estos problemas, que además hay que dimensionar en relación con el futuro desde esta perspectiva. Quiero destacar, que la Agencia de Seguridad Europea definitivamente se ha puesto en marcha y debe estar dotada de medios. El debate está abierto en este momento en la Unión Europea y por lo tanto los medios de salvamento con los que los diferentes países europeos contribuyamos tienen que tener en cuenta esa perspectiva para que, como he dicho antes, existan tres escalones perfectamente coordinados: el europeo, el nacional de los Estados y el de las comunidades autónomas, regiones o *länder* en los diferentes países europeos.

Por otra parte, es absolutamente fundamental, y estoy seguro que SS.SS. lo comparten porque lo han expresado así en esta Cámara, seguir en la mecánica, en el caso singular de Finisterre, del alejamiento técnicamente razonable del dispositivo de separación de tráfico, porque eso produce dos efectos beneficiosos, y la experiencia lo demuestra. Permite actuar con mucho más margen de tiempo y al mismo tiempo combatir con mucha más eficacia cualquier riesgo en el tiempo de deriva de los buques hacia la costa. Como SS.SS. saben y está comprometido ante esta Cámara, porque además el pasado mes de noviembre en diferentes comparecencias esta Cámara hizo una serie de proposiciones, el Gobierno ha presentado el pasado 27 de febrero un nuevo diseño del dispositivo de control de tráfico en la Organización Marítima Internacional que recoge esa voluntad con cuatro vías y con unas características que no sólo alejan el dispositivo, sino que tienen en cuenta además los factores que hay que considerar en ese caso. Quiero destacar que el ministro de Fomento ya lo ha expresado en algún debate en esta Cámara y personalmente también lo he manifestado recientemente ante la Organización Marítima Internacional en Londres, adonde me desplazé específicamente para destacar estas líneas que estoy exponiendo ahora desde el punto de vista de la política española. Me refiero a que el nuevo dispositivo de separación de tráfico requiere una serie de inversiones para que los medios de control de la costa, en este caso en Finisterre y en Galicia, puedan cubrir eficazmente la distancia del nuevo plan y que además la separación, porque, repito, es muy importante no hacer demagogia sino hablar con rigor, no es sinónimo automáticamente de más seguridad. Ayuda cuando los barcos tienen algún problema, porque da más tiempo de reacción, pero hay que tener en cuenta que la mar y los vientos tienen sus leyes y que, a identidad de condiciones de mar y viento, la mayor distancia supone también que la respuesta tiene otras dificultades técnicas que han sido consideradas a la hora de hacer esa presentación. Recientemente, según tengo conocimiento, el Grupo

Parlamentario Socialista ha presentado ante esta Cámara una moción, que tengo que decir que bate un récord, y no lo digo como crítica, porque creo que en esta materia hay que ser coherentes. Es lo que le hemos pedido desde el primer momento de la legislatura a la oposición y nosotros queremos serlo también. Digo que bate un récord en el sentido de que, presentada la propuesta, el Gobierno ya la ha cumplido; por lo tanto es un récord recíproco entre el Gobierno y el Partido Socialista. Repito, no lo digo como un reproche, sino que me parece que todos tenemos que caminar en esa línea si queremos hacerlo de una manera coherente. Es importante también que se abra el debate sobre la consideración de si los miembros del servicio de rescate deben tener o no la condición de agentes de la autoridad. En mi opinión, como consecuencia de las recientes experiencias, deberíamos tratar de que eso sea así, porque facilitaría las actividades. No les voy hablar, porque sería una reiteración que no tiene sentido, de las medidas que SS.SS. conocen en relación con la política internacional que se están siguiendo en esta materia. Hice una breve referencia al principio porque condicionan el plan vigente; ahora estoy hablando de la experiencia de las líneas después del *Prestige* y esas siguen igual.

Quiero destacar algunas cuestiones que me parecen importantes y que han sido ratificadas en cuanto a la política del Gobierno como consecuencia de los últimos acontecimientos, en primer lugar, la contaminación, porque un plan de salvamento marítimo habla de todo tipo de incidentes y tiene que contemplar el conjunto de las circunstancias que se pueden producir en relación con la navegación marítima y con el transporte marítimo. Me refiero concretamente a las mercancías peligrosas y específicamente a los hidrocarburos. Con independencia de los accidentes gravísimos por su cuantía y circunstancias como el del *Prestige*, el *Erika* o el *Mar Egeo*, existe además una práctica con la que se vierte al mar multitud de restos de hidrocarburos todos los años, que es lo que yo llamaría, si me permiten SS.SS., el *sentinazo*. Quiero decirles a SS.SS., porque quizá no se ha visto suficientemente, que sólo durante el período del accidente del *Prestige*, que todavía continúa, la administración marítima española detectó con pruebas seis *sentinazos*, aprovechando la circunstancia, que naturalmente pusieron de manifiesto, por el procedimiento establecido, MARPOL, a los países correspondientes. Uno de esos barcos entró en el puerto de Almería a los pocos días y se le puso la máxima sanción. Seguiremos insistiendo en el plano internacional en que esto no es aceptable. Por eso hay que reforzar las competencias de los países costeros y por eso hay que modificar esta materia, en la línea que ahora señalaré, para que no perdamos la perspectiva. Si miramos cuantitativamente los *sentinazos* a lo largo de todos los mares del mundo y, a lo largo de todos los años, la cuantía es infinitamente superior a la de los accidentes localizados. Por lo tanto, quiero destacarlo.

En segundo lugar, es importante el acuerdo político al que se ha llegado recientemente y nosotros queremos seguir insistiendo en este caso especial sobre la formación de marinos de terceros países. La formación es fundamental. En este sentido, dentro del plan vigente, por eso quiero destacarlo, vamos a seguir insistiendo, porque los accidentes últimamente ocurridos nos lo ratifican, en que es fundamental que la Inspección de Trabajo se coordine con los órganos reguladores no sólo del transporte marítimo sino del resto de los transportes para prevenir y controlar los incumplimientos, como estamos haciendo con carácter general en relación con las tripulaciones, excesos de horas de navegación, etcétera.

Quiero destacar otra iniciativa que es fundamental en este contexto, que someto al debate de SS.SS. porque condiciona la reflexión, que es la que estamos abriendo ahora mismo entre todos, de cuál debe ser el futuro del salvamento marítimo y si tiene que haber modificaciones en relación con el plan vigente. La iniciativa es de España, de Francia, del Reino Unido, de Irlanda y de Portugal, porque hemos conseguido que muchos países se sumen a nosotros, en relación con la determinación de zonas especialmente vulnerables que permitan en esa misma línea unas facultades de control todavía más claras de las que existen en este momento y que el Estado español está ejercitando, como saben SS.SS., muy singularmente, primero con carácter bilateral con Francia, se ha ampliado a Portugal y a Italia y se han firmado declaraciones conjuntas con Alemania, todas coincidentes en el interés de que la seguridad marítima es absolutamente fundamental y de que sólo si tenemos los mecanismos y las potestades de control adecuadas podremos dar una respuesta más eficaz. Siempre hablo en términos relativos, señorías. En línea con lo que apunté antes, hay una iniciativa, en este caso franco-belga, a la que España ha prestado su apoyo en el último Consejo Europeo, para que se apruebe, al margen de los fondos del FIDAC y al margen del incremento de esos fondos, en la Asamblea OMI o en la propia Unión Europea, conforme a los acuerdos del pasado mes de diciembre, antes de julio de 2003, un sistema de responsabilidad civil de los protagonistas del transporte marítimo que dé cobertura a todo lo que tiene que prevenir.

Con todas estas medidas, señorías, lo único que trato de aportar es la reflexión que creo que debemos hacer entre todos como consecuencia de los últimos incidentes marítimos o accidentes gravísimos como el caso del *Prestige*, después del plan vigente, porque, como he dicho claramente y creo que queda constatado, las líneas del plan vigente quedan perfectamente consolidadas precisamente por lo que sucede. Es necesario tener más medios públicos en colaboración con el sector privado, tener unas potestades perfectamente definidas y que la gente que trabaja en los servicios de salvamento, no sólo para los accidentes de hidrocarburos sino también por ejemplo a los efectos de la inmigración, tenga la

condición de autoridad que le permita actuar en un medio en el que está alejado en el mar —a veces hay dificultades para actuar si hay que utilizar otros servicios; es simplemente una línea de apertura del debate— y hay que seguir con la política internacional que garantice que no navegan los barcos no seguros, porque los servicios de salvamento deben cubrir los riesgos razonables y no otros.

La política española en relación con los llamados lugares o zonas de refugio es muy clara. Ha sido España durante su presidencia europea y como sostén del plan vigente la que aprobó la Directiva de zonas de refugio y el único país en este momento que ha presentado ante la OMI criterios en relación con esa materia. El debate es sobre barcos seguros, porque hay que prevenir en la fuente. Lo que no se puede aceptar es que quienes realizan el tráfico del transporte marítimo pretendan imputar a los presupuestos de los ciudadanos de los Estados ribereños determinadas actuaciones que corresponden a un correcto funcionamiento del mercado, en este caso del transporte marítimo.

Quiero decirles como dato anecdótico, porque no se conoce y conviene hablar con rigor, que cuando se escucha que España no atiende a barcos en dificultades quien afirma eso está mintiendo, porque España recibe entre 200 y 300 buques en dificultades al año. Al mismo tiempo que se atendía la incidencia del *Prestige*, el día 20 entraba en el puerto de A Coruña el *Pont du Castell*, un barco con 3.000 toneladas de sosa cáustica que atendieron los servicios de salvamento español. Quiero decir, señorías, porque lo siento sinceramente y quiero que conste en el «Diario de Sesiones», que acepto todas las críticas políticas porque es mi obligación y lo hago desde un sentido democrático, pero no acepto que se ponga en cuestión la profesionalidad de los servidores públicos que se dedican a Salvamento Marítimo en España, que saben perfectamente lo que hacen, que en algunos casos se han jugado la vida para atender esta emergencia y otras al hilo de determinadas circunstancias. Repito, acepto toda la crítica política, pero no que se ponga en cuestión ese tema, porque los gobiernos pasamos, y este es el debate que trato de abrir aquí ahora. Yo no seré subsecretario de Fomento mucho tiempo ni ningún ministro tampoco, pero los servicios permanecen. Lo importante, si queremos hacer una contribución de verdad a la seguridad marítima, es que fijemos entre todos las líneas de continuidad adecuadas.

Quiero decirles simplemente a efectos dialécticos, no es una crítica, que este debate empezó con el incidente del buque *Castor* en términos internacionales y este subsecretario y el Gobierno del Partido Popular pidieron entonces —estamos hablando del año 2001— comparecer ante esta Cámara para explicar las líneas que se estaban siguiendo, que iban a abocar al debate del plan de seguridad que se aprobó después en julio. Por las razones que fuera, y no es crítica sino pura crónica de los acontecimientos, ese debate no se pudo producir. Me

alegro de que a iniciativa del Gobierno y de los grupos parlamentarios —y no trato de decir que nosotros vamos más o menos rápidos, porque está ahí la iniciativa del Gobierno—, hoy se pueda producir este debate para ratificar lo que hasta ahora se ha hecho entre todos y para poner de manifiesto las reflexiones de lo que debiéramos hacer de cara al futuro. Por ejemplo, por citar la fachada cantábrica, que es la que por origen me corresponde y la que ha sufrido en estos últimos meses las circunstancias del *Prestige*, en el año 2002 se han recibido en el puerto de A Coruña 76 buques con averías, en Vigo 49, en Ferrol 10 y en el de Gijón 18; por tanto, quienes traducen en algunas revistas especializadas internacionalmente la idea de que España no atiende a los barcos en dificultades sencillamente están mintiendo. Como se ha expresado públicamente, no descubro nada, cuando hice la visita a la OMI, el propio señor O'Neill me ratificó que están muy agradecidos por la atención de los servicios de salvamento españoles porque, afortunadamente —y no voy a convertir esto en un argumento porque puede ocurrir lo contrario—, en los grandes incidentes no ha habido importantes daños personales. Se ha rescatado íntegramente a todas las tripulaciones. Les voy a dar otro dato que es conocido pero quiero reiterarlo ahora. En el incidente del buque *Castor*, que se produce en las costas del norte de África, que tiene los certificados de la sociedad clasificadora para navegar, que se le retiran mientras está navegando allí, cuando llega a las costas españolas llega buscando justamente ese rescate. España rescató íntegramente a la tripulación y después hizo lo que ustedes saben. Ocho países europeos rechazaron al *Castor*, además de España; por algo sería.

Por último, para terminar de hablar sobre el plan, voy a hacer una referencia muy breve al cabotaje marítimo por dar una respuesta mínima a lo que está planteado. Desde el punto de vista técnico, lo que ha puesto de manifiesto la situación última del *Prestige*, de la gabarra en Algeciras, etcétera, es que la política iniciada en el año 1999, tener barcos con capacidad de recogida y con mayor capacidad de remolque, es correcta. No sé, y es un tema sobre el que en un futuro habrá que reflexionar, si sería necesario o conveniente ampliar esa capacidad de remolque, sobre todo con buques que tengan más capacidad de tiro, con los mecanismos públicos y privados que hay a disposición. En todo caso, la clave está en que los barcos que generan determinados riesgos no naveguen. Voy a hacer una breve referencia al tema del cabotaje, aunque si SS.SS. lo solicitan, en la réplica entraremos en ello con más profundidad. Como SS.SS. saben, el tema del cabotaje marítimo es también prioritario para el Ministerio de Fomento en esta legislatura. Sólo quiero señalar los hitos que se han producido y cómo estamos en este momento. Es prioritario porque dentro del problema europeo del traslado modal de transporte, el transporte marítimo es un medio muy positivo desde el punto de

vista económico, desde el punto de vista de comunicación e incluso medioambiental, porque a pesar de estas desgracias, es un medio de transporte seguro en comparación con otros; por lo tanto, España lo ha impulsado decididamente. Se celebraron dos reuniones de impulso, primero en Bruselas y luego en Livorno, con Italia y con Francia; posteriormente se aprobó la declaración de Gijón, que con mucho gusto repartiré ahora a SS.SS., como consecuencia de la presidencia española del Consejo informal, y se han celebrado después cuatro reuniones de las direcciones generales no sólo de Francia, Italia y España sino de otros países como Portugal que se han sumado y en este momento hay dos actividades a futuro inmediatas: las conclusiones de esos grupos, bien para presentar un frente común ante propuestas en la Unión Europea o bien para fijar autopistas del mar bilateralmente como experiencias concretas, y el llamado paquete Gijón en el argot comunitario, que va a presentar la Comisión seguramente en el próximo Consejo de Ministros de junio; así lo deseamos nosotros.

Nada más, señor presidente, señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, según mi reloj, quedan ocho minutos para las 12 de la mañana, que es casi el tiempo de intervención de uno de los grupos. Si SS.SS. lo estiman oportuno, podemos iniciar la intervención, suspenderla y después continuar o suspender en este momento e iniciar la intervención de forma continuada. Como le toca al portavoz del Grupo Socialista, le dejaría que eligiera si quiere dividir su intervención en dos partes o hacerla de forma continuada.

El señor **SEGURA CLAVELL**: De forma continuada.

El señor **PRESIDENTE**: Bien, señorías, parece que el portavoz quiere hacerla de forma continuada. Por tanto suspendemos la reunión para asistir al acto convocado por la Cámara y a las 12,05 minutos reanudaremos la sesión.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la sesión de la Comisión de Infraestructuras. Entramos en el turno de portavoces y, para iniciar el mismo, tiene la palabra el señor Rodríguez, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: El señor subsecretario del Ministerio de Fomento acaba de hacer una exposición en la que ha resaltado, sobre todo, lo que podríamos llamar factores exógenos a la responsabilidad del Estado español en relación con los problemas de la seguridad y del salvamento marítimo. Pero creo que lo hizo a partir de alguna constatación que

podemos compartir y es que en gran parte se trata de una asignatura pendiente en un Estado con 7.000 kilómetros de costa y que tiene dos de las zonas de más importante tráfico marítimo del mundo y, en particular, de tráfico con mercancías peligrosas. Se trata del corredor de Fisterra donde, según datos del Gobierno, en el año 2000 hubo 733 emergencias y casi 50.000 buques en tránsito; y de la zona del Estrecho, controlada desde Tarifa, que tuvo 647 emergencias. Por tanto, en primer lugar hay que decir —no lo señaló suficientemente el señor subsecretario— que llama la atención que desde el año 1994 hasta el año 2003 se hayan elaborado tres planes, que en tan poco tiempo es una prueba de que en gran manera resultaron un fracaso o bien no estaban perfectamente pensados en función de las necesidades y de los peligros latentes e, incluso, de lo que debería ser un diseño a la altura de donde estamos. En el caso particular del plan que hace como propio y que considera un plan cerrado o por lo menos más absoluto y estudiado en relación con lo que era la Ley de puertos del Estado, en concreto éste de 2002-2005, nos presenta un panorama de inversiones que se aproximan a los 300 millones de euros desde el año 2002 al 2005. Pero curiosamente sólo 77 millones van a ser para inversiones que, a nuestro parecer, es una cifra muy exigua, teniendo en cuenta las necesidades, las deficiencias y los nuevos retos a los que aludió en particular el señor subsecretario. Aparte de eso, habló de lo que sería un problema competencial que él redujo estrictamente a un problema de coordinación, sin plantearse el conjunto de las competencias entre el Estado español, el salvamento marítimo e incluso la forma mejor de coordinarlas. No creo que se pueda arreglar a través de convenios de colaboración con comunidades autónomas con un papel tan preponderante y tan importante e incluso de responsabilidad, aunque fuera subsidiaria, respecto de los temas del mar como la Comunidad Autónoma de Galicia y, por cierto, todas aquellas que tengan una fachada marítima tan importante como la nuestra. Porque da la casualidad de que muchas veces estas comunidades autónomas son víctimas de lo que son actuaciones negligentes por parte de las autoridades del Estado, no tienen suficientes medios después para enfrentar los daños medioambientales y mucho menos para enfrentar los daños de carácter social que da la casualidad que, desde el punto de vista competencial, les pertenecen muchas veces. Por tanto, creo que la compleja estructura competencial del Estado español, que no es, en contra de lo que se dice normalmente, la estructura propia del Estado más centralizado del mundo, debería obligar a pensar de nuevo no sólo si el centro nacional debe estar ubicado en Madrid —cosa a todas luces disparatada, desde nuestro punto de vista—, sino también incluso si no cabría hacer la estructura periférica de forma muchísimo más consciente de que la relación tierra-mar y la proximidad es un factor de carácter fundamental. Este problema no se arregla con

los planes territoriales que el plan del Gobierno atribuye a las comunidades autónomas para que carguen, eso sí, con todas las consecuencias del reciclado y el control de los productos contaminantes en tierra; no se arregla tampoco con decir que hay un escaso tiempo para la coordinación y que es fundamental. En todo caso, pienso que este tema —que es un tema de carácter político muy profundo— merecería un debate más serio, más largo y más pormenorizado que el que se le está dedicando. Sabemos que no es la tendencia del Gobierno replantear una descentralización de calado ni muchos menos plantearse no ubicar el centro del Estado en Madrid.

Potenciar medios de salvamento y anticontaminación marina es un objetivo que todos podemos compartir, igual que el de formar personal especializado y disponer de recursos materiales y humanos para atajar una eventualidad, pero no creemos que con 29 millones de euros se puedan construir los suficientes buques y de las dimensiones necesarias para la lucha contra la contaminación por hidrocarburos en el mar. Llama la atención que este tipo de objetivo no se haya acelerado después de la catástrofe del *Prestige*, incluso teniendo en cuenta las dificultades por las que pasan muchos astilleros del Estado español y, en particular, los de Galicia. Señor subsecretario, creo que no hizo usted suficiente hincapié en los problemas internos del propio Estado español que son, en definitiva, los que podemos solucionar o los que podemos enfrentar más a corto plazo y, si hay voluntad política, con capacidad de éxito. En todo caso, la catástrofe del *Prestige*, aparte de poner en evidencia palmaria las limitaciones jurídicas que compartimos que hay que arreglar a nivel internacional y los problemas de competencias entre Estados —estamos totalmente de acuerdo en que deben ser mucho mayores en el tráfico mercante por las zonas de su influencia marítima—, cuestiones que usted no resaltó suficientemente o a las que no aludió, puso en evidencia la falta de barcos anticontaminantes. Los barcos con los que cuenta el Estado, como los remolcadores, son malos sin paliativos, no tienen la suficiente potencia, sufren frecuentes averías y descubren si es cierto que el personal que está al frente de ellos está cualificado desde el punto de vista de la experiencia. Usted mismo sabe que muchas veces hay problemas derivados incluso de una utilización, con matices, del inglés. Una cosa son las transmisiones que se pueden hacer, con medios técnicos adecuados, entre el centro de salvamento de Fisterra y el barco y otra cosa son los intermediarios que tienen ciertas dificultades derivadas de un marco internacional que no comparto desde el punto de vista de la exigencia exclusiva de un idioma como ése, pero que muchas veces crea problemas. En todo caso, no se entiende cómo el Estado español, pudiendo comprar remolcadores a muy bajo precio, de gran potencia, incluso en la ex Unión Soviética, no ha tomado esa medida de forma drástica y urgente, por lo

menos para paliar la cuestión a corto plazo, mientras no haya nueva construcción en funcionamiento.

En segundo lugar, usted no hizo referencia a un servicio público. Solamente aludió a que a lo mejor habría que aumentar el servicio público de salvamento marítimo, pero no dijo que es un servicio público que actúa a través de contratos privados, lo que conlleva siempre cobrar mayores facturas cuando hay riesgos más grandes. Durante esta legislatura y la anterior usted sabe que el Bloque Nacionalista Galego hizo varias iniciativas de control precisamente con casos de accidentes de este tipo. En concreto el *Ramdane Abana* usted sabe que fue rescatado, cuando estaba a punto de embarrancar, cargado de gas y a menos de cinco millas de la costa de Muxía. Usted sabe que está saliendo ahora en las informaciones de carácter penal que se siguen en Corcubión muchísimas dudas y advertencias sobre que el comportamiento de los remolcadores fue más que dudoso en relación con el rescate del *Prestige*, que estaba a 30 millas de la costa cuando tuvo el accidente y acaba apareciendo colocándose a cinco millas. Son demasiadas y continuas estas formas de comportamiento. Fue la misma que se dio con el caso del *Casón*, a 27 millas, y apareció embarrancado prácticamente en Fisterra. Con los medios con los que se cuenta de remolcadores tiene que haber algún tipo de comportamiento. Los remolcadores, en concreto el *Ría de Vigo*, es un barco obsoleto para llevar a cabo el arrastre de barcos de dimensiones considerables; el *Ibaizabal* exactamente igual y el *Pau de Luz* no digamos, que son los tres con que cuenta la fachada atlántica de Galicia.

Hay un tercer elemento al que usted tampoco aludió para nada, que es quién está al frente de las decisiones de Salvamento Marítimo. Usted aludió antes a que no debíamos de hacer unos juicios de valor hiper-críticos sobre el personal de Salvamento Marítimo. Yo estoy de acuerdo con usted en lo que afecta al personal de Salvamento Marítimo que está al frente del problema real, es decir, cuando le da una orden y tiene que salir al mar en barco o en helicóptero. La mayor parte de este personal es experimentado. Eso queda fuera de duda. Pero hay un problema que creo que no valoran y es que una cosa es tener títulos universitarios y otra cosa es tener la experiencia suficiente como para, en contraste con el título universitario, sacar las conclusiones oportunas y estar capacitado. Por ejemplo, en el Estado español hay una tendencia a que los cargos cualificados de Salvamento Marítimo sean gente con títulos adecuados, pero con muy poca experiencia en el mar. En los Estados europeos, mejor y más preparados, es normal que estén al frente de las capitanías marítimas personas que tienen 60 años, que navegaron 35 y que incluso fueron durante 20 años capitanes. Por lo tanto, pasaron por todo, por incendios, por abordaje, por todo tipo de situaciones. Esto aquí no es la norma. Yo creo que esto debe de llevar a alguna pequeña reflexión. Igual sucede con los medios con que se cuenta, ya que normalmente

muchas veces no están donde deben de estar. Usted sabe que nosotros llevamos años pidiendo explicaciones de por qué el *Alonso de Chaves*, el remolcador público de mayor potencia, resulta que está en Gijón. No tiene más explicación que la política. Y no es de ahora, porque el Centro Jovellanos está en Gijón por una decisión política, que contrasta poderosamente con los lugares donde está la experiencia, donde están los problemas y donde están los accidentes, que no es en Gijón precisamente y en lo que usted llama fachada cantábrica, incluyendo muchas veces a Galicia, que por cierto le recuerdo que la fechada que tiene problemas más graves en Galicia y en todo el Estado español es la fachada atlántica. Por lo tanto, estos elementos hay que tenerlos en cuenta.

Igual que hay que tener en cuenta que una estructura burocrática, compleja y mal coordinada provoca tardanza en la forma de actuar y decisiones condicionadas muchas veces por falta de medios, que yo creo que fue el caso más claro que se produjo en relación con el *Prestige*. Es curioso que ustedes digan y señalen en sus documentos oficiales que habría que tener muy claro los protocolos operativos para saber cuál es el ámbito de actuación y las misiones específicas de las respectivas organizaciones que están implicadas cuando hay un accidente. E incluso que digan que habría que tener la base de datos centralizada con todos los recursos con que se cuenta. Por ejemplo, con el accidente del *Prestige* está claro que o no había esos datos centralizados o que los fueron pidiendo de una manera lenta, tediosa, que fue lo que provocó realmente un escándalo en la opinión pública. ¿Cómo se tuvieron tan escasos medios durante tantos días? ¿Incluso cuándo los empezaron a pedir, cuándo empezaron a llegar? Ahí se ve que fallaron cantidad de cuestiones. Esto provoca que haya un director general de la Marina Mercante con los títulos universitarios requeridos, pero sin la suficiente experiencia, si es que le toca a él tomarlas. Toma una decisión de la que después nadie se responsabiliza técnicamente, como queda de manifiesto. Pero, señor subsecretario, no había barreras ni lanchas de limpieza ni barcos anticontaminantes, el remolcador *Ría de Vigo* tarda siete horas en auxiliar al barco accidentado e incluso había una falta de planos de emergencia que figuraban en la teoría, como después veremos, pero que en absoluto existían en la práctica.

Por último, dos cuestiones que pido al señor presidente que me deje matizar con el tiempo oportuno y es la influencia del factor humano a la que hizo alusión el señor subsecretario y que aparece reflejada en el documento de Jovellanos de 29 de septiembre de 2002. Las inspecciones que hacen las comandancias de marina en el Estado español puede ser que sean muchas en relación con el memorándum de París, pero yo les recomiendo que se paren a pensar en que esas inspecciones de los buques en puerto, que por supuesto en el mar no se hacen, por lo que usted explicó sobre la capacidad

legal, muchas veces —y esto es un secreto a voces— son rutinarias, falsas y en algún caso —y no lo tome como una acusación sin fundamento— corruptas; es decir, fechas en el papel exclusivamente a cambio de tabaco y de botellas de güisqui. Esto es así y debemos de saberlo porque si no figuran en el papel cuestiones que después no se corresponden con la realidad.

Efectivamente, las tripulaciones de los barcos muchas veces son inadecuadas e insuficientes, pero en eso está involucrado el Estado español con sus barcos de banderas de conveniencia y con una legislación laboral que habría que cambiar, y ahí tiene mucho que decir el Estado español como tal. No hay telegrafistas. Ustedes se encargaron también de cargárselos. No hay balizas que funcionen correctamente. La cantidad de debates que llevamos, por lo menos por escrito, sobre el problema de los radioelectrónicos es grande. No hay medios de salvamento en los barcos y los que tienen están insuficientemente probados y practicados. Y hay el problema del practicaje. Usted sabe que los prácticos en el Estado español, muchas veces por las ganancias que tienen que tener, no son suficientes y fueron a veces responsables, por lo menos en gran parte, de los accidentes ocurridos. En el del *Mar Egeo* y *Urquiola* tuvieron una parte fundamental. Usted sabe que hay unas agujas situadas en el puerto de A Coruña y siguen sin ser dinamitadas. Estas responsabilidades, vuelvo a repetir, son las que nosotros tenemos que arreglar rápidamente e incluso ver si el modelo de practicaje no hay que cambiarlo, aunque ganen menos los prácticos, porque personal con experiencia va a haber suficiente para ocupar esos puestos.

Participo con usted en que hay planes de contingencia para contaminación teóricamente aceptables y estuendos pero un poco complicados y excesivamente complejos, que deberían llevarse a la práctica porque el factor tiempo y organización es de primordial importancia para afrontar los accidentes y la lucha contra la contaminación, y por ello deberían de estar adaptados a la estructura de cada país. Comprenderá que no es igual el caso de Galicia que el de Andalucía, pues incluso las estructuras morfológicas de su costa y de su población son diferentes. En todo caso, está claro que el Ministerio de Fomento, en general, debería de partir de que los planes nacionales de contingencia, mezclados con los planes territoriales e internacionales, merecerían una simplificación funcional muchísimo mayor.

En todo caso, respecto de las propuestas a nivel internacional, compartimos con usted que la solución del doble casco no es la panacea, que es mucho más para la galería que para la eficacia. Sabe que cuando aprobaron los decretos respectivos, en el puerto de A Coruña entró un petrolero que tenía 8.000 toneladas más de fuel-oil que el *Prestige*, que tenía más de 15 años y que se descargó en la refinería de Repsol sin que pasase nada. Usted sabe que algunas de las compañías de transporte del Estado español no tienen ningún barco de doble casco. Usted sabe también que los

armadores van a ser reacios a cargar el fuel, en concreto, en los barcos más nuevos. Usted sabe que hay zonas de refugio, en concreto en Galicia, que se están utilizando como tales, por ejemplo, la ría de Ares, y no sabemos muy bien cuál es el marco legal y el marco tarifario que hay ahí. Lo desconocemos por completo. Y es cierto que el problema no es tanto el alejamiento del corredor como la seguridad, estamos de acuerdo.

Respecto al corredor, ya que usted está defendiendo este problema en la OMI, piense que no sólo es un problema de alejamiento, que algo más hay que alejarlo, y no tanto por motivos de que vaya a ser más seguro como por separarlo de los barcos de pesca, así como por una motivación que es alargar de cara al norte, porque si alguna vez conseguimos que se puedan inspeccionar los barcos en alta mar con plena eficacia jurídica por parte del Estado miembro de la zona de influencia, efectivamente, habría que tener los barcos ya controlados desde otro lugar, para que entraran en el corredor en el momento oportuno. Creo que eso deben tenerlo en cuenta. Igual que deberían de tener en cuenta —y usted habló de que la previsión era el mérito fundamental— que si hubiese habido previsión, con todos los datos sobre la mesa, vuelvo a afirmar aquí que la postura que se tomó con el *Prestige* no se hubiese adoptado. Igual que esperamos que, ya que ha hablado de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, usted descubra, de una vez por todas, si el Estado español va a dar la batalla para que se ubique en el Estado y si como prometieron ustedes en sus intervenciones públicas se va a ubicar en Galicia. En todo caso, me gustaría que pormenorizara más cómo va a afectar el plan del Gobierno a Galicia en cuanto a la capacidad para reducir el tiempo de respuesta en casos de emergencia y en la mejora de equipos y medios anticontaminantes.

Por último, ¿no le llama la atención que usted mismo, para referirse a Galicia, hable de la fachada del Cantábrico? Porque todos los accidentes gravísimos se dan en el Atlántico, pero observo que esto pasa en todas las cuestiones referidas a Galicia, todo es el Cantábrico. Mire, Galicia tiene una parte de la costa en el Cantábrico, pero la otra es al Atlántico y creo que el Estado español haría bien en asumir este principio semántico que creo que detrás arrastra problemas de carácter real, que después conllevan un peso determinado en las decisiones que se toman. Creo que esto es muy necesario cambiarlo.

Por último, quiero decirle que respeto su intervención, que me parece que fue entusiasta pero desviada respecto de los problemas que nosotros tenemos; creo que el propio ministro, con su ausencia aquí, sigue indicando que el salvamento marítimo tiene menos importancia en el Estado español que los trenes de alta velocidad, y creo que esa mentalidad hay que empezar a cambiarla.

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

El señor **SEGURA CALVELL**: Señor subsecretario, desde el Grupo Parlamentario Socialista, en reiteradas ocasiones, se ha solicitado su comparecencia y la del ministro a efectos de hablar constructivamente sobre el futuro, a efectos de hablar acerca de lo que debe ser el salvamento marítimo en España desde las perspectivas de las experiencias acumuladas, a lo largo de los últimos 20 años, acrecentadas en la triste circunstancia derivada del hundimiento del *Prestige*, y esperábamos su comparecencia con interés. No me ha desilusionado, tengo que indicárselo así, pero también tengo que decirle que creo haber percibido en su intervención un planteamiento relativamente conservador.

Permítame que le diga que en el Grupo Parlamentario Socialista el tema del salvamento marítimo se considera de capital importancia, habida cuenta de que nos encontramos en una fase en la que, como servidores públicos, estimamos que las Cortes Generales tienen que coadyuvar con el Gobierno, ofertando soluciones definitivas, para que aquella frase teórica, hipotética y ese *desideratum* del Nunca más se conviertan en algo próximo a una realidad, es decir, que se disminuyan en lo posible los riesgos de incidentes y de accidentes marítimos. Por tanto, mirando hacia delante, señor subsecretario, quiero decirle que en el Grupo Parlamentario Socialista hemos analizado y, fruto de ese análisis, elaborado un documento muy amplio, que tengo en mis manos en estos momentos, que va desde la valoración de las obligaciones que tiene el Reino de España sobre la tutela, la seguridad y el salvamento marítimo; que hemos evaluado los diferentes planes de salvamento marítimo desde el momento en que se aprobó la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante en noviembre de 1992; que hemos evaluado el vigente plan que usted ha venido hoy a exponer, al que plantearemos un cierto contenido de crítica; que hemos analizado los accidentes más relevantes que han tenido lugar en los últimos años, desde el accidente del *Polikomander*, buque noruego que embarrancó en la cara norte de las islas Cíes, en mayo de 1970, hasta este último, desgraciado, del *Casón*, y hemos analizado las normas comunitarias que se han conocido como paquete *Erika I y II*; hemos analizado las propuestas derivadas del Consejo de Ministros de Transporte a raíz del accidente del *Prestige*, y creemos que nos encontramos en condiciones de ofertar próximamente al Pleno del Congreso de los Diputados una propuesta sólidamente vertebrada de nueva estructura de ordenación de la defensa de ese bien público que es el salvamento de la vida en la mar y de ese bien público que es la mar, desde la perspectiva global que encierra.

Señor subsecretario, nosotros entendemos que después del accidente del *Prestige* hay que mirar hacia delante y que España tiene que sacar conclusiones positivas. Nosotros nos encontramos en cierta posición —y qué duda cabe que entre el blando y el negro hay muchas tonalidades—, pero entre la posición derivada

de la potenciación con nuevos medios de la vigente estructura de salvamento marítimo y la que le voy a exponer en unos minutos creemos que, evidentemente, hay modalidades distintas. Nosotros nos inclinamos, como consecuencia de la valoración del funcionamiento de Sasemar hasta el día de hoy, por hacer un planteamiento si cabe innovador, pero que es cierto que fue objeto de debate en anteriores gobiernos socialistas, cuando en los años 1984, 1985 y 1986 se creó un órgano interdepartamental en el Gobierno en cuyas actas, que creo conveniente que las relea, se recogen planteamientos que 20 años después, si tenemos en las Cortes Generales una actitud positiva de mejora de este tipo de actuaciones, podríamos estar en condiciones de ofertar.

Creemos, señor subsecretario, que en España estas circunstancias últimas, repito, nos deben llevar a configurar una reforma seria de la estructura del salvamento, de la lucha contra la contaminación, de la seguridad marítima y de la navegación, y también creemos que ha llegado el momento de contemplar su integración en el marco europeo. Porque el marco europeo que había en la década de los ochenta nada tiene que ver con el que hay hoy. La posición que hoy tienen las instituciones comunitarias en todos los órdenes vinculados a esta materia, vuelvo a insistir, nada tienen que ver con la que había en aquella época. En aquella época, en el año 1984, el Gobierno español se vio obligado, por razones sociales, a hacerse cargo por bajo coste de unos barcos que posteriormente se denominaron remolcadores, que no eran remolcadores, que eran buques *supplies*, que eran aquellos buques encargados por las empresas que hacían extracción petrolífera en distintas zonas de las aguas jurisdiccionales españolas, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico, que eran barcos que suministraban material, personal, medios de muy diferente índole. A comienzos de los ochenta, cuando las plataformas petrolíferas se cerraron, se encontraron aquellas empresas con que tenían una serie de barcos que quedaban inutilizados, y la Administración del Estado compró esos barcos *supplies*, les cambió el título, los pintó de rosa y les llamó remolcadores. Esa es la realidad. Aquellos llamados remolcadores de hace 20 años que son buques —y aquí se lo he dicho yo al señor ministro en la Comisión de Infraestructuras—, que tienen la popa descubierta, consiguientemente la mar les pasa por encima y no puede haber marineros dando el remolque oportuno, no son auténticamente remolcadores. Este diputado, señor subsecretario, ha estudiado la historia, y este es el documento que tengo en mis manos, de la sociedad de salvamento marítimo que con posterioridad nace a raíz de los contenidos del artículo 89 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Tengo en mis manos las dotaciones de las que ha dispuesto Sasemar a lo largo de muchos años, y comprenderá que no voy a hacer ningún análisis comparativo del material de que se disponía en 1989, el que se disponía en 1996, cuando llegó el Partido Popular al

Gobierno, y del que se dispone hoy. No lo voy a hacer, señor subsecretario, porque este diputado, interviniendo por el Grupo Parlamentario Socialista, y figura en las actas, desde el año 1996 vengo criticando determinados contenidos del Plan de salvamento marítimo anterior.

Señor subsecretario, para ir al grano, nosotros creemos que las costas europeas están sufriendo una amenaza creciente en el tráfico marítimo de baja calidad, pero dentro de esas costas, como aquí se ha dicho en reiteradas ocasiones, hay zonas del litoral sometidas a unos índices de riesgo importantes. Es cierto que en distintos lugares del mundo la respuesta dada se ha ido instrumentalizando a nivel mundial. Países como los Estados Unidos, Canadá, Japón, Australia o el Reino Unido, y también algunos países europeos como Suecia e Italia, han dado respuesta a esos problemas. ¿Cómo? Creando una organización que es mundialmente conocida desde hace muchos años, como la *cost guard* en los Estados Unidos, como una especie de guardia costera que integra todos los recursos operativos y que actúa en estrecha coordinación con la propia armada. Nosotros creemos que existen buques específicos de auxilio que sólo se ven obligados a actuar durante períodos muy limitados de tiempo en situaciones puntuales. Eso lo recogía el plan anterior y este diputado lo ha criticado. He criticado hasta la saciedad, cuando era director general de Marina Mercante don Fernando Casas y otra persona tenía una responsabilidad equivalente a la que usted ostenta ahora en esta Comisión, los llamados remolcadores en disponibilidad. Eso ha sido un fracaso de colosal dimensión. Un aspecto positivo es que no se recoja en el proyecto de plan que usted acaba de exponer. **(El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo ocupa la presidencia.)**

Nosotros creemos que solamente un modelo de guardia costera conectado con la armada, a la que se le asigne funciones civiles con un protocolo detallado y explicitado, es el que podrá ser operativamente adecuado a un coste razonable. Nosotros creemos que ese es un modelo que se está impulsando a nivel europeo. No estoy inventando nada, señor subsecretario. Es más, le reitero, hace 20 años fue objeto de largos debates en el seno de la Administración pública española. Creemos que el modelo español futuro —es el que aspiramos que se implemente— debe adaptarse adecuadamente, acoplando los actuales efectivos de que se dispone a una nueva estructura que se debería acordar. Le indico que, por ejemplo, como he dicho, Suecia siguió hace 10 años un camino idéntico al que yo ahora le estoy describiendo. Suecia disponía de una especie de Sasemar, fue vertebrando los distintos medios que estaban vinculados a distintas administraciones del propio Estado sueco, y creó la guardia costera, que se ha puesto de manifiesto que es un instrumento potente y eficaz, y esto es algo que nosotros podríamos hacer. Esta guardia costera, señor ministro, debería integrar todos

los medios de los que actualmente dispone Sasemar y Remasa, a la que usted no ha hecho referencia (me da la impresión que si hiciésemos un sondeo entre los 350 diputados de las Cortes —es un comentario si usted quiere un poco ligero por mi parte— no creo que el 50 por ciento sepa que existe una empresa pública que se llama Remasa), porque tiene barcos remolcadores, presta servicio a Sasemar, tiene un consejo de administración y unos ejecutivos independientes de los de Sasemar, existe una disparidad funcional y tampoco se coordinan suficientemente bien con la propia Dirección General de Marina Mercante en la que se residen funciones organizativas.

A todo eso hay que sumar, señor ministro, perdón señor subsecretario (yo le ascendería muy gustoso; créame que si el señor Aznar me hiciese caso le mandaría una copia del acta de mi error involuntario, pero a lo mejor es reflejo de algo escondido, porque creo que con usted se puede dialogar adecuadamente de estas materias), el Ministerio de Hacienda, del que depende el servicio de vigilancia aduanera, con barcos, helicópteros y aviones de largo recorrido y barcos muy potentes y muy importantes; el Ministerio de Agricultura y Pesca, con un equipamiento excepcional; la Armada, el Ejército del Aire y la propia Guardia Civil.

Creemos que ha llegado ya el momento de dar un paso al frente en positivo. Es decir, Sasemar ha jugado ya su papel. No digo que deba morir, sino que debe ser el núcleo vertebrador de una nueva entidad. Por ello es por lo que nosotros hacemos ese planteamiento que nos gustaría ver recogido en lo que debe ser, señor ministro (insisto con lo del señor ministro; algún día me invitará a comer por estos detalles), el nuevo modelo de funcionamiento del salvamento marítimo en España. Esto lo venimos diciendo en reiteradas ocasiones.

En la primera proposición no de ley que presentamos el martes 14 de noviembre, en sesión plenaria (el día en que horas antes se había hundido, partiéndose en dos, el *Prestige*) ya planteábamos en el cuarto de los 15 puntos que contenía, que desgraciadamente el Grupo Parlamentario Popular votó en contra, la materialización en los organismos internacionales competentes en materia de transporte marítimo, la voluntad española de modificar el actual dispositivo de separación de tráfico marítimo a la altura de Finisterre, etcétera. En el punto quinto, demandar a las instituciones comunitarias la anticipación y el acortamiento en el tiempo de los plazos acordados a los petroleros de casco único. En el sexto, plantear a la Comisión Europea y en las organizaciones internacionales un mayor control sobre las sociedades de clasificación con el objeto de aumentar la exigencia de sus responsabilidades sobre los buques clasificados. En el séptimo, exigir que la Unión Europea incremente su acción de control sobre los buques-tanque y de transporte de mercancías peligrosas o contaminantes de pabellones subestándar. Creo que más importante, y es mi teoría, que vigilar los lla-

mados pabellones subestándar es controlar las tripulaciones subestándar, que son las que hacen que un buque sea subestándar y peligroso. Octavo, la anticipación de las medidas de control contenidas en el proyecto del sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo, en lo referente a los buques tanque de transporte de mercancías peligrosas. Es decir, todo lo que usted ha venido indicando que defiende el Gobierno español en los foros comunitarios, este grupo parlamentario desde la oposición lo ha venido planteando. Noveno, mejorar los sistemas de situación terrestres en el litoral de Galicia, para que los buques que navegan en esa área del océano Atlántico, no digo cornisa cantábrica...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Segura, lleva 15 minutos.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Un momento. El señor Rodríguez ha intervenido durante 19. Le quiero advertir que, por favor, debe acabar en los cuatro próximos minutos.

El señor **SEGURA CLAVELL**: He terminado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): ¿Desea intervenir el señor Delgado, en nombre del Grupo Parlamentario Popular? (**Asentimiento.**) Tiene la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: Señorías, señor subsecretario de Fomento, intervengo en esta Comisión de Infraestructuras en representación de mi grupo, aun no siendo el portavoz habitual en estos temas, porque nuestro querido compañero que anteriormente llevaba estos asuntos en la Comisión ha dejado el Congreso para trabajar en otros menesteres, de ahí que mis primeras palabras sean de reconocimiento al trabajo que desempeñó aquí el señor Jiménez.

Ciertamente, y lo acaba de poner de manifiesto el representante del Bloque Nacionalista Galego, el transporte marítimo internacional, el transporte de mercancías, el transporte de pasajeros es una modalidad de transporte que debe recabar el interés más frecuente de esta Cámara, porque tiene una enorme importancia, porque los temas de salvamento marítimo a los que nos estamos refiriendo son de extraordinaria trascendencia, no sólo en lo que afectan a las personas sino a las costas, a los enormes problemas de contaminación que generan los accidentes, porque, en definitiva, España es un país que tiene una clara vocación marina y marítima por su enorme fachada costera.

Dicho esto, señor Menéndez, en su comparecencia exhaustiva ha tenido que abordar tantos temas que fueron objeto de planteamiento que el Grupo Popular está satisfecho con las respuestas que en tan poco tiempo

ha podido dar a las cuestiones que se han puesto sobre la mesa.

Voy a seguir un orden inverso al que usted utilizó. Cerraré la intervención refiriéndome a nuestra valoración sobre las propuestas que hace en relación con el Plan nacional de salvamento marítimo y hablaré antes de algunas cuestiones objeto de la comparecencia. En primer lugar, se reclamaba información a esta Cámara sobre el nuevo dispositivo de separación del tráfico marítimo del cabo de Fisterra, que es una cuestión que yo considero de enorme importancia. Es una satisfacción ver cómo el Gobierno de España presentó el 27 de febrero de 2003 ante el órgano que es competente en esta materia, el subcomité de seguridad de la navegación, la propuesta de unos nuevos corredores de circulación que permiten la separación de los tráficos de las mercancías peligrosas de aquellas que no lo son, evitando la coincidencia en los mismos corredores de buques que transportan estas mercancías. Estoy seguro de que cuando sea aprobado en las reuniones donde técnica o políticamente tengan que resolverse supondrá una clara mejoría sobre la situación actual.

Como usted puso de manifiesto, también es muy satisfactorio ver cómo una proposición de la oposición, del Grupo Parlamentario Socialista, se ve prácticamente superada por los acontecimientos, pero lo que pedía el Partido Socialista es lo que ha gestionado el Gobierno del Partido Popular, porque ciertamente son muchas las coincidencias que yo observo que hay en esta problemática. También valoro como positivo que se contemple en esta propuesta que es imprescindible ampliar la dotación del centro de Fisterra para que su cobertura del radar de comunicaciones alcance esas once millas náuticas más en las que va a ampliarse la cobertura de estos corredores. Desde nuestro grupo parlamentario pedimos que se apliquen todos los recursos necesarios para que este centro esté perfectamente dotado para cumplir con su importante cometido. Hemos podido constatar cómo efectivamente el responsable, el secretario general de la Organización Marítima Internacional, ha reconocido el trabajo de España en esta materia de salvamento y seguridad marítima.

Por lo que se refiere al Plan nacional de salvamento marítimo, para el Gobierno, para el Grupo Parlamentario Popular la seguridad de los transportes es sin duda alguna la prioridad de las actuaciones de una administración responsable. El concepto de seguridad, como usted puso de manifiesto, no es un concepto estático sino que es relativo y dinámico, la indemnidad absoluta no existe, y para abordarlo coincidimos con usted en que hay que trabajar en tres frentes: en el frente normativo, en el frente presupuestario y en el frente de la concienciación o de la responsabilidad individual. Es evidente que no se pueden abordar estos problemas de seguridad marítima internacional exclusivamente desde la posición de un Estado, estamos ante problemas de la comunidad internacional. Usted ponía de relieve los

problemas de la limitada jurisdicción que tienen los Estados ribereños para exigir a los buques extranjeros que navegan por su mar territorial, por su zona exclusiva o por sus estrechos internacionales, el cumplimiento de la normativa de la seguridad marítima. Por eso desde nuestro grupo se ve muy pertinente la reflexión que usted hace en el sentido de que debe dotarse a las autoridades que ejercen la vigilancia y el control de una mayor eficacia para poder actuar sobre todo en alta mar y poder imponer la legislación internacional. Desde luego, también nos parecen pertinentes sus reflexiones sobre la situación que hoy estamos viviendo de una parte del sector privado dedicado al transporte de hidrocarburos y mercancías peligrosas que intenta por todos los medios eludir su responsabilidad y ocultarse bajo múltiples sociedades interpuestas, de diferente nacionalidad, lo que dificulta su actuación.

En relación con la posición española, que en materia de seguridad se ha mantenido en el seno de la Unión Europea en los últimos años, compartimos la opinión de que ha sido una posición no de remolque —valga la referencia, ya que estamos hablando de estos temas—, sino de liderazgo. La intervención de España no tiene por causa el lamentable y último accidente del *Prestige*, sino que tras la catástrofe del buque *Erika* en las costas francesas de Bretaña, entre los días 8 y 12 de diciembre de 1999, por parte de España ya se empezó a actuar de un modo intenso, en ese caso compartiendo con Francia iniciativas para impulsar, entre otras cosas, reglamentos para retirar gradualmente los viejos petroleros monocasco aprobados dentro del paquete Erika I. Es cierto que la posición española, que en su día se defendió y que presentó la comisaria Loyola de Palacio, no fue finalmente aprobada por la Organización Marítima Internacional y que eso possibilitó que buques construidos en el año 1976, como el *Prestige*, estuviesen navegando en la fecha en que ocurrió el accidente. Como muy bien han dicho aquí los que me han precedido en el uso de la palabra, no es cuestión de mirar hacia atrás sino, aprendiendo de los errores, aprendiendo de los accidentes, mirar hacia delante.

Es lo cierto que desde el Grupo Parlamentario Popular se valora de una manera efectiva y satisfactoria el trabajo realizado por el Gobierno de España en estos últimos años en orden a conseguir disposiciones internacionales y comunitarias exigentes en materia de seguridad marítima. Los más recientes, del 27 de marzo de 2003, en el sentido de haber alcanzado en ese Consejo de Ministros de Transportes acuerdos, por ejemplo, para obligar a retirar buques petroleros de casco único y sustituirlos por buques de doble casco con aceleración de plazos, nos parecen imprescindibles y satisfactorios, así como los que usted ha puesto de relieve y que algunas personas minimizan, como son los llamados sentinazos, que constantemente están provocando contaminaciones que, siendo pequeñas en superficie, son muy destructivas del medio ambiente natural, y

también el establecimiento de propuestas de declaración de zonas especialmente vulnerables de áreas marítimas situadas en la zona económica exclusiva de dichos Estados.

Creo que usted no ha tenido mucho tiempo de referirse a dos temas que son importantes. Este mismo al que me acabo de referir de las zonas especialmente vulnerables, que creo que es un tema sobre el que España ha presentado una propuesta de directrices a la Organización Marítima Internacional, y también lo de los lugares de refugio. El concepto de lugar de refugio que, como usted explicó, tiene ya su origen en relación con el incidente del buque *Castor*. Efectivamente, la regulación de los lugares de refugio no puede hacerse unilateralmente por un Estado, sino en el marco de un contexto internacional. Nos consta que la posición española ha sido la de defender criterios uniformes de lo que se entiende por zonas de refugio. Hay que establecer criterios de indemnización a esas zonas que acepten ser puertos de refugio y que, por supuesto, debe determinarse esta cuestión de modo internacional, ya que de lo contrario el establecimiento de unas reducidas zonas de refugio convertiría a éstas en potenciales focos de chatarra marítima, como vulgarmente se dice.

En relación con el Plan nacional de salvamento marítimo 2002-2005, coincido con el análisis manifestado de que este plan vigente, aprobado en el mes de julio y que en su momento fue objeto de consultas y de interlocución con los interesados, no se tiene que paralizar, sino que debe ser reforzado; un plan que debe ir en la línea de un incremento notable de medios, tanto de remolque como de lucha contra la contaminación. Desde luego, nosotros apostamos por una progresiva publicidad de los actuales servicios y de los incrementos que se produzcan, tanto de medios como de personal necesario, para su atención sostenida.

Creo, señor subsecretario, que la posición manifestada en la mañana de hoy por los portavoces de los dos grupos parlamentarios que han intervenido es altamente constructiva y responsable y el Grupo Popular entiende que deben aprovecharse, en lo que tengan de positivo, todas las propuestas que se planteen para la mejora del salvamento marítimo nacional.

Efectivamente, el accidente del buque tanque *Prestige* sirve, como todos los accidentes, de punto de reflexión sobre nuestra preparación previa, sobre los instrumentos que aplicamos, sobre las medidas que hay que tomar para el futuro, y en este sentido el señor Segura ponía de relieve los apartados de su proposición no de ley de 14 de noviembre y él mismo ha ido desgranándolas y diciendo: esto el Gobierno lo acaba de plantear, esto lo acaba de sustanciar ante tal foro, etcétera. Es decir, las coincidencias en las líneas de actuación son muy importantes y las diferencias, aunque existen, probablemente no son tan grandes, tan importantes como a veces imaginamos. Honestamente, el salvamento marí-

timo es un asunto de Estado y deberíamos hacer un notable esfuerzo para buscar puntos de encuentro, de coincidencia.

Hay que incrementar y mejorar —con esto termino— los medios del Plan nacional de salvamento marítimo en la mayor medida posible y mejorar la eficacia del actual plan, especialmente en el manejo de grandes catástrofes marítimas que potencialmente supongan una gran contaminación del litoral, sin que ello menoscabe la eficacia de este plan, que, como hemos puesto de manifiesto, viene funcionando razonablemente bien. Dejando a salvo la corrección y la eficacia del plan en vigor, cabe, sin menoscabo de lo actualmente previsto, potenciarlo a la vista de los acontecimientos y de la experiencia adquirida en su gestión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Para contestar a las formulaciones hechas por los portavoces, tiene la palabra el señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Quiero empezar por algunas ideas generales que me parecen muy pertinentes.

En primer lugar, el Gobierno se congratula del debate que tenemos hoy. El tono de los debates y de las intervenciones es el correcto. Así podremos, entre todos, construir un mejor sistema de salvamento marítimo y una mejor política de transporte. Mi agradecimiento a todos los intervinientes.

En segundo lugar, voy a tratar de dar respuesta a las cuestiones planteadas sobre un principio, y es que, como dije en un primer momento, el debate de hoy es la apertura de un debate. Hemos presentado un plan de salvamento marítimo que tiene unos medios, en el procedimiento error/prueba hay unas consecuencias que sacar de los últimos incidentes y, naturalmente, todas las ideas serán bien venidas y muchas de las cuestiones que aquí se han debatido trasladadas al Gobierno. Por lo tanto, el Gobierno no desprecia ninguna de las aportaciones que en este momento, y también antes, han hecho los grupos parlamentarios. Lo que hay que hacer, como ha dicho muy bien el representante del Grupo Socialista, señor Segura, es mirar al futuro y con claridad.

El señor Rodríguez, con quien he tenido en otros momentos y en otros ámbitos debates también interesantes, tengo que decirlo, plantea una cuestión previa que hay que responder desde la discrepancia política, si la hay, pero desde la claridad porque condiciona de alguna manera el resto. Si me permite una broma, cuando usted se refiere a los problemas competenciales, de ubicación o de modelo del Estado y me achaca —seguro que ha sido un error semántico mío— la referencia a la fachada cantábrica y no atlántica, consumo mi cuota de aldeanismo como español, en el buen sentido de la palabra, *Miña mai é d'Ourense*. Por lo tanto, no desprecio en absoluto la fachada atlántica y soy perfecta-

mente consciente que el plan, naturalmente, cubre no sólo la fachada atlántica, sino la cantábrica, la mediterránea y todas las zonas insulares y Ceuta y Melilla.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Menéndez, si no le importa traducir la breve frase en gallego a efectos de que pueda ser recogida en el «Diario de Sesiones».

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Simplemente que mi madre es de Orense y, por lo tanto, algún conocimiento tengo sobre la problemática de Galicia en ese sentido, pero el plan está enfocado con carácter general.

Segunda reflexión. Señor Rodríguez, evidentemente, el modelo es el de la Constitución y, por lo tanto, hay que respetarlo. Creo que España es una patria apasionante y estoy seguro de que esa es la concepción de mi grupo parlamentario también desde ese modelo constitucional y desde el respeto a las singularidades de todo el mundo. Quiero aportar nada más en ese sentido como respuesta datos que, de hecho, son así. Es en esta legislatura cuando se aprueba la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo y se pone en funcionamiento, es en esta legislatura cuando se produce por primera vez una reunión en Cartagena con las comunidades autónomas con litoral para poder discutir justamente sobre este plan y es en esta legislatura cuando, por ejemplo —y he hecho referencia antes a ello—, los documentos que soportan el ataque a la seguridad en la navegación de recreo se hacen en todos los idiomas oficiales de España y en aquellos, como he dicho, de otros países que son importantes para nosotros. Por lo tanto, desde el respeto a lo que pueda ser una discrepancia en el modelo de Estado —que no puede serlo en el modelo constitucional porque eso afortunadamente nos une a todos— quiero decirle que cualquier organización que se haga de salvamento marítimo tiene que tener en cuenta esas perspectivas.

Ha puesto usted de manifiesto otra cuestión que comparto y que quiero acentuar en la problemática, porque el Gobierno lo ha dicho expresamente con reiteración, y se refiere a la construcción naval. El ministro de Fomento lo ha dicho en alguna ocasión públicamente y aprovecho este momento para reiterarlo. Es evidente que si se hace un plan de sustitución de la flota en el caso de los barcos de doble casco o de casco simple o como les gusta decir a los técnicos —porque a veces podemos acabar diciendo alguna tontería técnica los políticos sin querer— de doble forro, porque los marinos dicen que de doble casco sólo hay los catamaranes, supone la necesidad de una reposición, que se ha tenido en cuenta, de construcción naval. Con el acuerdo en Bruselas de la pasada semana, en relación con umbrales superiores incluso a los que se estaban definiendo hasta ahora —me refiero a los barcos pequeños de menos de 5.000 toneladas—, uno de los elementos

que se tiene en cuenta naturalmente a la hora de fijar el período de adaptación es la necesidad de construcción de nuevos barcos. Creo que es una reflexión política que no compete al Ministerio de Fomento, sino lógicamente al Gobierno y también a la Unión Europea: no desaprovechar desde el punto de vista de lo que esto representa la oportunidad para la construcción naval, y usted sabe muy bien, como ha destacado, que en España hay una tradición y una capacidad evidente en esta materia. Por lo tanto, es una oportunidad que está ahí, con independencia de que requiera algunas iniciativas en el seno de la Unión Europea para posibilitar cosas que en este momento no son posibles allí. Es un debate que está abierto como consecuencia precisamente de esta reducción de los barcos de doble casco.

Quiero agradecerle también que haya dicho expresamente que la gente que se dedica a salvamento marítimo en España está experimentada y que haya puesto la llaga sobre un problema de futuro, que comparto con usted y le voy a explicar, pero no de pasado. Es gente experimentada y se merece un respeto por el trabajo que hace en representación de todos. Usted me ha hablado de un problema de futuro —que percibimos y en el que tenemos que trabajar—, que no es de pasado en España, porque los capitanes marítimos en España tienen experiencia y han navegado. Quiero decirle que en alguno de los últimos incidentes han participado marinos de enorme experiencia, con muchísimas horas de mar, que han aceptado de buen grado y con respeto una serie de críticas difícilmente aceptables para un profesional. El problema es de futuro, y comparto con usted que hay que buscar una solución, porque, en el futuro, las titulaciones académicas tienen que ir acompañadas de una experiencia en la navegación que de otra forma perderíamos con los años. No basta sólo con tener la titulación académica o con hacer una oposición para, automáticamente, tener experiencia en horas de navegación. Repito que ese es un problema en el que hay que trabajar, pero lo es de futuro, porque decir que los capitanes marítimos españoles actuales y que toda la gente que trabaja en salvamento marítimo no tiene experiencia en horas de navegación, es absolutamente excesivo, además de no responder a la realidad. Estamos absolutamente de acuerdo en que el factor humano es muy importante. Además, quiero decirle que España no tiene banderas de conveniencia. El pabellón español es un pabellón serio y nadie lo pone en cuestión en el mundo náutico. Simplemente, quería hacerle esa precisión.

Por otra parte, sólo quiero matizar la referencia que usted ha hecho respecto a factores exógenos en mi exposición, en relación con el plan de salvamento marítimo, aludiendo dialécticamente a la posibilidad de que yo estuviera hablando de cuestiones accesorias en vez de fundamentales. Quiero precisarle que eso no es así y que, a mi juicio, el plan de salvamento vigente en este momento tiene un sentido, así como los que le han

antecedido. Su señoría se ha referido a que el hecho de que haya habido varios planes demuestra que fracasaron, cuando es al revés. El hecho de que haya varios planes quiere decir que se cumplieron y que, acumulativamente, entre todos hemos ido construyendo un servicio de salvamento razonablemente bueno, que en este momento exige, en función de la experiencia, una reflexión de todos para ver cómo mejora en el futuro. Esos planes se han cumplido y han funcionado razonablemente bien. El nuevo plan traza un objetivo para el período 2000-2005, y a éste le sucederán otros, pero desde una perspectiva constructiva. Por eso, desde el Gobierno —y por esa razón agradezco las intervenciones de hoy— hemos venido pidiendo reiteradamente coherencia, porque estamos hablando de asuntos muy complejos que condicionan todo lo demás. El transporte marítimo es un transporte internacional, con una enorme tradición histórica, con legislación que tiene que adaptarse al momento vigente, y sería una negligencia absoluta pensar que por hacer discursos, sin tener en cuenta esa consideración, podemos mejorar los servicios de salvamento. No es verdad, lo que se está haciendo es lo que hay que hacer; factor exógeno desde el punto de vista conceptual, pero un factor medular si queremos construir con solidez el futuro del salvamento marítimo.

El señor Segura —al revés de como ocurría esta mañana, elevándome transitoriamente de rango, lo que me ha sucedido alguna vez con otros diputados de la oposición, y uno no sabe si los cariños son buenos o malos, aunque agradezco sus palabras— ha puesto de manifiesto la cuestión del futuro y me ha imputado un planteamiento conservador en mi exposición. De alguna manera, puede que sea así porque, lógicamente, yo estoy defendiendo el plan que hemos elaborado y aprobado por el Gobierno, con una perspectiva de flexibilidad y de necesidad de adaptación en el futuro. Con ello no considero que hayamos alcanzado la verdad absoluta, pues en materia de seguridad, siempre estamos en evolución. Es un plan, como decía el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que representa un incremento progresivo de los medios públicos compatible con la utilización de medios privados y de otra naturaleza. Por cierto, se refería a un tema muy puntual y muy querido por el señor Rodríguez, el de los radioelectrónicos —al que hemos contestado reiteradamente—, que es una prueba de que los avances de la técnica generan determinados problemas que tienen un componente social que yo no desprecio en absoluto pero que desde el punto de vista normativo no tienen solución. De lo que se trata es de hablar del futuro. Puede parecer, en la medida en que estoy hablando de un plan que está vigente, que lo hago desde un cierto conservadurismo, pero la propia literalidad del plan no plantea las cosas así. El plan quiere ser constructivo en su literalidad con los antecedentes, pero quiere ser abierto y evolutivo. De hecho esa evolución está en los mismos

medios del plan cuando se habla de avance progresivo en las líneas que antes he indicado y que no voy a reiterar ahora. La discusión, que yo acepto como planteamiento político, sobre cuál debe ser el futuro, es una discusión abierta sobre la que no conviene hacer apriorismos. Y sin hacer apriorismos, quiero exponerle algunas cuestiones.

En primer lugar, quiero agradecer —correspondo con esa misma lealtad institucional— que no se entre en el argumento comparativo que no nos lleva a nada, porque S.S. sabe —no necesito decírselo yo porque lo ha reconocido— que el modelo del que estamos hablando nace en el año 1992 y por tanto es el modelo del Gobierno socialista. Eso no quiere decir que esta no sea en buena medida una cuestión de Estado.

En segundo lugar, quiero agradecerle muy expresamente, en este caso a título personal en función de mi experiencia, otra referencia que ha hecho y que en parte fue una distorsión histórica en el año 1992 —comprensible, no la voy a criticar— que ahora se puede rectificar y que hace justicia a una intervención durante todo este tiempo, en este caso en el asunto del *Prestige*, de gente que se lo merece: las Fuerzas Armadas. Efectivamente la coordinación con la Armada es fundamental para el futuro. Tanto en el asunto del *Castor*, como en el del *Prestige*, como en todos los que afectan al control de las 200 millas, la coordinación con la Armada es fundamental, también lo es la aportación del Ejército del Aire y de la Guardia Civil, aunque en este caso son Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado. Quiero enfatizarlo porque a veces no se ve con suficiencia y lo que ha dicho S.S. pone de manifiesto algo que debe congratularnos democráticamente a todos, y es que con el avance del tiempo entre todos vamos centrando los temas en la perspectiva adecuada.

Debemos tener un buen servicio civil de salvamento, como el que hay, y creo que todos los servicios de la Administración deben estar coordinados. Ese es un debate que se ha abierto en este momento. Hay dos modelos en el mundo de salvamento marítimo: el sistema de guardacostas unificado, que, como S.S. ha puesto de manifiesto, acredita todas las competencias de inmigración, aduanera, de orden público, de salvamento marítimo estricto; o el modelo de coordinación en España y en otros países, organizado por diferentes elementos, con mecanismos de coordinación que, como ha dicho muy bien el señor Rodríguez —y no se trata de hacer ninguna afirmación rotunda por mi parte—, siempre es perfectible. Habrá que estudiar con tranquilidad, y eso requerirá tiempo —estamos trabajando en los últimos incidentes— si el plan de contingencias es bueno, si se puede simplificar o si se puede perfeccionar. Reconózcame en todo caso —ya lo ha hecho y yo se lo agradezco, señor Rodríguez— que el plan existe, que antes de que llegara este Gobierno el plan no existía y que había una obligación internacional desde el año 1990. ¿Que se puede perfeccionar? No tengo la

más mínima duda, al mismo tiempo que afirmo, en contra de lo que usted señalaba, que la coordinación con la comunidad autónoma y con el resto de las comunidades autónomas ha funcionado muy correctamente tanto en el caso que se ha producido estos días —ya meses— en Galicia como en el Plan Vizcaya —y permítame que le diga que cuando hablo del Plan de salvamento marítimo no me refiero sólo a un tipo de incidencias—, y también ha funcionado muy bien, extraordinariamente bien la coordinación en Andalucía, en Algeciras, en el tema del *Spabunker*. Tenemos que seguir en ese camino sin apriorismos. Yo no estoy diciendo que no merezca la pena hacer una reflexión política sobre cuál debe ser el modelo definitivo que implicaría una reordenación de las competencias en lo que se refiere al Estado, quizá una organización en un solo servicio de guardacostas, y hacer un cambio, permítanme la expresión, entre comillas, revolucionario en el sistema. Estoy diciendo que en este momento tenemos un sistema que funciona razonablemente bien, que hemos ido construyendo entre todos, que ha acreditado su funcionamiento —ahí discrepo del señor Rodríguez porque ha acreditado evidentemente su funcionamiento— y repito, el plan está previsto para todas las incidencias. Si cogemos sólo este invierno, veremos que hemos tenido incidencias de toda naturaleza que a veces no se ven en el día a día. Ahora mismo tenemos un desgraciado incidente, estamos tratando de localizar un pesquero salido de un puerto de Murcia. Todos los días tenemos incidencias, todos los días. La prevención en este marco, repito, es fundamental.

El señor Segura ha apuntado otra idea que me parece fundamental y que comparto plenamente, y es la del marco europeo. Es evidente que si nosotros no actuamos de forma coordinada con lo que se vaya haciendo en el contexto europeo generaríamos problemas en vez de soluciones. Sólo puedo decir que estoy absolutamente de acuerdo. Tenemos que potenciar la agencia marítima de seguridad europea, tenemos que hacer que funcione, tenemos que dotarla de medios, como pretende la Comisión, y en función de ello fijar nuestros medios. Si se conocieran algunos detalles relacionados con el *Prestige* —que se conocerán en el futuro, cuando se estudien— veríamos que llaman la atención algunas cosas. Por ejemplo, esa flota que ha trabajado allí —creo que muy bien y en tiempo real—, que es prácticamente la totalidad de la europea en materia de lucha contra la contaminación, es en buena medida privada; países de tradición marítima, como puede ser por ejemplo Gran Bretaña, cuando se le hizo la primera petición aportó los barcos que tenía, pero no precisamente del servicio de guardacostas. Creo que habremos ido por buen camino si, desde el punto de vista europeo, bajo una sola mano, como está en este momento en los sistemas de la Comisión y de la Unión, se pueden poner medios que, a través de las competencias de la agencia, fijen estándares que se cumplan en toda Europa.

En ese sentido, quiero apuntar otra idea que ratifica ese planteamiento del Grupo Socialista y del señor Rodríguez, y es que nosotros hemos insistido desde el año 2000 en que hay que ir a la organización marítima internacional a plantear estos problemas, porque no cabe en sentido político ni en sentido ético —si SS.SS. me lo permiten— decir que vamos a resolver nuestro problema y trasladarlo a otro sitio. Por eso es necesario que en Europa haya una política unitaria en materia de seguridad y que se defienda esa misma política en la Organización Marítima Internacional para que haya una regla general y universal en la materia. Lo importante es el diagnóstico de los problemas, porque si se diagnostican bien, se pueden solucionar. Si me permiten un símil náutico, en la navegación a vela se navega dando bordadas, aunque el rumbo esté determinado. Por tanto, hay que saber cuál es el rumbo y luego dar las bordadas oportunas, porque si nos empeñamos en lo contrario produciremos efectos de distorsión. Desde el punto de vista medioambiental, las consecuencias del tráfico marítimo son un derecho que nosotros defendemos encarecidamente, porque tenemos mucha costa, con unas condiciones de tiempo que todos conocemos singularmente en la fachada atlántica, en Galicia. Les voy a contar una anécdota expresiva de esta sensibilidad. El ministro de Luxemburgo, cuando en diciembre el Gobierno de España planteó en la Unión Europea los acuerdos que dieron lugar a todo lo que se está haciendo en este momento, tuvo una intervención en la que puso de manifiesto que él pertenece a un país que desde luego no tiene costa, pero que tiene una flota importante y que no tenía ninguna duda de que los planteamientos que se estaban haciendo eran los correctos. Luego el sentido común y el sentido de la responsabilidad tienen mucho más ámbito de aplicación de lo que a veces pudiera parecer en un primer momento.

En relación con la intervención del señor Segura, no quiero cerrar ninguna puerta respecto a los planteamientos. Simplemente quiero decir que ese es un debate abierto. Sí es verdad, como él ha dicho, que el concepto de remolcadores de disponibilidad aparece limitado en el nuevo planteamiento, ya en el plan vigente, porque se trata justamente de ir incrementando los medios públicos, en combinación con los privados, que también pueden y deben participar. Me parece que todo este discurso sería absolutamente frívolo si acabara en una satanización del transporte marítimo y de los armadores. No es verdad, señorías. El problema, como he dicho —por eso quise intervenir antes muy brevemente sobre el cabotaje— es que el transporte marítimo es necesario y vital en Europa y en el mundo y es incluso un transporte, en términos generales, muy amigable con el medio ambiente, más allá de estas escandalosas situaciones que se producen en el transporte de hidrocarburos. Considero que en un mundo con una economía global cada vez más abierta a la competen-

cia, tenemos que expulsar a todos aquellos que no respetan las reglas. Estos son los que tienen que ser radicalmente rechazados por todos y no hacer la generalización fácil de decir que todo esto es absolutamente un desastre, porque nunca es verdad y porque además, en términos prácticos, no sirve absolutamente para nada.

El señor Segura se ha referido a una serie de proposiciones parlamentarias —y el Bloque Nacionalista Galego ha elaborado alguna de ellas— y mociones que se pusieron de manifiesto a lo largo del mes de noviembre como consecuencia del *Prestige*. Permítanme que les diga que el Gobierno reconoce esas iniciativas y que efectivamente ha estado trabajando en ellas. Como hemos visto, se ha producido la circunstancia casual, que demuestra que todos estamos pensando lo mismo, de que el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado recientemente una iniciativa, como consecuencia del planteamiento realizado el día 14 de noviembre, que fue planteada por el Gobierno en la Organización Marítima Internacional. Simplemente por esa lealtad institucional que nos puede permitir alcanzar el futuro deseado por todos, debe reconocerse —y agradezco que los grupos lo hagan— que el Gobierno lleva trabajando en la misma línea toda esta legislatura. Lo que he querido poner de manifiesto es que el plan que se aprueba en julio del año 2002 no es una improvisación. Es consecuencia de una política determinada en materia de seguridad que el ministro de Fomento puso de manifiesto aquí, ante esta Cámara, en su primera intervención. En línea con lo que decía el señor Segura, permítanme que en todo caso manifieste, aunque sólo sea por mi respeto personal y por mi amistad, mi afecto —más allá de las discrepancias políticas— por el ministro de Fomento, no sólo porque dependo de él, porque S.S.SS. saben que cualquiera que ocupa un cargo público democráticamente lo ocupa durante un tiempo y puede ser cesado mañana —aunque ese es un asunto que a mí no me preocupa nada—, sino porque ha sido un empeño del ministro de Fomento desde el primer discurso realizado el 15 de julio del año 2000 en esta Cámara, en el que se hablaba expresamente del paquete *Erika*. Si se hubiera hecho caso a ese planteamiento, repito —como se ha reconocido, porque es obvio—, el *Prestige* no estaría navegando en el momento en el que pasó por las costas de Galicia.

En ese sentido, quiero volver a enfatizar otra cuestión que de alguna manera está en el debate y que es vital, que es la prevención. El representante del Grupo Parlamentario Popular hacía referencia a que quizá no ha habido tiempo para hablar suficientemente de las zonas de refugio. Me gustaría aprovechar la ocasión, porque seguro que todos estaremos de acuerdo e incluso el señor Rodríguez hacía referencia a ello, para precisar cuáles son los términos de ese debate. Señor Rodríguez, no hay ningún sitio en España donde, desde el punto de vista normativo, existan zonas de refugio, porque no hay normativa sobre la materia. Lo que exis-

te es una normativa comunitaria, impulsada por la presidencia española, que dice que hay que regular esa materia. Existen unos acuerdos de diciembre del año pasado, impulsados por España y por la presidencia danesa, que dicen que hay que fijar criterios. Existen unos criterios presentados por España hace una semana, en el tiempo procesal oportuno, ante la Organización Marítima Internacional, sobre qué deben ser las zonas de refugio. Permítanme que aclare esos conceptos porque si no, me da la sensación de que entre todos vamos a acabar confundiendo a la opinión pública, que es lo último que debemos hacer, porque nos debemos a los ciudadanos. Una cosa es que haya infraestructuras, que haya puertos, que por definición son zonas de refugio. Este es un tema infraestructural que no tiene nada que ver con la regulación. Como he dicho, en los puertos españoles se recibe una media de entre 200 y 300 barcos con dificultades a lo largo del año. Por tanto, quienes dicen que no se reciben buques con averías o con dificultades en España, sencillamente, como dije antes, mienten.

Otra cuestión muy distinta son las obligaciones que tengan los Estados costeros en relación con dar refugio a determinados barcos que tienen dificultades. Este es el eje del debate. Porque los barcos que no tienen seguridad, sencillamente no tienen que navegar. La posición española, compartida por muchos otros países, como Francia por ejemplo, es muy clara. Es necesario fijar técnicamente qué entendemos por zona de refugio, como exige la directiva y como exigen los acuerdos de diciembre, y qué emergencias vamos a atender. No es lo mismo la emergencia del *Prestige* para un refugio, que la emergencia del *Spabunker*; no es lo mismo un barco cargando madera, que un barco de pasajeros, cuya seguridad por cierto también se incrementó con una directiva aprobada bajo presidencia española en esta materia; no es lo mismo. Por tanto, en primer lugar, hay que decidir entre todos qué tipo de emergencias hay que atender; en segundo lugar, hay que fijar en qué sitios hay que atenderlas, y en tercer lugar, desde el punto de vista técnico, cómo hay que atenderlas. Lo contrario abre un debate falso, en el que cada uno puede opinar lo que se le ocurre, y conduce a una indefinición jurídica. De lo que estamos hablando es de qué obligaciones tienen los Estados costeros de tener unos servicios de salvamento y con qué capacidades. España, como el señor Rodríguez ha recordado muy bien —además es uno de los leitmotiv de sus intervenciones y de sus preguntas escritas que yo comparto— es un país marítimo por excelencia, y la fachada atlántica —Finisterre y Galicia— es sin ningún género de dudas el sitio por donde más barcos pasan en esas condiciones de mal tiempo de toda Europa. Las olas que llegan allí nacen en Terranova. Es uno de los sitios de peor tiempo. Existe también el estrecho de Gibraltar, por el que pasan muchísimos barcos, pero hay mejores condiciones, y también hay problemas en el Bósforo, en el

mar de Mármara y en el Báltico. Por eso todos los países tienen esta sensibilidad y por eso, por ejemplo, en relación con el practicaje, acabamos de firmar una declaración con Alemania para exigir que en las zonas de paso estrecho, por ejemplo el Báltico, se tenga en cuenta la necesidad de practicaje. También hemos apoyado la iniciativa de los países nórdicos, Finlandia y Suecia, para que se especifiquen desde el punto de vista de la navegación por los hielos los requisitos de seguridad. El señor Rodríguez ponía de manifiesto otra cosa a la que yo había aludido y que es verdad, y es que en el tema marítimo es característico que haya una dispersión de conceptos y de soluciones, porque no todo es igual. No es lo mismo el problema de Finisterre, que el problema de Gibraltar, que el problema de Gijón, que el problema del Báltico o que el problema del mar de Mármara. Hay elementos específicos que hay que fijar. En primer lugar, qué emergencias vamos a atender sobre barcos seguros —barcos seguros son los que cumplen las normas y además responden de los daños que puedan producir—. En segundo lugar, esas zonas de refugio que técnicamente se decidan generan unos riesgos evidentes, y habrá que compensar a las poblaciones que estén al lado de esas zonas; esa es la posición española y la de otros países que tienen responsabilidades costeras, es lógico. Tercero, todos debemos fijar al mismo tiempo, en reciprocidad, los lugares de refugio, ¿o es que vamos a producir un efecto llamada para que todos los barcos con problemas vayan a determinados sitios? Sería un error gravísimo desde el punto de vista de los intereses, en este caso, de España. Por tanto, tenemos que hacer entre todos un trabajo constructivo en la línea planteada.

Por último, está el problema de los medios. Es evidente que el plan que existe responde a las necesidades ordinarias del salvamento y que hay que incrementar los medios en los términos que este plan prevé. Es evidente también que habrá que ir sacando consecuencias de la experiencia y que a lo mejor hay que hacer alguna modificación, pero permítanme decir una cosa que he dicho públicamente en muchas ocasiones: en general, en términos políticos, cualquier responsable de un servicio de salvamento considerará siempre que los medios son insuficientes. Si me preguntan a mí, les diré que nunca serán bastantes, porque me gustaría alcanzar la seguridad absoluta, cosa que no es posible. La estadística —lo he dicho muchas veces públicamente— no me consuela. Un solo accidente, un solo incidente es motivo de alarma desde el punto de vista de la seguridad. No vamos a entrar en ese discurso, y como no vamos a hacerlo, pedimos a cambio, en términos de lealtad institucional y de Estado, coherencia en el discurso político de la oposición. Por eso vuelvo a reiterar mi agradecimiento por el sentido constructivo del debate que hoy estamos teniendo, porque entre todos podemos fijar unos criterios para el futuro del salvamento

marítimo que sean sólidos y que en definitiva permitan garantizar mejores niveles de seguridad.

Haré una última referencia a una cuestión que han planteado el señor Rodríguez y el Grupo Popular sobre el manejo de grandes catástrofes marítimas y mejora de los procedimientos. Creo que eso no sólo se debe hacer, sino que el plan vigente contempla la necesidad de que cuando terminen las emergencias se hagan esos análisis para mejorar en el futuro; así se hará. Todas las aportaciones y las sugerencias que los grupos quieran hacer serán bienvenidas. Por otra parte, está el asunto de los sentinazos. Señorías, este es un tema muy importante, en el que también hay que trabajar en el seno de la Unión Europea y de la Organización Marítima Internacional. El Convenio MARPOL se está aplicando rigurosamente. He puesto de manifiesto que durante el período del *Prestige*, con abuso evidente de las circunstancias y tratando de eludir la responsabilidad uniendo unas mareas con las otras, se han producido seis sentinazos, que han sido detectados por la Administración española, con pruebas fotográficas, y se han puesto las denuncias en el país de bandera en los términos que exige el Convenio MARPOL. Uno de los barcos que ha venido luego a puerto español ha sido sancionado.

Además hay un precedente que también he citado alguna vez, el primero en términos internacionales, de coordinación con Francia, de hace ya año y medio, no recuerdo ahora exactamente los detalles del barco, en donde se detecta el vertido, el sentinazo, por Francia, en sus aguas, del que nos pasan la notificación, porque ellos no pueden coger ahí el barco; el barco llega a un puerto del sur, creo recordar que era Algeciras, pero no quiero ser impreciso, ahí le detenemos, le hacemos unas pruebas para comprobar si las que se habían hecho en Francia del material eran correctas, y comunicamos a la Comisión Europea y a Francia esas pruebas para que puedan actuar las autoridades administrativas o jurisdiccionales correspondientes. Creo que ese es el camino, un camino que está construido desde el diálogo entre todos y desde la conciencia de que la seguridad marítima no puede abordarla por sí mismo y solo ningún Estado, porque sería un gravísimo error de concepto, aparte de que no produciría ningún efecto práctico.

Creo, por tanto, señorías, y con esto termino, que el debate de hoy abre una reflexión sobre el futuro del salvamento marítimo que entre todos podemos ayudar a construir positivamente. Quiero agradecer expresamente que se hagan planteamientos serios en este sentido y que se reconozca —lo agradezco en su nombre— que la gente que se dedica en España al salvamento marítimo y a la administración marítima, en general, es gente seria y con gran capacidad técnica, sin perjuicio de que el señor Rodríguez ha puesto el dedo en la llaga de un problema que no es actual, pero que va a serlo en el futuro, si no tomamos las medidas oportunas no sólo en España sino en toda Europa.

Quiero recordarle, a título meramente anecdótico, que la edad del capitán protagonista del *Prestige* es evidentemente elevada. En este sentido, se están produciendo problemas en toda Europa que tendremos que acometer. Lo que nosotros hemos hecho desde el año 2000, en términos prácticos, es colaborar con la Inspección de Trabajo para que las competencias regulatorias de tipo administrativo en los transportes, en este caso del Ministerio de Fomento, se vean apoyadas e incentivadas por la Inspección de Trabajo, no sólo en el transporte marítimo sino también en el aéreo. Hemos celebrado jornadas sucesivas en esta materia en relación con ese ámbito, así como lógicamente con el transporte terrestre. Es verdad que, por tradición, en el transporte terrestre es más fácil hacerlo, pero en los transportes marítimo y aéreo hay menos tradición y por eso en el Ministerio de Trabajo y en el Ministerio de Fomento hemos creído que merecía la pena hacer ese esfuerzo y tratar de prevenir los daños en la fuente, para después diseñar aquellos mecanismos que puedan ayudar a solventarlos, repito, señorías, desde la apertura conceptual política a todas las aportaciones, y desde el deseo de que entre todos consigamos que, en el futuro, la seguridad marítima se mejore, sin desprestigiar el pasado, sin provocar alarmismos y sin pretender que vamos a garantizar que no habrá naufragios, porque, sencillamente, eso sería una irresponsabilidad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): El señor presidente me ha informado de que habrían solicitado los portavoces una breve réplica. Ya saben que se trata de un turno excepcional, pero evidentemente se va a conceder. Lo que sí les pido es que se ciñan a dos minutos y para pedir aclaraciones.

Tiene la palabra el señor Rodríguez, por parte del BNG.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Muy brevemente, señor presidente.

Está claro que en dos minutos no voy a entrar a debatir sobre el modelo competencial. Sin embargo, creo que al margen de la Constitución española, y en parte interpretándola, sería posible un modelo competencial que no estuviese tan claramente segmentado, de forma que la comunidad autónoma no tenga el papel de un convidado de piedra, lo que se vio de manera notoria en la forma de proceder en la catástrofe del *Prestige*, y para que además no exista una dualidad que es muy preocupante cuando una gestión autonómica tiene que compartir los medios de salvamento marítimo, en nombre de que hay una parte de la flota pesquera que actúa bajo su competencia, o que tiene competencias en aguas interiores pero no exteriores. Todo eso no deja de ser una dualidad que perturba después, a la hora de actuar con eficacia, de forma coordinada y rápida, ante sucesos que van a afectar tanto al mar exterior como al interior; que van a afectar tanto a los que pescan en la

altura como en la bajura y que, en definitiva, van a afectar al país, que, por cierto, en el plan territorial incluso tiene que cargar con la recuperación, transporte, almacenamiento y tratamiento de los residuos, y ese es un papelón de cuidado. Por tanto, repito que este modelo es constitucional, pero a mí, francamente, no me gusta.

Segunda cuestión. Pasaron varios meses de la catástrofe del *Prestige*. A la gente le preocupa qué cambió en Salvamento Marítimo de Galicia para que si hay sucesos de este calibre los podamos enfrentar de otra manera, por lo menos en lo que corresponde a medios y capacidad, porque está claro que los medios eran muy escasos. Es más, señor subsecretario, ustedes hicieron un simulacro en la bahía de A Coruña donde llegaron a reconocer por escrito que se apreció falta de potencia de tiro en las embarcaciones auxiliares que participaron en el tendido de las barreras de protección en las playas, porque tenía escaso calado e insuficiente potencia de los motores. Cuando ustedes en un simulacro aceptan cosas así, a nosotros nos tranquilizaría más si ustedes nos dijeran en cuánto tiempo vamos a tener esos cuatro barcos anticontaminantes y en cuánto tiempo vamos a tener remolcadores de más tirada.

Por último, en cuanto a la cuestión de refugios, ya sé que no existen refugios en el sentido de aceptar barcos con accidentes graves, sobre todo con problemas de contaminación o de explosión, pero sí existen zonas donde hoy se puede fondear para ahorrar y por motivos de seguridad cuando hay temporal sin entrar en puerto, en concreto la ría de Ares es una de ellas, ahí entran barcos que no pagan un céntimo para no entrar en Ferrol o A Coruña y que por motivos de seguridad paran en Fisterra porque hay condiciones de oleaje terribles y se meten allí por motivos de seguridad. Me gustaría saber en qué legalidad se apoya eso o qué saca el Estado español de ese tipo de permisividad, porque eso ocurre y está a la vista de la gente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Por el Grupo Parlamentario Socialista, la señora Marzal tiene la palabra para un turno de aclaración.

La señora **MARZAL MARTÍNEZ**: Señor subsecretario, usted mismo ha dicho que el tema de los medios era un debate en el que no quería entrar, pero yo tengo la obligación de traer aquí la preocupación de las familias de Murcia que precisamente son los familiares de ese pesquero al que usted ha hecho alusión, y quiero comentarle que la coordinación ha sido buena, el procedimiento ordinario ha sido correcto, si bien no se han puesto en marcha todos los medios extraordinarios que quizá en una situación de emergencia como esta hubieran sido necesarios. El asunto está sin concluir, esperemos que concluya felizmente, pero desde el anuncio de la desaparición se ha dejado transcurrir un tiempo que ha podido ser fundamental para la recu-

peración de estos tres marineros, y sólo gracias a las presiones de la familia, gracias a las denuncias en la prensa e incluso a las propias gestiones que ha hecho este grupo, se han puesto en marcha una serie de medios extraordinarios, como es precisamente la colaboración que usted ha mencionado como fundamental, el Ejército del Aire, con el Servicio de Vigilancia Aduanera y con la Secretaría General de Pesca Marítima, pero todo eso transcurridos ya cinco días desde que se produjo la desaparición. En todo caso, quedan todavía sin poner en marcha otros recursos, como es por ejemplo el remolcador de altura que existe en el puerto de Cartagena, que al decir de la familia se les ha informado que iba a tardar demasiado en llegar al lugar. Esto significa que si se hubiera puesto en funcionamiento este remolcador desde el primer momento, quizá, vuelvo a repetir, hubiera podido contribuir a una pronta y feliz solución del problema.

No podemos eludir el tema de los medios de que se dispone y de las decisiones que a veces se hacen excesivamente burocráticas, excesivamente ordinarias, como decía antes, cuando estamos hablando de la angustia de unas familias con las que no queremos en absoluto jugar pero que están ahí, y que a cada uno le duele directamente según le afecta. Nosotros queremos reconocer que se han puesto en marcha algunos medios, pero la mayoría se han tenido que poner en marcha después de las presiones, y para nosotros la actuación de la Dirección General de la Marina Mercante y del propio Sasemar ha sido excesivamente lenta y burocrática.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Delgado tiene la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: Simplemente para aludir a una cuestión que nuestro grupo parlamentario quiere resaltar y por la que formulo esta observación al señor subsecretario, en el sentido de la importancia que damos al hecho de que España haya presentado la propuesta para que el plan de auditorías modelo de la OMI para los Estados de abanderamiento tenga carácter obligatorio y que los resultados de las auditorías sean de carácter público. Entendemos que es un buen instrumento para combatir que las listas negras de los accidentes año tras año se ven completas de barcos de banderas de los mismos países donde los sistemas de inspección y de clasificación brillan por su ausencia.

Finalmente, agradecerle nuevamente en nombre de nuestro grupo su información, su intervención y su buen sentido común, que sin duda tiene bastante relación con su ascendencia materna.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Para cerrar el debate, finalmente tiene la palabra el señor subsecretario.

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

Señor Rodríguez, en el primer tema del modelo, simplemente constatamos que puede haber opiniones distintas. Yo creo que la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo y las conferencias sectoriales, ahora ya funcionando ordinariamente, serán un buen lugar de debate para ver si el modelo es bueno o no, o si se puede perfeccionar, pero es evidente que hay que respetar las competencias que nos hemos dado entre todos en la Constitución, y esa es la forma de funcionar.

Tengo que decirle que en la reunión de Cartagena algo en lo que estábamos de acuerdo todos, todas las comunidades autónomas cualquiera que fuera su color político, es que en esta materia lo mejor es sumar y no restar. Por tanto, no se puede pedir competencias y no ejercerlas. Creo, pero no quiero hablar de memoria, que las competencias medioambientales están así porque son de las comunidades autónomas, y en consecuencia tienen que ejercerlas de manera todo lo abierta que usted quiera.

En segundo lugar, no hay permisividad en relación con las zonas de fondeo. No le había entendido bien antes, pero creo que estamos diciendo lo mismo justamente, que sobre los Estados costeros hay que tener una vigilancia que evite maniobras de todo tipo en general que pongan en riesgo a la población de manera innecesaria. Cuando sea posible, incluso en el futuro técnicamente sería necesario que pudiéramos llevar a los barcos casi —entre comillas— como un avión conducido por una senda donde tuviésemos control permanente. Hoy no es posible, y estoy diciendo una cosa que a lo mejor es una barbaridad técnica.

Señoría, en relación con el tema de Cartagena, agradeciendo además la oportunidad que me da, quiero decirle dos o tres cosas. Primero, que debe haber una información no correcta, sin perjuicio de que creo que la Dirección General de la Marina Mercante desde luego ha atendido rápidamente a las familias, además en materia de salvamento es muy importante, señoría, y comparto con usted, la sensibilidad y el apoyo humano, porque en ese momento los que están en tierra están en una gran dificultad. A lo largo de este año hemos tenido numerosos incidentes, incluso en Canarias algún hijo o hija de un miembro de esta Cámara, tuvo una dificultad y yo tuve oportunidad de hablar con él para animarle en los momentos que estábamos sin saber todavía nada. Afortunadamente todo acabó bien; ojalá sea así también en este caso.

Desde el primer momento se activaron todos los medios, y es verdad que hay que poner de manifiesto una cosa que S.S. indirectamente señala, y es que el servicio de rescate en términos internacionales está dividido por zonas entre los Estados, y a veces existen dificultades para entrar en esas zonas y hay que tener un área de referencia. Por eso nosotros hemos puesto

todos los aviones, y si S.S. tiene alguna otra necesidad yo me brindo muy gustosamente —aunque no soy directamente el competente, lógicamente es la Dirección General de la Marina Mercante—, para trasladar cualquier preocupación y que se haga todo lo que haya que hacer, pero los barcos están situados, como muy bien decía el señor Rodríguez aunque discutía un poco si la ubicación era buena desde el punto de vista periférico, para cubrir unas determinadas áreas, por razones técnicas que no políticas.

Tampoco podemos desproteger Cartagena, porque nos puede ocurrir en cualquier momento un incidente allí mismo y entonces estamos en una contradicción, lo cual no quiere decir que desde el punto de vista de los técnicos no pongan todos los medios que sean necesarios, no lo dude, señoría, y no dude además que el sufrimiento de la gente de los servicios de rescate es a veces no poder tener éxito en todo.

Vamos a desear que a pesar del tiempo transcurrido desde la producción hipotética del incidente, porque todavía como S.S. sabe no hay señal de radiobaliza ni ninguna otra señal que nos permita la localización, deseamos —repito—, el resultado mejor y desde luego naturalmente las familias cuentan no sólo con el apoyo moral del Gobierno sino con el apoyo total de todos los medios de la Administración que pueda haber.

Es verdad, y aprovecho para señalarlo, que tiene una enorme importancia el salvamento marítimo —cualquier oportunidad es buena para que conste en el «Diario de Sesiones»— y la radiobaliza o la señal, porque el problema es la localización. El mar es muy grande, señorías, y lógicamente alguien perdido en pleno océano no es fácil de localizar. La clave está en la localización, porque cuando los técnicos tienen la señal pueden actuar con mucha rapidez, con más o menos éxito pero con mucha rapidez. En este momento, por lo que yo sé y por lo que me dicen los técnicos, uno de los problemas es que no tenemos señal. Por eso también, como creo que sabe S.S., hemos dado información a través del Ministerio de Asuntos Exteriores, que también es muy importante, tanto a Túnez como a Argel para que comprueben en los puertos no vaya a ser que por algún motivo hayan arribado a algún puerto para protegerse,

para abrigarse y no hayan sido localizados todavía. Ojalá —hago votos para ello y estoy absolutamente de acuerdo con S.S.—, tengamos éxito, y deseo lo mejor, naturalmente, a la familia.

Por último, creo que aunque es un apunte también es importante. España ha sostenido, no ahora sino desde la reunión de Japón de principios del año 2002, la necesidad de las auditorías y de que fueran obligatorias. En Japón se llegó a la votación, aunque no era una reunión formal, entre los países más importantes en materia de seguridad marítima de que no fueran obligatorias. Nosotros hemos planteado expresamente en la OMI que sean obligatorias y además que sus resultados sean públicos. Tampoco hay que inventar nada, señorías, es exactamente lo que ocurre con las auditorías en aviación civil y en el transporte aéreo. Cada equis tiempo se controla si las administraciones de los países que tienen la responsabilidad del abanderamiento —en este caso España hace dos años sufrió con éxito una auditoría de esta naturaleza— están haciendo las cosas correctamente y los resultados se hacen públicos, porque de otra manera nos encontraremos con que siempre habrá diferencias de estándares en la exigencia; sin llegar a lo que dialécticamente decía antes el señor Rodríguez que me parece excesivo, de que la inspección se haga en función de una caja de tabaco, pero no cabe duda de que puede haber estándares distintos, por eso es fundamental que existan las auditorías, que sean obligatorias y el resultado público. He de decir que en este momento la posición española una vez más es casi del *Llanero Solitario*. Esperamos convencer a muchos más para que eso sea así, pero es uno de los asuntos que en este momento cuenta con más dificultades en el seno de la Organización Marítima Internacional.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Muchas gracias, señor subsecretario.

Agotado el orden del día, levantamos la sesión.

Era la una y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

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**

