



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 629

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 35

celebrada el miércoles, 28 de junio de 2006

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora ministra de Fomento (Álvarez Arza), para informar sobre la seguridad de los distintos modos de transporte, correspondiendo al debate agrupado de las iniciativas de los Grupos Parlamentarios Popular en el Congreso y Socialista del Congreso. (Números de expedientes 213/000403, 213/000601, 213/000623 y 213/000654.)

2

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Va a dar comienzo la sesión que tiene como objeto la comparecencia de la excelentísima señora ministra de Fomento, sobre la seguridad de los distintos modos de transporte que por acuerdo de la reunión de portavoces corresponde al debate agrupado de tres iniciativas del Grupo Parlamentario Popular y una del Grupo Parlamentario Socialista. En la reunión de portavoces acordamos que el debate por su singularidad y por ser un debate agrupado de cuatro iniciativas comenzará, como es habitual, con la exposición de la señora ministra y después se abrirá un turno de intervenciones de los distintos grupos parlamentarios, si no hay objeción por los portavoces, comenzando por los grupos que han solicitado la comparecencia, el Grupo Popular, el Grupo Socialista y posteriormente de menor a mayor, al que responderá la señora ministra y se abrirá un segundo turno en el mismo orden en el que he especificado. También acordamos que el primer turno para los señores portavoces, dada la agrupación de las cuatro iniciativas, será de 15 minutos. En el primer turno tendré la flexibilidad propia para que los grupos puedan expresarse, flexibilidad que espero no sea excesiva y, en el segundo, en función del tiempo seremos un poco más estrictos. Señora ministra tiene la palabra para sustanciar el objeto de la comparecencia.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señor presidente, señorías, comparezco ante esta Comisión para explicar las medidas adoptadas por mi departamento en el ámbito de la seguridad del transporte. Considero especialmente oportuna la celebración de esta comparecencia porque se han cumplido dos años desde que el Gobierno comenzó a ejercer sus responsabilidades y, es por tanto, un buen momento para hacer balance sobre la prioridad de nuestra política. La primera prioridad de nuestra política de infraestructuras y de transportes es precisamente la seguridad. La seguridad que contemplamos en esta nueva política de infraestructuras se hace desde una doble perspectiva: la operacional y la protección frente a actos delictivos y la planteamos de una forma transversal e integral. De manera transversal porque afecta a todos y cada uno de los modos de transporte e integral porque incorpora a todas las fases, desde el diseño y la construcción de las infraestructuras y el material de transporte, a la explotación y la operativa de cada modo de transporte. Con este planteamiento pretendemos dar una respuesta eficaz a uno de los déficits más importantes que detectamos al llegar al Gobierno que era la situación precisamente de la seguridad del transporte. Al inicio de la legislatura nos encontramos en relación con la seguridad, una situación que podríamos calificar de preocupante. La seguridad de la red de carreteras destacaba por los numerosos tramos deficientes y accesos peligrosos y con un diseño y señalización inadecuada en los casi 2.100 kilómetros de autovía de primera

generación. La existencia de una red de carreteras del Estado de numerosos tramos con insuficiente capacidad o deficiente trazado, así como con travesías por zonas densamente pobladas con el consiguiente riesgo de accidentes tanto para personas como para vehículos. La disminución sistemática de las inversiones en conservación y explotación en los ejercicios anteriores a 2004 situaban el esfuerzo presupuestario en un uno por ciento, muy lejos del 2 por ciento que recomienda el Banco Mundial. El sector del transporte por carretera, su situación, era muy atomizada: excesivo número de empresas de reducidas dimensiones con niveles insuficientes de inspección y cada vez mayor edad media de los transportistas autónomos.

En cuanto a la red ferroviaria, la convencional presentaba una falta de conservación en pasos a niveles. Existían 3.764 pasos a nivel, responsabilidad del Ministerio de Fomento que presentaban muchos de ellos, por su ubicación o nivel de protección, unas condiciones inadecuadas de seguridad. En cuanto al material móvil ferroviario, presentaba insuficiencia en el nivel de mantenimiento y en la renovación del material, así como deficiencias en la implantación de los nuevos sistemas de seguridad y de señalización. Por último, deseo comentarles que la entrada en vigor de la nueva Ley del sector ferroviario y su falta de desarrollo, cuando llegamos al Gobierno, constituía una oportunidad en relación con la normativa sobre seguridad de esta infraestructura del material rodante y de la operación ferroviaria.

Por lo que se refiere a la seguridad marítima, la flota de embarcaciones de salvamento marítimo, tanto rápidas como remolcadores, presentaba una edad media elevada y era claramente insuficiente, poca capacidad de tiro y una capacidad de recogida solamente testimonial. Les comento que teníamos una capacidad de recogida de vertidos de 80 metros cúbicos cuando un buque mercante de tamaño medio grande, de cualquier tipo, tiene unos tanques de combustible para su consumo de una capacidad entre 600 y 1.000 metros cúbicos.

En cuanto a la flota aérea de salvamento marítimo, los helicópteros estaban muy envejecidos, una edad media de más de 30 años, con dos de ellos disponibles, pero al límite de su vida útil y además no se disponía de aviones para tareas de vigilancia, búsqueda marítima y lucha contra la contaminación. Se contaba con solo dos bases estratégicas insuficientes que no cubrían adecuadamente la fachada marítima, puesto que estaban en Madrid y A Coruña exclusivamente —y, por lo tanto, el Mediterráneo y Canarias tenían graves problemas de cobertura a través de estas bases estratégicas— y con una flota de buques españoles calificada en la lista gris del memorándum de París, de calidad media en cuanto a seguridad y una flota pesquera con embarcaciones de menor tamaño con carencias importantes de estabilidad y de posibilidades de localización en caso de algún incidente.

En cuanto a la seguridad aérea, al inicio de la legislatura se caracterizaba por una aguda escasez de recursos

materiales y humanos para realizar inspecciones que condujo a una notable insuficiencia del número de inspecciones en aeronaves; por ejemplo, en 2003 España fue, de los Quince países de la Unión Europea, uno de los que menos inspecciones ASFA, que son a las aeronaves extranjeras, realizó solo tres inspecciones. En 2005, para que ustedes puedan tener idea de la medida, hemos realizado 366 inspecciones de este tipo. En 2003 se realizaron 317 inspecciones a aeronaves y servicios nacionales en operaciones de vuelo, mantenimientos de aeronaves, trabajo de extinción de incendios. En 2005 se ha multiplicado por ocho esta cifra, por lo tanto, nuevamente este dato lo doy para que puedan apreciar la escasez del número de inspecciones tanto en aeronaves extranjeras como nacionales. No fue casualidad por eso que cuando llegamos al Gobierno la seguridad pasase a ser una de las principales preocupaciones desde el inicio de la legislatura. Preocupación por otra parte compartida con la Unión Europea, tal y como se recoge en el libro blanco de la Comisión Europea, y esta prioridad ha sido recogida en nuestra política de infraestructuras de una manera expresa en el Plan estratégico de infraestructura y transportes 2005-2020 (PEIT) como un elemento esencial de la nueva política de transportes. Para dar cumplimiento a las directrices del PEIT y para desarrollar de manera coordinada y coherente el enfoque transversal e integral a que he hecho referencia, hemos puesto en marcha planes específicos de seguridad para cada modo de transporte; le hemos dado la necesaria cobertura financiera y ello ha supuesto un incremento significativo de los recursos destinados a ello y estamos ejecutando dichos planes conforme a las previsiones establecidas.

A continuación les voy a exponer qué es lo que estamos haciendo. Quisiera subrayar que ya hemos realizado en estos dos años de legislatura un gran esfuerzo de inversión en materia de seguridad; hemos adoptado decisiones que implican una inversión en gran parte ya ejecutada en todos los modos de transporte que se elevan a más de 6.400 millones de euros. Permítanme que seguidamente pase a comentarles las actuaciones más relevantes que hemos puesto en marcha en cada uno de estos modos de transporte para hacer frente a las situaciones más graves y más urgentes que detectamos al llegar al Gobierno.

En materia de carreteras, señorías, hemos puesto en marcha una serie de actuaciones para mejorar la conservación de la red de carreteras del Estado; dotar de medios a los servicios de explotación y seguridad vial y aumentar la inspección en relación al transporte por carretera que ha supuesto entre 2004, 2005 y 2006 una inversión total de 2.000 millones de euros. Comenzamos, como recuerdan ustedes, en 2004 con un plan de choque que ampliamos (un Plan de choque de seguridad vial y conservación) en los dos ejercicios siguientes 2005 y 2006; suponen una inversión total, como les decía, cercana a los 2.000 millones de euros, 1.915 millones de euros, y comprende 800 actuaciones distribuidas por todo el

territorio, dirigidas especialmente a reducir el riesgo de los tramos de mayor concentración de accidentes. Estos planes incluyen la conservación de firmes y estructuras con actuaciones de mantenimiento y refuerzo de firmes, así como de reparación y conservación de infraestructuras como puentes, viaductos y túneles, la seguridad vial y la señalización, especialmente en estos tramos a los que he hecho referencia, con actuaciones preventivas y también con mejoras de la señalización orientativa en la autovía.

La ejecución de estos planes está muy avanzada, ya hemos licitado 500 actuaciones por un importe de más de 1.200 millones de euros, o sea, el 63 por ciento de los planes previstos para 2004, 2005 y 2006 ya están licitados, pero les comento que en 2004 y 2005 se ha licitado todo y en 2006 vamos por el 30 por ciento.

Asimismo, hemos puesto en marcha un Plan de mejora de viabilidad invernal para 2004-2005, cuya cobertura financiera ha permitido una inversión de cerca de 90 millones de euros, con el fin de evitar bloqueo en el transporte y aumentar la seguridad de los desplazamientos en caso de condiciones climatológicas adversas, de tal forma que hemos incrementado en casi 200 el número de quitanieves, hemos duplicado la capacidad de almacenamiento de sal, hemos construido 14 aparcamientos de emergencia que estarán en servicio en noviembre de 2006 y, hemos puesto en marcha, nuevas normas de coordinación a través de un nuevo protocolo entre los distintos responsables de la Administración del Estado. También, señorías, hemos incrementado la seguridad del transporte por carretera a través de una serie de medidas acordadas con el sector, la implantación del tacógrafo digital, la intensificación de las inspecciones, con la creación de 24 nuevas plazas de inspectores y la coordinación con las inspecciones de otros ministerios, la mejora de la formación de los conductores profesionales, la incentivación al abandono de la actividad de los transportistas mayores de 60 años para rejuvenecer el sector.

En cuanto al ferrocarril, señorías, que es el modo de transporte que cuenta con mejores índices de seguridad, les tengo que avanzar que tenemos mucho que hacer y estamos haciendo en relación a los pasos a nivel, así como en materia de señalización y de operatividad ferroviaria. Por ello estamos desarrollando actuaciones para mejorar la seguridad del ferrocarril que supone una inversión por encima de los 3.600 millones de euros. En primer lugar, hemos puesto en marcha un Plan de seguridad de pasos a nivel con una cobertura de 1.080 millones de euros con una vigencia temporal de 2005 a 2012, del que ya hemos ejecutado por encima del 50 por ciento de lo previsto para el primer cuatrienio, que prevé actuaciones para mejorar la seguridad de todos los pasos a nivel de nuestro país, responsabilidad del Ministerio de Fomento. El plan supone la supresión de 1.931 y la mejora del grado de protección del resto; el esfuerzo que ya hemos realizado supone la suspensión de 450 pasos a nivel y, por lo tanto más del 60 por ciento del

objetivo del cuatrienio, y la elevación del nivel de protección de otros 287, concretamente sobre los que hemos actuado, es decir el 52 por ciento del objetivo del primer cuatrienio. Por otra parte señorías, hemos desarrollado un nuevo reglamento del sector ferroviario en materia de seguridad con la obligación del certificado de seguridad para la empresa operadora ferroviaria y la obligación de investigar los accidentes ferroviarios.

Por último, hemos aprobado un Plan estratégico de seguridad de RENFE para el período 2005-2009 que conlleva una inversión de 290 millones de euros e incluye actuaciones sobre los sistemas de seguridad y señalización, la mejora de la formación del personal y la inspección y control de la operación ferroviaria. ¿Cuál es el objetivo señorías? Reducir la Tasa de Riesgo Admisible (TRA). Reducirla al 0,030 en el año 2009 teniendo en cuenta que en la anterior legislatura la tasa de riesgo admisible era el 0,78, es decir, vamos a reducir la tasa de riesgo admisible, que es la media de los accidentes de tren que se producen por millón de kilómetros de recorrido, en relación a la anterior legislatura en un 96 por ciento. Al respecto, me gustaría resaltar las decisiones que hemos tomado en relación con los sistemas de seguridad y señalización de los vehículos ERTMS y ASFA digital; ya se están llevando a cabo y el período hasta la finalización de este plan será el 2009. En los nuevos trenes AVE, señorías, se van a instalar además de los nuevos equipos ERTMS el ASFA digital como sistema de respaldo. En las actuales líneas de AVE se instalará el ASFA digital en sustitución del ASFA tradicional. En la línea Madrid — Sevilla se mantendrá el LZB. En los trenes regionales y de largo recorrido y cercanías se va a sustituir el tradicional por el digital, en el sistema ASFA, y está previsto instalar ERTMS en algunas líneas de cercanías en aquellas en las que la demanda de tráfico así lo requiera; un ejemplo, es la nueva línea que se está haciendo Atocha — Chamartín. Estos cambios suponen una mejora de la seguridad aportada por los sistemas más avanzados, puesto que el sistema ERTMS nos permite corregir en un 95 por ciento los errores humanos del personal de conducción en relación al ASFA tradicional y, el ASFA digital, permite reducir en un 60 por ciento los fallos atribuibles a errores humanos en relación al ASFA tradicional. Finalmente, señorías, también en este plan de modernización y un Plan de seguridad de RENFE del que les estoy hablando, RENFE Operadora, la modernización de las cajas negras es otra actuación que estamos llevando a cabo. La caja negra de los trenes, como saben ustedes, recoge las incidencias en la conducción y en la circulación y se están instalando estos nuevos equipos que facilitarán no solamente las actividades de inspección y la investigación de los incidentes, sino la reconducción de aquellos temas que se hayan observado que no tienen el funcionamiento que tienen que tener. Se ha previsto además la renovación de estos equipos en el parque actual así como su incorporación en todos los trenes de nueva adquisición.

En relación a la seguridad marítima, señorías, se está haciendo un gran esfuerzo; se aprobó un Plan puente que suponía una inversión de 310 millones de euros, para paliar la escasez de medios en materia de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación y así elevar su nivel de seguridad y también elevar el nivel de seguridad de nuestra flota pesquera y mercante. La importancia de la labor que realiza salvamento marítimo en estos dos últimos años, si me permiten que se las cifre con datos, es: la atención entre 2004 y 2005 de 38 personas al día, de las cuales 20 han sido personas que han venido en pateras o cayucos. Hemos atendido un total de 8.000 emergencias marítimas y por lo tanto había que hacer un esfuerzo y así se hizo con el plan Puente, que anticipaba las medidas del Plan nacional de salvamento marítimo. Este Plan puente está ejecutado en más del 80 por ciento porque ya las inversiones planificadas se encuentran o comprometidas o en ejecución. En relación a nuestra flota mercante, nos propusimos elevar su nivel de seguridad y en enero de 2006 conseguimos elevarla de la lista gris, del nivel medio al nivel máximo, por primera vez en la historia de nuestra flota mercante. Se han incrementado las inspecciones previas a la salida de los buques al extranjero y además se han sancionado, se han incoado expedientes sancionadores, a aquellos buques que no cumplían con nuestra normativa, de tal manera que España, en enero de 2006, ha entrado a formar parte de la lista blanca del memorando de París, con todos los beneficios que para nuestra flota, para nuestra economía y para nuestro país significa este distintivo de marca de calidad.

En relación a nuestra flota pesquera, que es la primera de Europa y que faenan 15.000 buques, hemos puesto en marcha un plan de seguridad que va destinado a mejorar la estabilidad, facilitar la localización y a la concienciación e información de todos los que actúan en el sector, pescadores y armadores, en materia de seguridad.

Termino este análisis de lo que hemos hecho, señorías, en medidas de seguridad del transporte aéreo, con un conjunto de inversiones de 402 millones de euros. Aprobamos el Plan de choque de seguridad aeronáutica con objeto de aumentar y mejorar cuantitativa y cualitativamente las actuaciones inspectoras con unos resultados muy relevantes en materia de inspección, tanto sobre aeronaves extranjeras como nacionales. En relación a la inspección de las aeronaves extranjeras, les comentaba, que hemos pasado de tres, realizadas en 2003, a 366 realizadas en 2005 y esto señorías ¿qué significa? Que hemos inspeccionado una de cada 11 aeronaves extranjeras que han operado en nuestro país y que hemos multiplicado por 122 el número de inspecciones llevadas a cabo en estas aeronaves en los aeropuertos españoles. De tal manera que si España fue uno de los últimos países de los Quince de la UE en 2003 en inspecciones a aeronaves extranjeras, ahora somos los cuartos de los Veinticinco; de ser prácticamente los últimos, los terceros por la cola de los Quince, hemos pasado a ser los

cuartos de los Veinticinco en 2005. Ese ha sido el esfuerzo que se ha hecho en inspección a las aeronaves extranjeras. No sabemos cual va a ser el comportamiento de otros países en 2006, pero creemos que vamos a estar los primeros de los Veinticinco en 2006. En cuanto a las inspecciones en aeronaves y operadores nacionales que nuestro ámbito de competencia, como es evidente es mucho mayor; se realizan inspecciones en todas las aeronaves nacionales y como media se han hecho siete inspecciones por cada aeronave nacional, analizando distintos conceptos que eran sometidos a inspección como les he comentado, operaciones de vuelo que, por ejemplo, hemos multiplicado por cinco o de capacidad de reacción en caso de incendio, etcétera, de tal manera que hemos tomado decisiones importantes en materia de inspecciones en aeronaves y operadores nacionales.

AENA, que es otro ámbito distinto, ha hecho un gran esfuerzo en la seguridad aeroportuaria. Hasta ahora estábamos viendo la seguridad de la navegación aérea y ahora pasamos a la seguridad de nuestros aeropuertos. Ha hecho un plan 2005-2009 para aumentar la seguridad que abarca tanto medidas de seguridad operacional (Safety), como medidas de seguridad de personas y bienes en los aeropuertos (Security). Hemos aumentado el número y la calidad de las inspecciones sobre los aeropuertos y los diferentes operadores. Hemos mejorado el equipamiento de seguridad operacional de nuestros aeropuertos con sistemas ILS con nuevos radares, con vehículos autoextintores, etcétera, y hemos mejorado la formación de las personas que operan en este ámbito con la realización de simulacros de accidente, evacuación de edificios, etcétera. En cuanto a las medidas de seguridad de personas y bienes, que es de carácter policial y que cuya responsabilidad es del Ministerio del Interior, nosotros completamos esa seguridad con una vigilancia privada para lo que AENA ha duplicado el gasto en vigilancia en los aeropuertos respecto a la legislatura anterior y hemos mejorado los sistemas de equipamiento, de inspección de equipaje, de control de accesos, etcétera, de nuestros aeropuertos. También hemos llevado a cabo medidas de prevención de riesgos laborales y les diré que AENA ha logrado reducir los índices de siniestralidad a niveles muy bajos, de tal manera que en obra aeroportuaria, obra que se puede comparar con la siniestralidad de otro tipo de actividades del sector que no sea en infraestructura aeroportuaria, en los aeropuertos se sitúan en un 70 por ciento inferior en siniestralidad a la media nacional. Como muestra del importante esfuerzo inversor realizado por AENA, permítanme SS.SS. que compare estos dos años con la legislatura anterior. Hemos invertido en seguridad en estos dos años más que en los cuatro años de la legislatura anterior y ese es el nivel no solamente del compromiso, sino de la ejecución y de la aplicación de este compromiso por la seguridad que también hemos llevado a cabo en materia aeroportuaria. Quiero destacarles que hemos incluido un plan de seguridad que incluye la implantación de los sistemas ILS en los aeropuertos y

que va del 2004 al 2008. Ya hemos actuado sobre 11 sistemas ILS mejorando su nivel de seguridad, elevando este nivel o modificando el sistema o implantándolo por primera vez.

Con esto, señorías, termino el balance de lo que hemos hecho en estos dos años de legislatura y resumo diciéndoles que hemos llevado a cabo o hemos tomado decisiones que suponen una inversión cercana a los 6.400 millones de euros. Somos conscientes de que ha sido un esfuerzo muy importante, pero también somos conscientes de que no es suficiente, que tenemos que seguir trabajando y así lo hemos hecho. Por eso el 5 de mayo de 2006 el Consejo de Ministros aprobó un amplio paquete de medidas adicionales de seguridad que paso a exponerles y que suponen un nuevo impulso y se concreta en un nuevo esfuerzo inversor para todos los modos de transporte que superan los 16.500 millones de euros; así que señorías, estas medidas aprobadas por el Consejo de Ministros de 16.500 más los 6.200 que no los incluimos y sobre los que ya hemos tomado decisiones, hacen que superemos o estemos cerca de los 23.000 millones de euros en medidas de seguridad tomadas por este Gobierno. ¿Cuáles son? En seguridad viaria, señorías, hemos tomado diversas medidas que suponen una inversión del orden de los 15.500 millones de euros y que afectan a la seguridad del sistema viario de tal manera que incluyen el acondicionamiento, la conservación y el mantenimiento de nuestras infraestructuras viarias, la señalización vial, la modificación de las barreras de seguridad, la implantación de nuevos sistemas de seguridad en túneles, las operaciones de transporte con especial atención a las mercancías peligrosas. En cuanto al Plan de acondicionamiento de las autovías de primera generación, contempla una inversión de casi 5.000 millones de euros; se va a llevar a cabo entre 2006-2011, supone actuaciones sobre 2.100 kilómetros de autovías de primera generación, que saben ustedes que son las que tienen su origen en la década de los ochenta y mejorarán notablemente la seguridad. Entre los 2006 y 2007 se licitará el 72 por ciento de esta obra y supondrá una inversión cercana a los 4.000 millones de euros. La finalización se producirá en 2009. Concretamente en este año 2006 tenemos previsto licitar 1.000 kilómetros de carreteras y por lo tanto estas licitaciones que se iniciarán en septiembre. El resto, el 28 por ciento de este plan, se licitará entre 2008 y 2009 y finalizará en 2011. Para la cobertura financiera de estas obras, por primera vez, el Ministerio de Fomento utilizará una fórmula de régimen concesional y es que se licitará la concesión de la obra pública para su rehabilitación, conservación y explotación. Se acondicionará en los dos primeros años de la concesión y se mantendrá en los siguientes veinte, de tal manera que se establece un canon variable en función del tráfico de la carretera que se abonará a través de los presupuestos del Estado y este canon también será variable, de acuerdo con la calidad del mantenimiento que haga la concesionaria en los años siguientes; de tal manera que los dos primeros años

tendremos acondicionada la autovía y mantenida en los mejores estándares en los veinte siguientes.

La asunción de riesgo por parte de la concesión, del concesionario, permitirá que se cumplan los requisitos de Eurostat y además cumplamos los requisitos de déficit público que están establecidos, aprobados por el Consejo de Ministros y por la Unión Europea. También hemos aprobado un plan de conservación y explotación de la red de carreteras, que abarca entre 2006 y 2012, que supone una inversión de 10.400 millones de euros. Este plan supone llegar al 2 por ciento para la conservación de nuestro patrimonio viario que son los estándares, que les comentaba a ustedes, que recomienda el Banco Mundial y supone una inversión de 1.200 millones de euros al año para mantenimiento y conservación de nuestras carreteras. Este esfuerzo presupuestario supone duplicar los recursos que se destinaban a conservación y mantenimiento por parte del Gobierno anterior en la legislatura anterior. La inversión y conservación de carreteras en los presupuestos de 2004 se elevó a 634 millones de euros, como estamos hablando de situarnos por encima de los 1.200 millones de euros, la cuenta de la duplicación es absolutamente fácil de hacer.

Las actividades a desarrollar por el plan COE se refieren a mantenimiento y viabilidad, se refieren a reposición y mejora de firme, se refieren a seguridad vial y se refieren a un programa de explotación. Otra medida de seguridad que hemos aprobado en Consejo de Ministros y cuya aplicación hemos iniciado ya. Es un plan de instalación de barreras de seguridad especiales para motocicletas, con objeto de reducir la gravedad de los accidentes de las motocicletas y que supone una inversión de 43 millones de euros y un plazo de ejecución de seis años que vamos a poner en marcha en el segundo semestre de 2006. ¿Por qué les decía que ya hemos puesto en marcha? Porque este ya es el resultado de la aplicación de un programa de investigación y desarrollo de la Dirección General de Carreteras para ver cuál era la actuación que mejor respondía a las condiciones de seguridad que íbamos buscando. La adecuación de más de 1.500 kilómetros de barreras de seguridad, que como les digo en 2006 vamos a licitar en el segundo semestre 243 kilómetros, suponen la actuación sobre tramos de la red que tienen mayor riesgo de accidente para los motoristas y las medidas contempladas suponen el resultado de un programa especial de I+D+i. Vamos a instalar bandas horizontales en las barreras, una banda adicional a la metálica, flexible en la parte inferior que impedirá, en caso de accidentes, a los motoristas que se deslicen por debajo de la barrera y su cuerpo choque con elementos cortantes y, por lo tanto, también vamos a sustituir en el resto de los tramos de las barreras todos los elementos cortantes. Otra medida importante que ha sido aprobada por el Consejo de Ministros es la revisión y actualización de las normas de señalización vertical al objeto de hacer las señales y los carteles más legibles y entendibles como una medida que además yo creo que está muy demandada por la sociedad porque es una

medida muy importante para la seguridad vial. Estamos llevando a cabo ya los estudios de la situación normativa, estamos viendo la comparación con otros países, estamos viendo la situación de España y en 2007 se redactará la nueva normativa que regule la señalización. Hemos puesto en marcha un plan de actuaciones para mejorar la seguridad también en los túneles que supone, por una parte, la construcción de instalaciones de seguridad en los túneles con una inversión de 120 millones de euros y, en 2006, vamos a licitar cuatro proyectos de este plan y comprende la construcción de galerías de evacuación, la mejora de las instalaciones de ventilación, postes S.O.S., postes de extinción de incendios, instalaciones de alumbrado, etcétera, y, por otra parte, la aprobación de una normativa que establezca los nuevos requisitos de seguridad que deben cumplir los túneles adaptados a la Unión Europea.

Para terminar este análisis de medidas sobre la red viaria, me gustaría comentarles que el 5 de mayo también se aprobó una nueva regulación para las operaciones de transporte terrestre de mercancías peligrosas en todo el territorio nacional, con medidas orientadas a aumentar la seguridad en este tipo de transportes y de las que quiero destacar una nueva normativa de transportes de mercancías peligrosas con mayores exigencias en materia de red de itinerarios y circunvalaciones de las poblaciones y la ampliación de las exigencias de formación obligatoria a los ayudantes del conductor. (Pido disculpas porque voy muy rápida, pero quiero explicar todo lo que ha aprobado el Consejo de Ministros, para después pasar ya a todas las intervenciones y poderles explicar cuantas cuestiones hayan surgido a través de mi intervención.)

En materia de seguridad ferroviaria, lo que está previsto es continuar la aplicación del plan de pasos a nivel y además aprobar tres nuevas disposiciones en materia de seguridad: En primer lugar, el reglamento de seguridad de la red ferroviaria de interés del Estado con la creación de dos nuevas autoridades ferroviarias; una es la que será responsable de extender los certificados de seguridad para poder circular, para los nuevos operadores que entren en la circulación ferroviaria y, además, la creación de una autoridad independiente para la investigación de accidentes y la emisión de recomendaciones mediante la elaboración de un informe anual donde se analicen las causas y se propongan medidas tendentes a evitarlos; en segundo lugar, una nueva reglamentación en materia de personal para establecer nuevas condiciones de formación y demás requisitos exigidos al personal y por último, el reglamento general de circulación del sector ferroviario.

En seguridad del transporte marítimo, señorías, hemos aprobado en Consejo de Ministros de 5 de mayo, el Plan nacional de salvamento marítimo para el periodo 2006-2009. Los objetivos son la prevención y mejorar la respuesta ante las emergencias marítimas. El esfuerzo de cobertura presupuestaria es de 1.022 millones de euros e incluye no solamente el esfuerzo inversor sino también

la cobertura para la operativa de este esfuerzo inversor. La dotación del plan supera los 1.000 millones de euros, supone multiplicar por trece la cobertura financiera del anterior plan y multiplicar por siete la cobertura en relación al esfuerzo inversor. Ya tenemos comprometido el 42 por ciento de estas inversiones. Los objetivos concretos cuantificables de este Plan nacional de salvamento marítimo 2006-2009 en relación a la flota marítima son: presencia física de una embarcación de intervención rápida en cualquier punto del mar dentro de las 15 millas de la costa española en un máximo de 75 minutos; duplicar la capacidad de rescate mediante embarcaciones rápidas en las áreas de emergencias de pateras o cayucos; multiplicar por 90 la capacidad de recogida de contaminantes.

En cuanto a la flota aérea, el objetivo es: primero, disponer de un sistema de vigilancia y localización aérea, hasta ahora inexistente, combinado de aviones y helicópteros y la presencia física de un helicóptero de salvamento en cualquier punto del mar dentro de las 25 millas de la costa española en un máximo de 60 minutos.

En relación a la red de bases, se va a acortar a la cuarta parte los tiempos de respuesta de posicionamiento de equipos y medios de actuación submarina y de lucha contra la contaminación. Adicionalmente en el campo de la seguridad en el transporte marítimo vamos a aprobar en los próximos meses una serie de normas de marina mercante que contienen medidas destinadas a mejorar la seguridad marítima de los buques pesqueros y de las embarcaciones de recreo. Asimismo debo recordarles la próxima entrada en vigor, el 1 de diciembre de 2006, de la Zona Marítima Especialmente Sensible de Canarias, aprobada por la Organización Marítima Internacional a propuesta de España que contará con tres medidas concretas: un sistema de notificación obligatoria para los buques-tanques de riesgo; el establecimiento de dos dispositivos de separación de tráfico, uno entre Tenerife y Gran Canaria y otro entre Gran Canaria y Lanzarote; la creación de ciertas zonas a evitar el agua costera de reserva marina en la que está prohibida la navegación. Igualmente dentro de nuestra actividad internacional ante la Organización Marítima Internacional, el próximo mes de julio vamos a proponer, junto con Marruecos, la modificación del dispositivo de separación de tráfico del estrecho en Gibraltar con la creación de dos zonas de precaución en donde se cruzan las derrotas de los buques Norte-Sur con los de Este-Oeste.

Y por último, para terminar las actuaciones aprobadas por el Consejo de Ministros para aumentar la seguridad del transporte aéreo, hemos aprobado el programa nacional de seguridad para la aviación civil; hemos aprobado la designación del secretario general de transportes como autoridad competente para la coordinación de este programa; hemos aprobado una normativa que consolida las prácticas y métodos para aplicar a las inspecciones SAFA, en relación a las inspecciones con

terceros países y, hemos aprobado el Plan de inspección para el año 2006, que supone multiplicar por más de dos el total de las inspecciones. Supone incrementar en un 69 por ciento las inspecciones destinadas a las aeronaves nacionales y multiplicar por 55 las inspecciones destinadas a aeronaves extranjeras. Este plan incluye además, por primera vez, 20 ámbitos de inspecciones nuevas.

Señorías término, he querido transmitirles la importancia que desde el Ministerio de Fomento damos a la seguridad, que como dije al inicio de mi intervención se ha convertido, lo hemos convertido, en la primera prioridad de nuestra política de infraestructura de transportes. Esta prioridad se refleja en la importancia de las cifras de inversión a las que me he referido, pero señorías va mucho más allá puesto que impregna todas nuestras actuaciones y constituye un elemento esencial del cambio que hemos dado a la orientación estratégica de la política de infraestructuras de transporte de nuestro país. Esta nueva política de infraestructuras de transporte que propugnamos y que hemos puesto en ejecución debe no sólo mantener un adecuado nivel de inversión, sino también dar respuesta a cuestiones tan importantes como la sostenibilidad, el equilibrio territorial o la seguridad, de la que ha tocado hablar hoy, cuestiones que demandan y que preocupan a los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, como dije al comienzo de la sesión, corresponde el turno de intervención a los distintos grupos parlamentarios, comenzando por el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ayala Sánchez. Tiene su señoría la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora ministra, muchas gracias por la información que nos ha facilitado y por el esfuerzo que ha hecho a pesar de tener alguna dificultad en la garganta. Se lo agradezco de suma manera. De todas maneras, señora ministra, tengo que señalar que me ha sorprendido que, a pesar de que las solicitudes de comparecencias que se habían acumulado hacían referencia tanto a la política de infraestructura de transporte como a la seguridad en la propia obra pública, usted no ha hecho ni una sola referencia a lo que es la seguridad en la obra pública y es una cuestión también importante y que entendemos que usted debería haber abordado, habida cuenta de que, como digo, era una de las cuestiones que estaban planteadas en las comparecencias acumuladas. De todas formas, señora ministra, yo le tengo que reconocer que ha tenido usted una gran capacidad al exponer las medidas de su ministerio en cuanto a temas de seguridad, pero en realidad no hay nada novedoso, no hay ninguna cuestión especial y que suponga una novedad por encima de lo normal y del transcurso del tiempo. Evidentemente, su gran esfuerzo ha sido demostrar que su actuación es mejor que la del Partido Popular. Eso es una constante en todas sus intervenciones allá donde las haya y ya fue también la constante en la primera intervención que tuvo usted aquí, nada más a tomar posesión, para señalar cuáles eran las

líneas de actuación de su departamento y, al igual que en todos los demás ministerios, también en el de Fomento había sido un desastre la actuación del Partido Popular, actuación que no sería tan desastre como le voy a tratar de demostrar, pues usted en la mayoría de los casos hace desarrollo y ejecución de cuestiones que se habían dejado en funcionamiento. Y aunque usted no ha dicho nada, como le he dicho anteriormente, de los temas relacionados con la seguridad en la obra pública, nosotros evidentemente se lo tenemos que señalar. Nos extraña que señale que el elemento fundamental de la actuación de su ministerio es la seguridad, cuando desde su toma de posesión mantiene vacante la figura del consejero general de seguridad, que se había creado en el año 2000 y que suponía la existencia de una figura, de una autoridad, tal y como usted ha querido demostrar que se va a hacer en ferrocarriles, que podía tener una visión conjunta de la seguridad de la obra pública. Ahora, diga usted lo que diga, no hay garantías suficientes de seguridad ni visión global sobre la seguridad en la obra pública. Nos ha resultado curioso lo que ha dicho usted en la revista de Fomento del mes corrientemente de que a partir del año 2007 se va a aplicar la auditoría de seguridad vial en todos los proyectos que se hagan. Eso nos lleva a una cuestión importante, ¿es que ahora mismo se están haciendo los proyectos sin tener en cuenta estándares de seguridad vial o es que resulta que todavía no han empezado ustedes a hacer ningún proyecto y todos los que están ejecutando son los que se encontraron cuando llegaron al ministerio? Entonces sí entendería yo que los proyectos que encarguen a partir de 2007 tengan auditoría de seguridad vial. Y desde luego parece que la seguridad no es la gran apuesta, habida cuenta de los numerosos accidentes que se han producido. Me hubiera gustado que hubiera profundizado sobre ellos y evidentemente tendrán que ser objeto de otra comparecencia, de otro análisis, porque nos parecen importantes. Estamos todavía pendientes de que usted nos explique cuáles han sido las razones de la caída del tablero en el viaducto de Granada o por qué está todavía paralizada la tuneladora en el túnel de San Pedro, en la línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid, que lleva un año paralizada sin que sepamos todavía cuáles han sido las razones. Eso sí, la actuación del Partido Popular fue al menos preocupante en palabras de usted hace un momento. No obstante, señora ministra, yo le rogaría que respecto a todas esas actuaciones usted nos ha dicho que están en marcha y que responden a ese plan especial que se aprobó por el Consejo de Ministros el 5 de mayo de 2006, nos diga en su segunda intervención las partidas presupuestarias en las que se soportan las cifras que usted ha señalado. No me refiero evidentemente a las de futuro, pero sí a las de los ejercicios a los cuales usted ha hecho referencia porque, analizados los presupuestos, vemos que o se mezclan algunas de las partidas a las que se hace referencia o incluso se duplican a la hora de su concreción en los acuerdos del Consejo de Ministros; es decir, estamos en un corte y pega, y pega doble en

algunos de los casos. Por tanto, entendemos que esas cuestiones debería usted aclarárnoslas. Y fíjese si tenemos que poner en tela de juicio la preocupación que usted señala que tiene en los temas de seguridad que, acudiendo a su página web, y hablando de la seguridad vial, pues ayer tarde vi que todo lo que hay en la página web del Ministerio de Fomento hablando de seguridad vial en carreteras se refiere al plan 2002-2004. Esta es la actualización, esta es la gestión, esta es la transparencia y esta es la satisfacción que usted puede tener de sus medidas sobre seguridad, sus actuaciones sobre seguridad, en este caso seguridad vial. Indudablemente este plan de choque de seguridad vial, conservación y mantenimiento, lo que hace es mezclar, como le he dicho anteriormente, las partidas correspondientes a distintos programas, pero no tiene una suma equivalente dentro de los presupuestos de 2006 y 2005. Voy a saltarme la manera en que usted ha hecho la exposición y le voy a hablar de lo que usted va a invertir en materia de carreteras, porque el plan de viabilidad inercial es simplemente la continuidad del que se había hecho y en cuanto al del transporte por carretera, con los 56 millones de euros, exactamente lo mismo. Ahora, sí creo que hay que hacer especial hincapié en alguna de las cuestiones que usted ha dicho en relación con el nuevo plan de carreteras. En primer lugar, decirle, señora ministra, que por lo menos habría que sumar bien las cifras porque en el plan especial que se señaló como consecuencia de los acuerdos del Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006 se hablaba de 15.549 millones de euros; usted ha hablado hoy de una cifra cercana a los 15.500 millones, pero evidentemente son 15.400; o sea, hay aumento de 100 millones de euros, que no es una cantidad insignificante a la hora de hablar de cuáles son todas las inversiones y evidentemente son una serie de inversiones y una serie de programas que no tienen una homogeneidad temporal, por tanto, hablar de 15.400 millones cuando hablamos de que el plan COEX son 10 años de ejecución, las autovías de primera generación, que ahora hablaremos de ellas, se quedan en el año nueve, las barreras de seguridad de motos en otra fecha distinta y la seguridad en túneles, lo mismo, pues es de alguna manera, como le dicho anteriormente, hacer un regalo muy bonito con papel de celofán, pero luego hay que demostrar esas inversiones, inversiones que por otra parte tendrán que corresponderse con la ejecución presupuestaria. Porque, señora ministra, usted ha hablado aquí de los porcentajes en los que se están ejecutando los planes que usted ha explicado, pero lo que es preocupante, y usted tampoco nos ha dicho nada, son los datos oficiales de la ejecución del presupuesto del Estado que el IGAE ha hecho para abril de 2006. En la comparecencia ejecutada la semana pasada por el secretario de Estado de Presupuestos, señaló que en el Ministerio de Fomento había una caída en el primer cuatrimestre del año del 16,7 por ciento con respecto al año anterior, que era del 24,4 por ciento en lo que se refiere a creación de infraestructuras por carretera, importante en la conser-

vacación y explotación de carreteras, eso a lo que usted le da tanta importancia, y en infraestructuras de transporte ferroviario del 11,1 por ciento menos que en 2005. Yo no puedo manipular unas cifras que son del IAE, por lo tanto le quiero señalar que estas cifras son de su Gobierno y contradicen sustancialmente lo que usted ha estado significando; es decir, que el Ministerio de Fomento tiene una caída en ejecución presupuestaria preocupante, esto sí que es preocupante, señora ministra, preocupación que desde luego se está poniendo de manifiesto en todos los sectores, tanto económicos como laborales, como usted muy bien sabe aunque ahora no le interese reconocerlo.

Pasando a lo que le he significado del plan de acondicionamiento de autovías de primera generación, en primer lugar, señora ministra, no es nada novedoso; en segundo lugar, señalarle que curiosamente son todas radiales. Qué casualidad. Usted hace esfuerzos en la red radial cuando parece que la política estratégica estaba en invertir fundamentalmente en la red mayada porque la radial era esa herencia negativa, esa herencia del Partido Popular. En tercer lugar, usted trata aquí de justificar el modo de financiación, que es de peaje en sombra, y nos dice dos cuestiones. Una, que Eurostat lo admite. Naturalmente, Eurostat lo admite como nuevo déficit público, entre otras cosas, señora ministra, porque va con cargo al capítulo 2, y eso lo sabe usted mejor que nadie, y porque como se supone que no es una inversión, sino el pago de un servicio, no se puede conocer a priori, por lo menos teóricamente, cuál va a ser el coste y esa es la razón por la que no computa a Eurostat, pero como usted sabe también muy bien supone que está usted gravando los presupuestos de gasto corriente de los 22 próximos años porque no puede usted invertirlo de otra manera. Y no es que nosotros nos estemos oponiendo a que lo haga usted por peaje en sombra, pero por lo menos diga usted cuál es el coste financiero que supone, cuál es la carga que usted deja para futuras generaciones y diga usted aquí que se está sufragando con cargo al capítulo 2 y no es una inversión, porque si no estaría en los capítulos 6 a 8, si no me fallan a mí los conocimientos sobre esta materia. Y eso unido no solamente a la baja ejecución presupuestaria, sino incluso a la sospecha de paralización en todas las obras que se están ejecutando, nos demuestra que el sistema financiero del ministerio está empezando a hacer agua, señora ministra, en materia de seguridad y en materia de realización de nuevas infraestructuras. Nada le tengo que decir sobre la instalación de barreras de seguridad especial para motos, porque es un proyecto que usted se encontró funcionando y en marcha y el hecho de que ustedes accedieran al gobierno en 2004 es la única razón por la cual, una vez terminados los análisis y la planificación que se habían dejado en marcha, se está ejecutando ahora.

Y con respecto a la mejora de la seguridad en los túneles, pues señora ministra, estamos en las mismas, la aplicación de la normativa europea relativa a la seguridad en los túneles no es una cuestión que usted haya puesto

en marcha, sino que ya estaba puesta en marcha anteriormente y esto es la continuidad en la ejecución de esa política, que no nos parece mal en ningún caso, pero que no es algo novedoso, no es la primera vez que ocurre en este país.

Y con respecto a ferrocarriles, nos parece muy bien que siga usted con las actuaciones de pasos a nivel, y que tenga un presupuesto de 1.080 millones de euros hasta el año 2012, y que tenga usted previstas 1.931 actuaciones, pero le tengo que señalar que ya se habían suprimido en la última legislatura del Partido Popular 928 pasos a nivel y cuando usted entró en el ministerio se encontró en marcha 1.666 actuaciones. Pero le voy a hacer alguna pregunta concreta para que veamos hasta dónde llega esa diferencia entre su gestión y la anterior. ¿Me quiere usted decir qué inversión está haciendo ADIF en materia de supresión de pasos a nivel? Me gustaría que me dijera usted cuál es la inversión que está haciendo ADIF en la supresión de pasos a nivel, al mismo tiempo que me gustaría saber los que se han suprimido; no los que estaban ya suprimidos, sino las supresiones que se han puesto en marcha tanto por Renfe como por la Dirección General de Ferrocarriles en 2005 y en lo que va de 2006. Usted aquí habla de reducción hasta el 96 por ciento del riesgo de accidentes en las carreteras y por supuesto con una tasa mucho menor que con el Partido Popular, pero luego resulta que los hechos son muy tozudos y no le dan la razón. Mire, documento oficial ADIF: Accidentabilidad en la red, diciembre de 2005, según los criterios de la Ley del Sector Ferroviario. Es un documento de la comisión técnica. En cuanto a instalaciones, los accidentes han pasado de 55 que hubo en el 2004 a 66 en el 2005. Si quiere usted que le hable de fallos técnicos, de 76 a 79. Incluso también hay muchos más en relación con fallos humanos, pero a éstos no voy a hacer referencia porque son otras razones. O si quiere usted que hablemos de seguridad, en la consigna serie B de ADIF, que le puedo enseñar tanto la de Madrid, como la de León, como las de todo el ámbito de la gerencia operativa, vemos que hay situaciones muy delicadas y no hablan nada de la seguridad. ¿Usted cree que hay inestabilidad en el terraplén en el tramo Alegría-Dulantzi, que está denunciada desde el 24 de mayo y aquí los trenes tienen que ir más despacio y esa inestabilidad en el terraplén se está manteniendo? O el mal estado en la boquilla del túnel de la Salera, que ustedes están consintiendo y que obliga a que haya una especial directiva de ADIF para señalar a los trenes que tienen que reducir de forma importante la velocidad porque no se ha reparado esa situación. ¿Esta es la seguridad de la que usted me está hablando? ¿Esta es la seguridad en la que estamos ganando con su maravillosa actuación? Le puedo facilitar las hojas, las tengo todas, porque son públicas y evidentemente se pueden conocer. Como he visto que se me ha encendido la luz roja y debo de ir terminando, y así lo voy a hacer, luego me referiré, en la segunda intervención, si me da opción el señor presidente, a otras cuestiones relativas a ferrocarriles, pero sí tengo que

hacer dos referencias, y le ruego al presidente su benevolencia, en cuanto al Plan de Salvamento Marítimo y en cuanto a la seguridad aérea. En cuanto al Plan de Salvamento Marítimo, señora ministra, nos parece muy bien, salvo que parece que lo quiere llevar todo a una agencia. Y, por ejemplo, en las medidas en la mar y en las medidas en el aire estamos poniendo en marcha, le insisto también, aquellas actuaciones que usted se encontró en marcha. Y ese orgullo, que lo tiene usted y lo tenemos el resto de los españoles, de que entremos en la lista blanca de la flota mercante, evidentemente no es por su actuación, porque a usted no le ha dado tiempo. No es por su actuación, señora ministra, entre otras cosas, porque sería imposible que usted en un año y medio lo hubiera conseguido, absolutamente imposible, y no le digo que este mal, le digo que está muy bien y que nos alegramos muchísimo, e igual hay otra serie de actuaciones que necesariamente tienen que seguir desarrollando la actuación anterior.

Solamente, y con esto acabó señor presidente, y además agradeciéndole sinceramente su generosidad, acabo con el tema de la seguridad aeronáutica. Usted ha multiplicado por ocho, usted ha invertido en dos años más que el Partido Popular en cuatro o en ocho, usted ha pasado de tres a trescientas las inspecciones, inspecciona una de cada once aeronaves extranjeras, las españolas las ha inspeccionado todas y alguna de ellas siete veces y usted además lo hizo como consecuencia de un plan de choque especial de septiembre del año pasado y del auténtico desastre anterior. Mire usted, después de ese aumento de las inspecciones, después de esa maravilla en cuanto a la seguridad que tenemos, usted dejó aterrizar y despegar el 29 de octubre de 2005, es decir, al mes siguiente de su plan de choque, este avión que ve en la foto en Barajas, este avión de Jordan Airlines aterrizó, y a pesar de que se denunció y se quiso que la Dirección General de Aviación Civil hiciera una inspección de la nave antes de despegar, usted consintió —su departamento evidentemente, usted personalmente no lo hizo, pero usted es la responsable— que aterrizara. Ese es su plan de seguridad, que este avión en estas condiciones aterrizara y despegara el 29 de octubre del año 2005.

Termino, señor presidente, de verdad, y además con agradecimiento. Señora ministra, la cantidad de accidentes de aviones y de avionetas y las denuncias que le ha puesto el SEPLA por falta de inspección dentro de las aeronaves y en su funcionamiento son claramente demostrativas de que por mucho que usted diga que ha aumentado la seguridad y que han aumentado las inspecciones, o se están haciendo mal, o no se están haciendo por inspectores, y lo venimos denunciando desde el primer momento, con la suficiente capacitación y autoridad. Usted ha externalizado a Senasa y, como siempre, lo único que le permite a usted es aumentar las cifras, pero no aumentar la seguridad.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene ahora la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor De la Encina Ortega.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, quiero darle las gracias por esta comparecencia. Sin duda, es la primera vez que un ministro de Fomento, en esta ocasión una ministra de Fomento, comparece en esta Comisión para dar cuenta de las medidas adoptadas para mejorar la seguridad de los distintos modos de transporte. Y esto no es casualidad, señora ministra, esto es el fruto del trabajo desarrollado durante estos dos años en esta materia, tal y como anunció el presidente del Gobierno en su discurso de investidura y usted misma en su primera comparecencia en esta Comisión de Fomento y Vivienda. Por eso, para el Grupo Socialista es motivo de satisfacción que esta prioridad en la seguridad se haya convertido en una seña de identidad del Ministerio de Fomento y por tanto del Gobierno de España, lo que se traduce en las inversiones y en los números, y ha quedado claro que se han invertido en estos dos años de gobierno más de 6.400 millones de euros en potenciar la seguridad en el transporte y que se van a invertir 16.500 millones los dos próximos años. Por lo tanto, señora ministra, el Grupo Parlamentario Socialista apoya las amplias medidas descritas por usted, algunas ya aprobadas en el Consejo de Ministros del pasado 5 de mayo, y que van a suponer el acondicionamiento de carreteras, la regulación del transporte de mercancías peligrosas, el incremento del control sobre el tráfico aéreo, marítimo y ferroviario y que, sin lugar a dudas, tal como manifestó la vicepresidenta del gobierno tras el Consejo de Ministros, van a garantizar la seguridad que los ciudadanos demandan. Por otra parte, a nadie se le escapa que las competencias en materia de seguridad afectan a diferentes departamentos ministeriales, con los que ya se han establecido los mecanismos de coordinación adecuados, y obviamente teniendo en cuenta las exigencias en materia de seguridad que se derivan de los compromisos o acuerdos internacionales.

En el ámbito de las carreteras no podemos olvidar que España soporta una de las tasas de siniestralidad viaria más alta de la Unión Europea. La cifra de muertos y heridos cada año en las carreteras españolas, por no mencionar el coste económico de los accidentes, es simplemente inaceptable políticamente, pero es que además, señoría, se observaba durante el Gobierno del Partido Popular una preocupante deriva respecto a la media europea. En el año 2000, el número de muertos en accidentes de carretera en España resultó equivalente al que se había producido en 1970, mientras que en el conjunto de la Unión Europea se había logrado reducir el número de fallecidos a la mitad. No caben dudas de que el diseño y el estado de conservación de las infraestructuras viarias influyen en este problema, pero también cualquier análisis serio puede poner de manifiesto que

sobre todo se trata de un problema de comportamiento humano. Por tanto, señora ministra, las dificultades para abordar este problema son importantes y los resultados sólo los podremos obtener mediante el mantenimiento de políticas firmes en el medio y largo plazo. En este caso, las medidas y giros a políticas concretas que usted, señora ministra, nos ha descrito hoy responden claramente a esta realidad y contrastan de manera meridiana con las que llevó a cabo el anterior gobierno del Partido Popular, que actuó con timidez, con una escasa constancia y de manera fragmentaria. Nosotros, el PSOE, planteamos el desarrollo de una política de riesgo cero, tendente a revisar de manera continua los riesgos existentes en todos los modos de transporte. Señora ministra, el Grupo Parlamentario Socialista le apoya porque considera que las prioridades que su ministerio ha establecido en el sistema de transporte por carretera para homogeneizar el período 2005-2008 se dirigen a mejorar las condiciones del servicio de la red en lo referente a la conservación y seguridad, a la racionalización de la red mediante su estructuración, a la terminación de itinerarios de alta capacidad en ejecución y al establecimiento de criterios y objetivos para la selección de inversiones y la puesta en marcha de un sistema de servicios adicionales al usuario, en coordinación, obviamente, con otras administraciones competentes. Sin duda, los accidentes de carretera son el problema más grave de seguridad en el sistema español, pero no nos cabe duda de que con las medidas ya puestas en marcha y con las que se van a poner lo serán mucho menos.

El ferrocarril es el modo de transporte más seguro y más adecuado para ciertos transportes, como el de mercancías, sin embargo, un encadenamiento de situaciones al que no es ajena la falta de recursos en la conservación y en la mejora de la red convencional deterioró la fiabilidad y la imagen de este modo de transporte durante los años de gobierno del Partido Popular, en que los accidentes, señor Ayala, fueron la tónica habitual. Por ello, el Grupo Parlamentario Socialista aplaudimos las actuaciones aprobadas por el Ministerio de Fomento para recuperar los niveles de seguridad perdidos y el impulso de la captación de tráfico de mercancías peligrosas por ferrocarril modificando esta legislación. Del mismo modo, el Grupo Parlamentario Socialista también nos congratulamos de que se hayan aprobado otras medidas en el ámbito ferroviario, como las actuaciones sobre los pasos a nivel que usted ha descrito, el establecimiento de plazos para su supresión, sistemas adecuados de señalización en las líneas ferroviarias, sistemas de acceso, control de estaciones, etcétera.

En el transporte marítimo, el accidente del *Prestige*, dejó en evidencia las graves carencias que España tenía en materia de seguridad marítima, tanto en la prevención de los accidentes como en la atenuación de sus consecuencias. Señor Ayala, ahí sí que se hizo agua, ahí sí que se fue a pique, por tanto, no se preocupe por el sistema financiero español en el ámbito del Ministerio de Fomento, que está más que garantizado; se tendría que

haber preocupado usted porque no se hubiera ido a pique aquel *Prestige*, con la catástrofe que provocó en toda la cornisa cantábrica. En este sentido, el Grupo Parlamentario Socialista aplaude que el nuevo Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009, aprobado recientemente, multiplique por 13 los recursos con los que contaba el anterior plan lo que supone, fíjese, el incremento de más de un 90 por ciento de los nuevos medios. Señorías, si actuar salvando vidas en tierra es difícil y obliga a importantes medios, aún lo es mucho más en el mar; por ello, el PSOE se congratula del esfuerzo hecho en este ámbito de prevención y mejora de respuesta ante emergencias marítimas y episodios contaminantes en el mar. Sin duda alguna, el nuevo Plan Nacional de Salvamento Marítimo supone que España esté mejor preparada para hacer frente a las emergencias en el mar con esas fuertes inversiones en nuevos helicópteros, nuevos buques, nuevos aviones y bases para mejorar los tiempos de respuesta ante cualquier emergencia. Señor Ayala, sólo le voy a recordar algunos datos. Cuando finalice este Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009 España dispondrá de 10 helicópteros, actualmente tenemos 5; habrá 4 aviones de ala fija, ahora sólo tenemos 1 que se ha puesto recientemente, durante su época de gobierno no había ninguno; habrá 55 embarcaciones salvamares, 16 más que hoy; 10 embarcaciones rápidas polivalentes; 4 buques polivalentes; 10 remolcadores, 1 buque de recogida de vertidos. Todo ello con mayores prestaciones que los actuales medios. Por lo tanto, señor Ayala, será una flota renovada, rejuvenecida y, lo que también es importante, propiedad de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (Sasemar), no como hicieron ustedes, que privatizaron hasta el ámbito marítimo.

Por lo que respecta al transporte aéreo, las insuficiencias de todo tipo de medios en la investigación de aeronaves o de los accidentes aéreos puestas de manifiesto en los años de gobierno del Partido Popular requerían una actuación urgente del gobierno y así se ha hecho, por eso también, señora ministra, nos parece fundamental que el Ministerio de Fomento haya reforzado la seguridad aérea aprobando un nuevo ordenamiento jurídico y un nuevo Plan Nacional de Seguridad para la Aviación Civil que recoge las medidas y los procedimientos necesarios para garantizar la seguridad de los aeropuertos, sus instalaciones, las aeronaves, los pasajeros, los equipajes, la carga y el correo. Nos parece, por tanto, muy oportuno que el Plan Nacional de Seguridad incluya dos instrumentos fundamentales para su aplicación, como son el programa nacional de control de calidad, que contiene criterios y procedimientos de inspección, y el programa nacional de formación, que asegura que todas las personas involucradas en los transportes aéreos operan con los adecuados niveles de seguridad.

Para terminar, señora ministra, también nos parece muy acertada, en relación con las medidas aprobadas por el Consejo de Ministros el pasado día 29 de mayo, la

propuesta sobre los requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado y que los casi 13.000 puentes de la red principal de carreteras, que son sometidos a inspección periódica para asegurar su uso y conservación, se hayan metido en dicho paquete, por lo que representa para la seguridad de los vehículos que transitan por nuestras carreteras. En definitiva señorías, el Grupo Parlamentario Socialista considera que se está dando cumplimiento a uno de los objetivos principales de la política de infraestructuras del Ministerio de Fomento, la seguridad, con inversiones programadas y aprobadas que nunca antes, señor Ayala, se habían acometido en la historia de España, frente a la timidez, a la escasa constancia y a las medidas fragmentarias que llevó a cabo su Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora le corresponde el turno de palabra al señor Rodríguez, portavoz del Grupo Parlamentario Mixto. Señor Rodríguez tiene su señoría la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: La intervención que haré en nombre del Bloque Nacionalista Galego será una intervención valorativa y en algún sentido prescriptiva o de alguna propuesta o pregunta. Empezaré por decir que efectivamente el tema de la seguridad en todos los medios de transporte debe ser uno de los motivos fundamentales de preocupación del Gobierno, y mucho más en una situación caracterizada por la desregulación de la mayoría de los transportes en el sentido de que la competitividad, es uno de los elementos clave del sistema. Cuando hay competitividad se tiende lógicamente a abaratar costes por todos los medios y este es uno de los principales problemas que conduce efectivamente, a que muchas veces sea precaria la seguridad en algunos medios de transporte en especial; por eso, empezaré por un medio de transporte que últimamente tuvo cierta atención mediática, que es el de la aviación.

El Gobierno enuncia una y otra vez que el Estado español está en niveles de seguridad equiparables a los de las naciones de la Unión Europea. No vamos a dudar, el problema es si todos los Estados de la Unión Europea tienen unos niveles de seguridad equiparables. En este aspecto, nosotros pensamos que la política del Gobierno, y no es una novedad, sino que empalma en esto con la política anterior, se caracteriza por una cierta tendencia a que se cumplan las leyes desde el punto de vista burocrático y formal, pero no hay una asunción de responsabilidades propias por parte de la Administración como si fuese uno de los factores esenciales precisamente para garantizar esta seguridad, y me explico. No se puede aceptar en el siglo XXI que uno de los elementos clave de la seguridad de las líneas aéreas sean las auditorías propias que ellas mismas realizan. Es un elemento interesante, pero que no debía contar a efectos de valorar cuál es la seguridad de un sistema de navegación aérea o de un comportamiento de las distintas compañías aeronáuticas. En segundo lugar, está lo que serían los

equipos internacionales OACI, que está muy bien, pero que no son las responsabilidades directas y fundamentalmente centradas en la Administración pública del Estado español. Exactamente igual diríamos de la diferencia que se hace entre inspecciones para aeronaves españolas e inspecciones para aeronaves extranjeras; curiosamente solamente en los últimos tiempos, desde que tenemos este Gobierno, aumentaron sensiblemente las inspecciones ASFA, precisamente para las aeronaves extranjeras, que, por lo que se ve, hasta este momento no se caracterizaban precisamente por estar sometidas a una observancia especial. Dicho esto, señora ministra, tengo que comunicarle que de las respuestas del Gobierno en relación a cierto tipo de conflictos vinculados con la seguridad aérea no vimos precisamente una voluntad muy clara de mantener una posición neutral e inequívocamente basada en datos propios de la Administración. Me estoy refiriendo en concreto a algunos vuelos, como el vuelo de Spanair 316 Madrid-Palma de 17 de abril de 2001, que en la valoración final de este conflicto sobre la seguridad es una solución contradictoria, porque realmente cuando se vuela con nula o baja presión de oxígeno en la botella de la cabina, el que la Administración de Justicia diga una cosa, determinado tipo de inspectores o de funcionarios digan otra, y al mismo tiempo la empresa tenga otra posición, no debía de llevar a que el Gobierno se ampare en este tipo de opinión contradictoria para sancionar que en todo caso no hubo peligro en esta situación. Exactamente igual pasa con el de Iberia 161 Jerez-Madrid del 5 de enero de 2006, en que la Dirección General de Aviación Civil dice que en todo caso los motivos de informes oficiales le pertenecen a la Dirección General y no a ningún empleado público en concreto, porque fueron utilizados, efectivamente, informes de empleados públicos, pero que no tenían, digamos, capacidad oficial para emitir esos informes, descalificándolos simplemente por esta cuestión. Habría que entrar más en materia y en todo caso descalificarlos por los errores o simplemente por no ser adecuados a la situación práctica y concreta del vuelo.

Curiosamente se es más explícito cuando se trata de analizar el célebre accidente del helicóptero de la empresa Helisureste, en la plaza de toros de Móstoles, del 1 de diciembre de 2005, donde se afirma contundentemente que el accidente se debió a sobrepeso en el despegue; menos contundente y a la espera del informe final el de Torallola, que también tuvo graves consecuencias desde el punto de vista de la pérdida de vidas humanas. Por tanto, nos gustaría que, en vez de perderse la Administración de Justicia en esta maraña burocrático-legal, la Administración del Ministerio de Fomento fuera responsable de sí misma y enunciase dictámenes de su propia autoría, y que se fundamentase en un criterio propio aunque entrase en contradicción con otros informes. Aquí hay un problema en el que yo creo, señora ministra, que deberían ustedes pensar, y es el de las relaciones de la empresa Senasa, que cuenta con

expertos para el soporte técnico a servicios de operaciones en vuelo, con los que pertenecen a la Dirección General de Aviación Civil. Todo lo que sean inspecciones y supervisiones de operaciones de aeronaves, de mantenimiento de las mismas, de certificaciones y de formación del personal aeronáutico debía tener un personal técnico cualificado no dual. Ustedes mismos dicen que ahora tienen 150 personas capacitadas técnicamente para estas inspecciones y supervisiones, de las cuales 100 son de la Dirección General de Aviación Civil y 51 de Senasa. Esta dualidad no es conveniente y, en caso de haberla, debía homologarse a todos los efectos y con unas reglas de juego claras cuando se emplea al personal de una u otra o por qué se emplea personal de una y otra. Esta es una cuestión fundamental que echaría mucha luz sobre el comportamiento de la Administración, un comportamiento que debe ser coherente y no sometido a presión de ninguna clase por parte de compañías aéreas que evidentemente tienen una gran capacidad de presión sobre cualquier Gobierno; eso es innegable. Igualmente nos llama la atención echar balones fuera cuando dicen que, como ustedes participan en el comité técnico de la Unión Europea para elaborar listas de compañías que deben ser prohibidas, se contentan con esa situación porque no es conveniente hacer listas particulares cada Estado. Nosotros estamos de acuerdo con este último aserto, pero hacer solamente esas listas participando de un comité técnico de un conjunto macroestatal no garantiza una vigilancia exacta, pormenorizada y una preocupación muy responsable en lo que se refiere al espacio aéreo en el Estado español y sus aeropuertos. Es curioso que se reconozca que solo una vez al año se hacía una inspección a cada una de las compañías españolas y que el incremento fue fundamental en relación con la aplicación del SAFA, que es la del control de las compañías extranjeras. En todo caso —y acabo con este tema—, no crean las auditorías internas por parte del operador y el plan de choque de siniestralidad aeronáutica se debe basar fundamentalmente en la responsabilidad de la propia Administración del Estado español.

En relación con las carreteras, sucintamente, señora ministra, después de leer los documentos del Ministerio de Fomento tenemos una preocupación. Están bien detectados los problemas: manipulación de tacógrafos, limitadores de velocidad, control de tiempos de conducción y descanso, control del transporte de mercancías peligrosas, el problema que crea la Unión Europea con sus licencias comunitarias; en fin, todo eso está perfectamente detectado. Nuestro problema es cuál va a ser el grado de coordinación para seguir el resultado del plan del Ministerio de Fomento en relación con la seguridad en la carretera entre la Dirección General de Tráfico, los departamentos de Ordenación del Territorio y Transporte de las comunidades autónomas y la Administración General del Estado en lo que tiene que ver con Fomento. Aquí hay un problema derivado no tanto de competencias como de homogeneización de las competencias

totales en cada territorio y después una coordinación eficaz a nivel del Estado.

En relación con salvamento marítimo (tema crucial porque usted sabe que se produjeron graves siniestros con pérdida de vidas humanas especialmente en lo que afecta al mundo de la pesca), me gustaría plantearle tres cuestiones. La primera, celebrar que se modernice todo lo que tiene que ver con el salvamento marítimo y la lucha contra la contaminación con más medios, los nuevos barcos polivalentes, los nuevos helicópteros, los aviones de ala fija, las embarcaciones de salvamento que aumentarán sensiblemente hasta el año 2008, pero todo esto debe llevar a una mejora que todavía es factible en el terreno del comportamiento, y me voy a explicar. Por ejemplo, fue muy importante que el servicio de helicópteros mejorase en sus actuaciones en cuanto al tiempo una vez recibida la llamada de socorro; que durante las 24 horas el helicóptero pueda actuar en 15 minutos desde que se recibe la llamada de socorro es una mejora sensible, importantísima, igual que el hecho de que las tripulaciones tengan un lugar adecuado en los aeropuertos respectivos. Nos parece que se podría mejorar muchísimo todo lo que tiene que ver con el funcionamiento del sistema mundial de socorro, que creemos que no está funcionando correctamente por falta de conocimiento del sistema, por falta de adecuación no de la marina mercante sino de los buques de pesca y porque se piensa que basta con la modernización tecnológica cuando no hay preparación y cualificación e incluso muchas veces son instrumentos muy contradictorios con el tipo de trabajo que se está desarrollando. Sería importante complementarlo, pero no solo con la mejora de la cualificación profesional y con que se cumplan las normas para el correcto funcionamiento de las radios costeras, que tienen un papel fundamental, importantísimo, y se denota en todos los casos de señales de socorro en los siniestros que se han producido hasta ahora. Por eso el hecho de que funcione las 24 horas del día es fundamental. Igualmente hay que crear la conciencia en la flota española de que no se puede desatender las llamadas de socorro de cualquier barco en el mar cuando se está próximo a otra embarcación. El hecho de que muchos barcos no acudan a la zona donde se pida socorro es un fenómeno indicativo de que a veces se está actuando temerariamente y con alevosía por parte de muchas flotas en la ayuda y apoyo a los que están en una situación difícil. En este aspecto, ya que en el corredor de Fisterra había un problema de funcionamiento del radar, me gustaría preguntarle si los nuevos radares con equipamientos de altas prestaciones, cuya instalación ustedes dijeron que se iba a ejecutar en un plazo de cuatro meses y medio (me parece que en 2005 ó 2006 fue cuando hacían ustedes esta promesa), siguen aún con retraso o ya están instalados.

Por último, en relación con el ferrocarril hace muy bien el Gobierno —lo importante es cumplirlo— en dar máxima prioridad a la seguridad, con la inspección continua del estado de puentes y túneles, la eliminación de

pasos a nivel con las debidas medidas que tengan en cuenta el hábitat y la población de núcleos urbanos, porque quedan con dificultades de comunicación si no es correcta la ejecución de los pasos a nivel, y las inversiones para la renovación de las vías que puedan estar deterioradas y también en catenarias. En este aspecto le alerto sobre algún accidente que hubo con los Talgo y los trenes de largo recorrido a Madrid y a Barcelona desde Galicia; no solo accidentes sino parálisis del tren durante horas en unas condiciones climatológicas tremendamente inhumanas, como fue el caso del expreso A Coruña-Vigo-Barcelona, parado en las proximidades de León durante muchas horas, por falta de cuidados y de adecuación de la infraestructura y del material móvil. En fin, espero que la liberalización del ferrocarril mantenga la primacía de los servicios públicos y de una compañía de carácter estatal que será la garantía de que no solo se abandonen territorios, sino de que también se mantengan unas ratios de seguridad adecuadas, y no la presión —vuelvo a repetir— de la competitividad, la ganancia que se tiene disminuyendo las inversiones en seguridad (el caso de Gran Bretaña) y la precarización laboral, teniendo en cuenta el punto de partida de las compañías aéreas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz de Coalición Canaria, el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Sean mis primeras palabras de salutación y bienvenida a la señora ministra de Fomento por su comparecencia hoy en esta importante Comisión para explicar la seguridad en los medios de transporte. Quiero hablar desde la sensibilidad en esta materia de la comunidad autónoma de la que soy diputado, la Comunidad Autónoma de Canarias, salvo en la cuestión del ferrocarril que no tocaré por razones obvias; a lo mejor algún día tocaremos el tema del ferrocarril en el sur de Gran Canaria o Tenerife, pero no es materia en este momento. Nuestra sensibilidad en este caso es extrema, dada la dependencia del archipiélago canario de sus fuentes de recursos para la generación de producto interior bruto y de servicios del transporte aéreo, marítimo y terrestre de mercancías, fundamentalmente por carretera.

Respecto al transporte marítimo le voy a hacer la misma valoración que en todo: nuestro grado de cumplimiento es satisfactorio y bueno. En este momento, en la Comunidad Autónoma de Canarias, toda el área de transporte aéreo, marítimo y terrestre es de calidad con garantías, aunque por supuesto siempre estos techos son elevables por cuestiones tecnológicas, por cuestiones de dinámica del transporte o de la economía. Como digo, quiero hacer una valoración positiva de la situación actual. Comienzo, por ejemplo, con el plan de salvamento marítimo. Hoy día, con la prueba de fuego a que están sometidos los servicios con la llegada de cayucos y pateras procedentes de África, las naves de salvamento marítimo están cumpliendo una labor excepcional.

Quiero dejar constancia en esta Comisión, señora ministra, de nuestro reconocimiento y gratitud al personal de salvamento marítimo, del Ministerio de Fomento, que está realizando una labor meritísima en todos los órdenes con estos inmigrantes subsaharianos sin papeles, sin documentación, que llegan a las costas de Canarias. Continuamente estamos viendo la actuación del salvamento marítimo oficial del Estado español ayudando a estas víctimas de su situación personal. Todo lo que se pueda hacer hoy día en la línea de mejora de la dotación de buques de salvamento marítimo bienvenido sea y que este plan quede consolidado plenamente en el área de Canarias.

Respecto al transporte aéreo, qué decir si prácticamente el turismo que entra y sale de Canarias, aparte del tráfico nacional, depende de nuestra red de aeropuertos. Como bien sabe la señora ministra, no hay comunidad autónoma en España que tenga el número de aeropuertos que tiene la Comunidad Autónoma de Canarias, uno por isla y dos en Tenerife, por lo que las medidas de seguridad tienen que prevalecer en este momento. AENA las mantiene a unos niveles de máxima calidad europea, pero quiero insistir en que, dado que la mayoría del tráfico turístico con países de Europa se realiza por compañías chárteres, estas sean objeto de una vigilancia y supervisión especial. Iberia emplea aeronaves, sobre todo la flota de los Jumbo y de Boeing 747, que aunque tengan sus colores no llevan matrícula de Iberia, son subcontrataciones a compañías con sede en Islandia o incluso en Singapur, que no se pueden amparar en el camuflaje de llevar pintados los fuselajes como si fueran de Iberia y sin embargo jurídicamente no lo son, por lo que deben ser objeto de una especial sensibilidad por parte de todos los servicios oficiales para que estas aeronaves cumplan las medidas de seguridad que su departamento y la Unión Europea tienen establecidas. Por supuesto, cuando cito a la Unión Europea participo del criterio suyo y del Gobierno de que estos problemas hay que resolverlos a nivel de la Unión Europea, porque esas aeronaves chárteres que llevan turistas a Canarias despegan de aeropuertos europeos que deben estar dentro de la normativa, de las directivas que la Unión Europea establezca para esta seguridad inspectora.

Respecto al transporte terrestre quería hacer una petición a la señora ministra. Dado que es materia cuya vigilancia y supervisión está encomendada a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que no depende del Ministerio de Fomento sino del Ministerio del Interior, le pido que en todas las disposiciones que se dicten por su departamento para el transporte terrestre de mercancías relacionadas con el transporte marítimo se tenga en cuenta la peculiaridad de Canarias. Nos ha parecido muy acertada, necesaria e imprescindible la publicación, en los términos en que se ha hecho, del Real Decreto sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas. Dado que concretamente en la isla de Tenerife tenemos una refinería de petróleo con materias peligrosas como el tolueno para obtener el octanaje en las gasolinas, materia

altamente explosiva y por tanto peligrosa, nos sentimos satisfechos con el alcance y las exigencias que tiene este real decreto sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas. Como digo, ha sido un acierto y lo quiero reconocer aquí, señora ministra, pero a la peculiaridad que voy es la siguiente. En Canarias se produce un fenómeno que es escaso y raro en la Península, donde el transporte de mercancías en camiones por carretera se realiza con tráiler, un gran camión de varios ejes donde van las mercancías. En Canarias no hay tráileres por la dependencia del transporte marítimo, y se hace el transporte por contenedor. ¿Qué ocurre? Que las navieras no diseñan ya el viejo buque mercante. El buque hoy es especial y puede estar diseñado específicamente por los servicios navales como un buque portacontenedores, un buque portavehículos. Las empresas han ido adaptando unos módulos del tamaño de los contenedores a las exigencias de estos buques que proceden de otro país de Europa, llegan a puerto canario y desembarcan sus contenedores con más altura sobre plataforma del camión que lo va a transportar desde los puertos canarios a los centros comerciales donde vaya destinada la mercancía. Ocurre que la Guardia Civil de Tráfico se encuentra con una normativa sobre un tamaño de altura máxima que respeta los gálibos de puentes y túneles, pero que puede ser sancionable porque ese contenedor de nuevo diseño adaptado al buque tiene a lo mejor diez centímetros más que lo que dice la norma del Ministerio de Fomento, y la Guardia Civil de Tráfico, que ejecuta y hace cumplir dicha norma, impone una sanción no pequeña en su cuantía. Lo que pedimos permanentemente es que haya una adaptación a esta peculiaridad porque el transportista canario, en cuanto a las medidas de seguridad por carretera, se encuentra con un contenedor del que no tiene la culpa ni está infringiendo ninguna disposición por acto doloso porque tenga diez centímetros más, no, es que son otros quienes están diseñando contenedores para estos buques. Hay una tolerancia, pero no nos parece bien que la Guardia Civil no levante atestados por la tolerancia indicada por la gestión política, porque todo esto está relacionado a fin de cuentas también con la seguridad en las carreteras, igual que cuando se imponen normas de tiempos de conducción, tiempos normales de conducción del camión con el tacógrafo denunciándolos en áreas del territorio peninsular, donde el camión recorre centenares y miles de kilómetros en jornadas laborales, peculiaridad que no se da en Canarias por la limitación del territorio. Lo que pedimos siempre es que haya este grado de entendimiento y sensibilidad con la peculiaridad del transporte en Canarias en las medidas de seguridad, que por supuesto tienen que ser siempre del máximo rigor y exigencia.

En términos generales, la valoración que hace mi grupo de las medidas de seguridad en este momento en estas tres grandes áreas del transporte: marítimo, terrestre y aéreo, en Canarias es que están en unos niveles en los que nosotros podemos mantener una gran calidad, y si se está ofertando un territorio como destino turístico a

través de la llegada y salida de pasajeros europeos con aviones chárteres, que mantengamos la calidad no solo de la asistencia turística sino de la asistencia técnica en naves y aeronaves. Vaya desde mi grupo nuestro apoyo —con esto término, señor presidente— a estas medidas del ministerio y que se sigan perfeccionando, cuando hoy día además la tecnología de satélites geoestacionarios, el GPS, etcétera, permite incrementar las medidas de seguridad en un área tan estratégicamente situada para el mundo del transporte como es la Comunidad Autónoma de Canarias, el archipiélago canario. Repito que damos nuestro apoyo a las líneas que ha expresado la señora ministra.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación corresponde el turno de palabra al portavoz de Esquerra Republicana, el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO:** Muchas gracias, señora ministra, por su comparecencia. Quisiera empezar mi intervención expresando mi total solidaridad con el alcalde de Portbou, Manel Flores. Usted sabe, porque está en la prensa estos días, que el túnel de Coll del Frare en la N-260 hace tres meses que está acabado y cerrado al tráfico, suponemos que por liquidación de la obra entre la UTE y el ministerio, y que el alcalde y los vecinos de Portbou y de Colera la pasada semana lo abrieron y el subdelegado del Gobierno los amenaza con multas cuantiosas. A lo mejor tendríamos que preguntarnos cómo es que una obra que está acabada hace tres meses permanece cerrada, y si hay un problema con la UTE, como sospecho, que cuanto antes se pueda arreglar y se abra al tránsito este túnel que en una carretera en muy malas condiciones es una reivindicación de hace muchos años.

Permítame que le pregunte si lo que dijo sobre puertos y aeropuertos no en la conferencia que dio el jueves pasado en el Círculo de Empresarios, sino en la contestación a las preguntas, donde había más soltura, lo confirma en sede parlamentaria. Yo entiendo el ambiente frente a una gran cantidad de empresarios relevantes de obra pública de Madrid, pero si el futuro de los aeropuertos de El Prat, de Reus y de Girona es el que nos dijo, permítame que le diga que hay una diferencia entre lo que usted y el presidente del Gobierno dijeron a principios de legislatura y lo que a mitad de la legislatura están diciendo. Hay una gran diferencia entre la aspiración del Estatuto de Autonomía de Catalunya y la realidad en materia de infraestructuras en concreto de puertos y aeropuertos. Si lo que se va a hacer es pasar el aeropuerto de Sabadell por el artículo 150.2, le tengo que decir desde nuestro grupo que no gracias, que ya nos pasaron la línea de Lleida a la Pobla y que solo nos pasan lo que acumula un déficit enorme y además lo que no es estratégico.

En materia de carreteras le quisiera preguntar, señora ministra, si el convenio que firmó su ministerio con Avertis sobre el tercer carril de la AP-7...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Andreu, sabe que mi actitud normalmente es de mucha generosidad, pero es que estamos en una comparecencia sobre seguridad en los modos de transporte y su intervención está teniendo una amplitud que se sale bastante del objeto de la misma, por lo que le ruego que en la medida de lo posible se atenga a la cuestión.

El señor **ANDREU DOMINGO**: De acuerdo, señor presidente. Seré breve.

Si ello conllevará que se desarrollen autovías alternativas libres de peaje, como se dijo al principio de la legislatura, o si comportará que autovías paralelas que estaban en estudio informativo se van a paralizar o ralentizar.

Perdone, señor presidente, pero es que no viene todos los días la señora ministra y tengo muchas preguntas que hacerle.

El señor **PRESIDENTE**: Usted sabe que tenemos que centrarnos en el objeto de la comparecencia.

El señor **ANDREU DOMINGO**: En cuanto a la ejecución presupuestaria en la Comunidad Autónoma de Cataluña, todos los proyectos estrella de un presupuesto que se cuadraba por la gran inversión en el TGV-AVE pero que en carreteras era discreto, de 157 millones, todos los grandes proyectos en millones de euros, los proyectos estrella, están parados o por empezar. En el cuarto cinturón ahora no tienen excusa. Decían que éramos los de Esquerra los que lo parábamos. ¿Por qué no lo licitan? Porque no están hechos los proyectos. Se va a acabar el año, tenemos 24 millones de euros y no va a haber ni un euro de ejecución presupuestaria. La variante de Vallirana, 18 millones de euros, está parada; Tarragona-Morell, pendiente de aprobación; el túnel Juan Carlos I en Viella está parado, en la misma situación que el túnel de Colera. Son muy pocas las microactuaciones en puntos negros que se están realizando. Junto al carné por puntos y a la modificación del Código Penal que dimos a la ciudadanía, también por el Ministerio de Fomento se tendría que hacer el esfuerzo de eliminar los puntos negros. En cuanto a los pasos a nivel, señora ministra, el de viandantes de Cornellà que realizó el actual ministro de Industria y próximo presidente de la Generalitat, cuyo proyecto se pactó con el ministerio, hace dos años que espera autorización. Si el ministro señor Montilla no saca adelante el paso a nivel que diseñó cuando era alcalde, es que la supresión de los pasos a nivel no va al ritmo que tendría que ir.

En ferrocarril convencional le podría decir lo mismo que en carreteras —perdóneme, señor presidente—, vamos a llegar a una ejecución presupuestaria que no llegará al 50 por ciento, con lo cual tanto me importa lo que diga el Estatuto del 18,5 por ciento de inversión si después nos quedaremos en la mitad de la inversión real. Quisiera que me confirmara sobre el tren de gran velocidad las fechas que ha repetido: Barcelona-Sans 2007,

frontera francesa 2009. En el tramo que ha levantado más a la opinión pública de Cataluña, el túnel Sans-Sagrera, no era Esquerra la que tenía parada la obra pública y por eso no se desarrollaba. ¿Sabe quienes son los que han presentado alegaciones a este tramo cuya exposición pública acababa la semana pasada? El Partido Popular, que tanto nos ha criticado, y Convergència i Unió. No encontrará ni una alegación de Esquerra Republicana de Catalunya.

Sobre salvamento marítimo, he tenido ocasión a nivel personal y por casualidad de que el anterior portavoz del Grupo Socialista en esta Comisión y actual subdelegado del Gobierno en Canarias me haya explicado el drama humano que son los cayucos y las pateras en las islas Canarias, este cementerio de mar en que nunca sabremos cuántas vidas se han perdido por el camino. Por razones humanitarias le pedimos, señora ministra, que se hagan cuantos más esfuerzos mejor, y sepa que sin límite presupuestario tendrá todo el soporte de nuestro grupo, Esquerra Republicana.

Para finalizar, señora ministra, permítame que le diga que si el nuevo horizonte que se dibujaba en Fomento de la España plural y su traducción en la España en malla que teníamos que desarrollar, que por eso dimos soporte en la investidura al presidente del Gobierno, si la realidad hace que sea el traspaso del tren de Lleida a la Pobla y del aeropuerto de Sabadell, y que se mantenga esta asimetría de que unos tengan autovías de peaje y se eliminan las alternativas de autovías libres de peaje en paralelo, si este es el horizonte que se adivina, permítame que le diga que en nuestro grupo, Esquerra Republicana, tenemos una cierta decepción.

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

El señor **GRAU I BULDÚ**: Bienvenida, señora ministra, y disculpe por haber participado parcialmente en su exposición, por lo que posiblemente algunos de los comentarios que tenía previstos sean una reiteración de lo ya dicho y por ello espero que me excuse ya que esta mañana, al ser la última semana del periodo de sesiones, estoy compartiendo otras actividades.

A nuestro grupo parlamentario le es muy fácil darle las gracias en una comparecencia, del calado de la de hoy, para explicar la política de su ministerio en materia de seguridad en el transporte; y es fácil porque nuestro grupo tiene una especial sensibilidad en los temas de seguridad vial y en la seguridad de todos los modos de transporte, por lo que hemos convenido con el Gobierno y con otros grupos de la Cámara en la creación de la Subcomisión de seguridad vial, en la que hoy precisamente comparece el señor Rubalcaba en la primera de sus intervenciones después de su toma de posesión en el ministerio.

Nuestro grupo quiere aprovechar esta intervención para profundizar en algunos de los temas más concretos que se han tratado en su exposición y en el desarrollo

del PEIT en cuanto a seguridad. En primer lugar quiero hacer una reflexión general. Nos ha expuesto algunos planes de actuación, como el plan de choque de seguridad vial que fue objeto de una comparecencia anterior de la señora ministra, el diagnóstico sobre el estado de la red y el plan de acondicionamiento de autovías de primera generación con las primeras licitaciones de 2006. En su exposición nos ha hablado también del trámite concesional de dos años de adecuación más veinte años de explotación, este plan de conservación-explotación. Sería muy interesante que enviara a esta Comisión, si fuera posible, el desglose de estos planes con el calendario previsto de ejecución, para poder realizar un seguimiento que sin duda estará de acuerdo la señora ministra en que debe realizarse en esta Comisión. Su exposición ha sido muy amplia, a mucha velocidad y lógicamente nos gustaría tener mayor documentación, si fuera posible, para estar más preparados para los debates y para el control al Gobierno. El PEIT establece, entre otras directrices, la ejecución de nuevas variantes en aquellas travesías con un volumen de tráfico significativo de 4.000 vehículos al día o que presenten problemas de seguridad vial. Sabemos que el plan sectorial de carreteras estará incluido en un programa de variantes de población. ¿Cuándo estará terminado este plan sectorial de carreteras?

Referente a ferrocarriles, su ministerio firmó un convenio con la Generalitat de Catalunya para la supresión de 24 pasos a nivel, 14 de ellos a cargo del Ministerio de Fomento. ¿Puede decirnos en qué pasos a nivel se han iniciado ya las obras? ¿Qué actuaciones prevé realizar en el resto de pasos a nivel en Cataluña? Finalmente ¿cuándo va a presentar un plan sectorial del ferrocarril?

Respecto a sus afirmaciones sobre el transporte aéreo, tenemos pendientes algunas respuestas por escrito en cuanto a los incumplimientos denunciados por el sindicato de pilotos Sepla. Nos gustaría conocer qué opinión tiene el Gobierno sobre los incumplimientos en materia de seguridad aérea que han sido denunciados por el Sepla en el último año. ¿Prevé el Gobierno emprender acciones para solucionar los casos de incumplimiento de las medidas de seguridad aérea denunciadas por el Sepla, como la de volar sin provisiones de oxígeno? Ya ha citado este tema algún otro compareciente.

Respecto al PEIT, la seguridad en el transporte es un objetivo prioritario en el Plan estratégico de infraestructuras y transporte para el periodo 2005-2020 elaborado por el ministerio en una triple vertiente: en seguridad operativa con reducción del riesgo de accidente, en protección de las personas, de los bienes transportados y de las instalaciones frente a actos delictivos y la prevención de riesgos laborales tanto en la construcción como en la explotación. Quiero recordar que el ministro nos ha dicho que el 37 por ciento de la siniestralidad laboral se produce en carretera, lo que es un dato importante. Para ello, además de las actuaciones específicas de la mejora de la seguridad en cada medio de transporte, el PEIT

preveía la creación de una agencia de seguridad y calidad en el transporte para facilitar una mejor integración entre políticas de seguridad en los distintos modos. ¿Cuál es la fecha o como está la creación de esta agencia y las previsiones que tiene el ministerio al respecto?

Tengo apuntado hablar sobre las señalizaciones. Quiero insistir en la señalización vertical pues ya se había hecho la horizontal. Su información ha sido suficiente y por ello les ahorro insistir en el tema, y solo hay una cuestión que no sé si había previsto en la nueva regulación: recuperar el efecto reflectante de la señalización vertical. Supongo que entra dentro del plan de mejora de la señalización vertical que la señora ministra nos ha indicado.

Y no tengo más que solicitar de su intervención, solo agradecerle y pedirle disculpas otra vez por la desatención de nuestro grupo, que no considere personal sino por cuestiones de trabajo.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a suspender durante cinco minutos la sesión para que todos podamos resolver cuestiones ajenas al trabajo de la misma. **(Pausa.)**

Vamos a reanudar la sesión con la respuesta de la señora ministra a las intervenciones que han realizado los distintos Grupos Parlamentarios y posteriormente, como habíamos quedado en la reunión de portavoces, abriremos un segundo turno. Quiero decirle a la señora ministra que diversos portavoces me ha manifestado que su ausencia en esta parte del debate no es un problema de falta de interés, sino que tienen que estar en otra Comisión y que estarán pendientes de la respuesta que les dé a su intervención a través del «Diario de Sesiones», pero tanto el señor Mardones como el señor Grau, como otros portavoces tenían que intervenir en otra Comisión en este momento. Así que, señora ministra, tiene la palabra.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señorías, primero quiero agradecerles todas sus intervenciones, tanto en el fondo como en la forma. Esta es una comparecencia muy importante para los ciudadanos de nuestro país y, por lo tanto, todas sus aportaciones las valoro muy positivamente. Voy a intentar responder a cuantas cuestiones se han ido planteando, sin perjuicio de que algunas que sean más concretas, se las podremos contestar por escrito. Si me permiten, voy a respetar un poco el orden de las intervenciones porque así tengo yo ordenado mi propio debate. Al señor Ayala que ha echado en falta que hiciera referencia a la seguridad de las obras públicas, si me permite, ahora le doy la información. El Ministerio de Fomento cumple con todas las obligaciones legales que son exigibles en su condición de promotor de obras públicas, pero es que además de cumplir con todos los requisitos exigibles, va más allá de estas obligaciones legales. Concretamente en la presente legislatura hemos puesto en marcha hasta seis actuaciones adicionales a lo que establece la norma-

tiva vigente en materia de seguridad de la obra pública. En primer lugar, hemos incentivado la presencia de un coordinador de seguridad y salud, también en la fase de redacción del proyecto, que les digo, solamente es obligatorio en la fase de la obra. Y para ello en la adjudicación de los proyectos valoramos positivamente que a la hora de adjudicar la licitación, que haya un coordinador o que ofrezca un coordinador de seguridad y de salud. Además hemos suscrito un convenio de colaboración con las centrales sindicales y la patronal para colaborar en esta materia y hemos incorporado, por primera vez, en ese colectivo, precisamente, a los constructores. Hemos creado la figura del vocal asesor de las relaciones sindicales con competencia en materia de prevención de riesgos laborales, figura que no existía con anterioridad y está adscrito, señorías, y así le contesto a una segunda cuestión que usted plantea, a la subsecretaría; hemos cambiado la estructura, lo digo porque usted ha preguntado por el consejero de seguridad, hemos modificado la estructura y hemos residenciado la responsabilidad en la subsecretaría y no en el gabinete como había sucedido en la legislatura anterior. Hemos cambiado la distribución de responsabilidades, hemos ampliado estas responsabilidades y le hemos dado una visión y una orientación distinta de la que se le estaba dando en la legislatura anterior. Además en el pliego de concursos de adjudicación de la obra, hemos incrementado en cinco puntos la valoración de las condiciones de seguridad a la hora de decidir quién va a ser el responsable de la adjudicación. Hemos aprobado instrucciones internas para la utilización de elementos auxiliares de obra en puentes y túneles con mayores medidas de seguridad, esta normativa era inexistente hasta ahora y pone especial atención en el control en la seguridad de los elementos accesorios empleados en los procesos constructivos como cimbras, andamios, grúas etcétera. Hemos propuesto con ocasión de la tramitación del anteproyecto de ley de contratos del sector público, elementos añadidos para regular y mejorar la seguridad en relación a la subcontratación. Les pido disculpas por no haberla planteado en intervención inicial, pero pensé que era lo suficientemente larga e intensiva en el planteamiento general y podía plantearse en esta segunda intervención mía.

Deseo comentarle señor Ayala, algo que sí me ha sorprendido, y de verdad que le quiero agradecer toda su intervención porque creo que ha sido una intervención constructiva y que ha estado en la línea de lo que podemos esperar en una materia de esta importancia, pero me ha sorprendido que usted diga que no hay nada novedoso. Le quiero confirmar que cuando usted dice que yo he continuado con lo que había hecho el responsable del anterior ministerio, el equipo anterior, siempre lo dije, desde el principio, que no iba a paralizar nada, que iba a continuar y además iba hacer muchas más cosas. Esa es la línea que estamos siguiendo, o sea, que todo lo que había iniciado lo he continuado y he añadido todas aquellas cuestiones, de las que yo pensaba que no

estaban suficientemente cubiertas o cuyas decisiones no daban respuesta adecuada a lo que nosotros nos planteamos en esta nueva política de infraestructura del transporte. ¿Qué es lo novedoso? Todo lo que le he dicho es novedoso, aparte de que había acciones que ya se habían iniciado claro, ¿cómo no se va a iniciar la conservación y mantenimiento de las carreteras? Claro que se había iniciado, ¿cuál es la novedad? que vamos a duplicar la dotación, ¿se quitaban y se suprimían pasos a nivel?, claro que sí, pero ¿cuál es la diferencia?, ahora lo verá, que hemos más que duplicado la dotación presupuestaria y eso significa más que duplicado la intensidad con que se llevan a cabo determinadas acciones. Igual que tiene usted razón de lo que ha dicho sobre la página web, pero si todo el problema es la página web estamos todos de acuerdo. Nosotros hemos continuado con todo lo que había iniciado; en muchos casos hemos acelerado las actuaciones, por ejemplo en los aeropuertos, de manera que hemos adelantado las puestas en servicio de muchas cosas. Cada vez que yo digo públicamente, hemos duplicado, hemos triplicado, el ritmo inversor, significa que hemos adelantado las obras, porque estábamos trabajando a un ritmo que a lo mejor se tardaba 10 años en poner las obras en servicio, y al triplicar el ritmo inversor hemos tardado 2 años. Por lo tanto, coincido con usted en que hemos continuado muchas actuaciones, coincido con usted y ¡cómo no!, sería una cosa absolutamente implantable por mí parte decir que muchas medidas de seguridad ya se habían tomado con anterioridad. La seguridad no llega con este Gobierno, pero si es verdad que la seguridad, es una novedad, una prioridad en la política de infraestructuras de transporte, lo que a todo el mundo le parece obvio igual que el PEIT, es obvio, pero es una novedad. Lo hemos presentado, lo estamos ejecutando, con las medidas de seguridad que lleva implícitas y además hemos acelerado y modificado muchas de las actuaciones y he incorporado otras muchas nuevas. Por ejemplo: sobre la red viaria me pide que le diga algo que hayamos hecho nuevo en materia de seguridad. Todo el acondicionamiento, o sea, el plan de acondicionamiento de la autovía, aparte del plan de conservación y mantenimiento, que son complementarios, es decir, que no están incluidos uno en otro son dos grandes novedades en la red viaria.

En la red ferroviaria, ¿que novedad hemos hecho? un plan de supresión y de mejora de los pasos a nivel, que actuamos sobre todo en los pasos a nivel, novedad; que suprimimos más del 50 por ciento de los pasos a nivel, novedad; que actuamos para mejorar el nivel de protección de los que no se pueden suprimir; y que hemos pasado, y ahora le diré los datos porque no los tengo aquí sino un poco más adelante para no confundirme, de 35 millones de media de euros, y como se lo estoy diciendo de memoria no le cierro la cantidad, anuales en supresión de pasos a nivel a 70 millones de euros anuales; la gran novedad es que hemos apostado el doble, esa es la

novedad, que hemos acelerado el ritmo, que los vamos a suprimir antes y los vamos a mejorar antes.

Otra novedad señor Ayala, que vamos a cambiar la señalización. No es inocuo que en seguridad ferroviaria pasemos del ASFA tradicional al ASFA digital; es un cambio que reduce en más del 60 por ciento el riesgo de errores humanos en la conducción ferroviaria. ¿Le parece a usted poca novedad?, o poner como sistema complementario, como sistema de apoyo al ERTMS en lugar del ASFA tradicional el ASFA digital, o poner el ERTMS en la red de cercanías cuyo tráfico así lo demande. Reducimos en el 92 por ciento el riesgo de error humano en la conducción ferroviaria y esa es una gran novedad. Luego el cambio de sistema de las cajas negras (es que me voy acordando, señoría,) en la operación ferroviaria, la modificación de todas las cajas negras en nuestro sistema ferroviario, es una novedad en seguridad importantísima y eso nos lleva a una mayor seguridad en la conducción, a una mayor agilidad en todas las operaciones ferroviarias y tiene unas ventajas adicionales para el ciudadano, pero sobre todo en materia de seguridad.

Dice usted no hay novedad y que qué hemos hecho de más en tráfico marítimo. Ahora vamos a ver lo que usted me ha comentado de la lista gris a la lista blanca. Pero, ¿qué hemos hecho de más? Un Plan puente que introducía mejoras en la época anterior, inconcebibles, por lo importante que son. Por ejemplo, un sistema integrado de vigilancia aérea, nada más teníamos helicópteros; los helicópteros tienen una autonomía determinada, luego no pueden estar patrullando todo un litoral como pueden hacer los aviones de ala fija, por lo tanto, eso es una gran novedad y eso no me puede usted decir que estaba de la legislatura anterior, porque la cobertura presupuestaria la hemos obtenido en el año pasado, en 2005; la contratación con CASA, se ha hecho en el 2005 y, por lo tanto, todas las decisiones se han llevado a cabo y aplicado en el 2005. Esa es una gran novedad, el rejuvenecer nuestra flota de helicópteros, señoría, si es que no los teníamos ya ni para repuestos, es que no había repuestos de lo viejos que eran, ¿cómo vamos a pensar que no es una novedad duplicar la flota de helicópteros y rejuvenecer la flota de 30 años y ponerlos en una media, le estoy hablando de memoria, que está entre 6 y 7, (me dice que sí la responsable de Sasemar), así que debo haber acertado con la cifra; claro que es una novedad, ¿cómo no va ser una novedad? y lo ha puesto de manifiesto el señor Mardones. ¿Cómo no va ser una novedad el modificar el horario de las tripulaciones para que estén todo el día dispuestos a salir en 15 minutos? Antes se tardaba horas en salir. ¿Cómo no va ser una novedad modificar el sistema de localización de los pesqueros? Habría un sistema de radiobaliza antiguo y como nadie sabe cuál es el sistema nadie comprendía, ni yo misma cuando llegué al ministerio, como se tardaba tanto en añadir desde que se producía la primera señal hasta que se sabe a donde hay que ir. Y eso lo saben muy bien los gallegos porque los pesqueros gallegos tienen

verdaderos problemas. Cambiar todo el sistema es una gran novedad, o lo del hombre al agua, o sea, un sistema de localización distinto del que hay ahora, o lo que usted me ha planteado sobre la marina mercante.

Si era tan fácil conseguir que el nivel de calidad de nuestra flota fuera calificado internacionalmente hablando, como nivel máximo en el lugar de nivel medio, o como dirían en mi tierra nada más que regular, o sea, flojito en calificación, si fuese tan fácil, y dice usted que yo no lo he podido conseguir en un año y medio, con su afirmación valora más lo que hemos hecho porque ¿por qué no lo han hecho ustedes en ocho? Han tenido ustedes ocho años para subir el nivel de calificación de la flota y no lo han subido. Le voy a decir cómo se valora, por los últimos tres años: 2003 que estaban ustedes, 2004 que estábamos nosotros, 2005 que estamos nosotros. Como mucho se pueden apuntar un tercio, si es que se pueden apuntar algo y ahora se desapuntan los ocho años anteriores, porque si en el 2003 sabían que eso era un problema porque no lo resolvieron en 2002, 2001, 2000..., desde que ganaron las elecciones; es tan fácil como esa regla de tres. Yo no pretendo apuntarme nada, lo que he venido aquí a decir es que, han pasado dos años desde que estamos en el Gobierno. Nosotros establecimos una prioridad, la seguridad. Les voy hacer un balance de lo que hemos hecho y les voy a decir lo que vamos hacer y sobre lo que estamos trabajando. Les hecho ese análisis y les he dado una buena noticia, que nuestra flota mercante que estaba mal calificada o casi mal calificada, calificada de calidad media en el memorándum de París, que es una marca de calidad para la flota mercante. Hemos conseguido subirla al nivel máximo por primera vez en su historia, buena noticia, y ¿cómo no me lo voy a apuntar señoría? si es que ha sido en enero de 2006, ¿se lo va apuntar un Gobierno del PP que se fue en el 2004? Eso es prácticamente imposible.

Más novedades, salvamento marítimo, bases. Tenemos dos bases y vamos a tener todo tipo de bases para que reduzcamos hasta en una cuarta parte los tiempos de respuesta, es decir, que si hay un acontecimiento, un incidente negativo en la mar, supongamos que en el Mar Mediterráneo y hay que poner todos los medios materiales para dar una respuesta a ese incidente; si los medios materiales están en Madrid, fíjese usted lo que tardamos hasta llevarles allí. Si se necesitan actuaciones de los buzos y los buzos están en Alicante y la actuación es en Galicia, como ha pasado, tardamos muchísimo en colocar, podríamos decir, todo el dispositivo para dar una respuesta. ¿Le parece poca novedad acortar en ese tiempo la capacidad de respuesta o garantizar, como vamos hacer, que en las 15 millas o en las 25 millas según sean marítimas o aéreas vamos a tener un tiempo de respuesta de 45 o de 60 minutos según sean marítimas o aéreas? Creo que son novedades importantísimas.

Me parece una gran novedad pasar de tres inspecciones en las aeronaves extranjeras a 366, esa es una gran novedad o incluir en el ámbito de las inspecciones de navegación aérea 20 materias, 20 ámbitos más de ins-

pección que hasta ahora no se habían hecho. Esa es una gran novedad, así que admitiéndole a usted que hemos continuado todo lo que había empezado y además admitiéndole el error de la página web, que usted ha dicho que había, ya me han dicho que lo han solucionado, así que muchísimas gracias porque así mejoramos el servicio al ciudadano a través de la página web y que además creo que es algo muy importante, le comento que haber aplicado en los dos años que llevamos de legislatura, haber tomado decisiones que afectan a 6.400 millones de euros de inversión, señor Ayala, con toda sinceridad, no tiene más remedio que haber muchas novedades, de todo tipo y he tenido ocasión de decírselo a ustedes. Una preocupación que usted ha planteado y se la disipo, es por qué no habíamos cubierto la plaza de consejero general de seguridad. Esta responsabilidad, señoría, la hemos residenciado, como les decía, en la subsecretaría y lo estamos planteando de otra manera.

Usted ha hecho dos referencias sobre las que quiero darle todo tipo de información y detalle. Se ha referido, no lo ha llamado usted así, al problema grave que hubo, al accidente en el Viaducto de Herradura-Taramay; ese es el que usted decía como el de Granada. Lo digo porque nosotros, incidencias como es natural en las obras tenemos muy diversas, y cuando usted me ha dicho el Viaducto de Granada, quiero entender que es Herradura Taramay. ¿Sabe usted que está bajo secreto de sumario? No voy a decir nada hasta que el juez no levante esta limitación de información. Después ha dicho una cosa rara, porque ha dicho que tampoco, hablando de seguridad, he dicho nada del túnel de San Pedro. En el túnel de San Pedro no ha habido ningún problema de seguridad, es más **(El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben.)** (ninguno, señoría, ninguno), todas las decisiones se han tomado para garantizar la seguridad de las personas y para intentar minimizar el impacto y sabe usted lo que pasa, señor Ayala, y además que me estoy queriendo mantener en unas coordenadas, porque ustedes dicen siempre que me meto con el PP, pero ¿con quién me voy a meter si es del que he heredado toda la situación y sobre lo que yo tengo que estar trabajando? Si usted me pregunta por una cosa que se decidió, se inició y podemos decir que las características de las decisiones, en el ámbito geotécnico, se tenían que tomar y las decidió el Gobierno del PP, pues yo casi le preguntaría a usted, ¿cómo se les ocurrió meter ese sistema de construcción del túnel, esas características de la tuneladora y esa falta de precisión geotécnica en el túnel?, porque cuando hemos seguido, porque no lo hemos empezado, tiene usted razón, hemos continuado con el túnel que ustedes empezaron, que es el túnel de San Pedro, y las características geotécnicas no correspondían a lo que nos estábamos encontrando. Ha habido un problema constructivo, que no de seguridad, y hemos tomado una decisión valiente, porque cada vez que paramos algo tenemos toda la presión de todos aquellos que dicen que nos retrasamos, que no cum-

plimos, que paralizamos, y asumiendo esa decisión hemos parado para analizar y tomar todas las decisiones con una prioridad, la seguridad, señoría, y lo que se ha hecho es una galería auxiliar, por supuesto con todos los condicionantes medioambientales respetados; lo digo porque también puede haber algún tipo de planteamiento en ese sentido, para sacar la tuneladora de donde está, podíamos decir, parada por no decirle empotrada, y después seguir el túnel por otro sistema constructivo, que ya de entrada le digo que no va suponer, según me dicen los responsables, retraso en las fechas de las obras que tenemos comprometidas; pero señoría, vuelvo a insistir y si me permiten cruzando los dedos, porque en materia de seguridad nos puede suceder cualquier cosa en cualquier momento y, sobre todo en el ámbito en el que nos estamos moviendo, que es el transporte y la construcción.

No adelantemos acontecimientos que a lo mejor nunca ocurren. Todavía recuerdo cómo había algunos agoreros que decían lo que iba a pasar con la conexión que estábamos haciendo por Madrid y claro con todo el temor del mundo y con toda la precaución, pero es que en el túnel de San Pedro, de verdad, no ha pasado nada relativo a la seguridad. Lo que ha sucedido es que hemos parado la obra porque nos hemos encontrado materiales distintos, porque la tuneladora no podía seguir avanzando, porque teníamos que hacer una galería de excavación, porque necesitábamos todos los permisos, porque en esos permisos han pasado los seis meses a los que usted se ha referido y porque estamos tomando todas las medidas para que no ocurra nada relativo a la seguridad.

Señor Ayala, usted afirma que los proyectos no se redactan teniendo en cuenta la seguridad vial, y yo le digo que todos los proyectos analizan la seguridad vial del tramo al que afectan y la auditoría. **(El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben.)** (Sí, se lo voy a recordar y usted verá como sí.) Ha dicho, si ustedes van a empezar ahora haciendo la auditoría será que hasta ahora no están tomando las medidas de seguridad, más o menos. Si usted no lo ha dicho, mucho mejor, así le tranquilizo, ¿es una medida adicional, o una novedad, lo que estamos introduciendo? Es la novedad de que la auditoría de salida para comprobar que los análisis del proyecto que se habían hecho previos, eran correctos.

El Plan de viabilidad invernal. Dice usted que es el mismo que el anterior. Verá usted, hemos incrementado en 200 quitanieves, luego no es lo mismo, son 200 quitanieves más; hemos duplicado la capacidad de almacenamiento de sal, luego no es lo mismo. Usted puede decir ¿es que antes no había capacidad de almacenamiento de sal? Sí, pero ¿cuál es la novedad?, que antes era insuficiente y hemos dotado una capacidad que entendemos que es suficiente. Vamos a poner en servicio ahora en noviembre de 2006, porque claro las cosas hay que hacerlas conforme a los tiempos que requieren, 14 nuevos aparcamientos de emergencia, esa es la novedad. ¿No había en España ningún aparcamiento de emergencia?

Sí, señoría, claro que había algún aparcamiento de emergencia, pero ¿eran los suficientes para dar una respuesta adecuada cuando vienen las nevadas? No lo eran, era evidente. Miren ustedes, un dato y que no es del Plan de viabilidad invernal, es de los aeropuertos, pero cuando la primera nevada en el aeropuerto de León no había quitanieves. ¡Vaya que no era en Málaga! No había quitanieves en el aeropuerto de León. Entonces, ¿es o no es una novedad que ya haya quitanieves? Qué quiere que le diga, lo es porque no había quitanieves en el aeropuerto de León. Había 200 quitanieves menos y hemos establecido un protocolo distinto de coordinación para que se den toda la eficiencia y la eficacia que podemos esperar en un momento de condiciones climatológicas adversas.

Ha planteado usted otro problema, espero responderlo bien y no malinterpretarlo porque sé que no se merece usted que yo lo malinterprete, porque ha tenido una intervención como para que yo lo interprete perfectamente. Usted plantea que cuando yo le estoy hablando de actuaciones, unas veces pongo el horizonte de 2012, otras hablo de 2006, otras hablo de 2010..., que no hay una coincidencia en el horizonte temporal en las distintas actuaciones. Señorías, no hay la misma importancia; esto no es poner un reloj en hora; hay una serie de actuaciones que se pueden terminar en un horizonte próximo y hay otra serie de actuaciones, por ejemplo, el plan de acondicionamiento de la autovías de primera generación, en el que se están empezando ya a licitar las obras; tienen que estar construidos cuando se establezca la concesión en dos años y después el mantenimiento es durante 20 años. Bueno, pues existe un horizonte temporal de 22 años; sin embargo el Plan de salvamento marítimo, que también son medidas de seguridad, tiene un horizonte temporal mucho más corto, hasta el 2009; después de ese plan haremos otro. Por lo tanto, no es que haya confusión en el horizonte temporal, sino que la propia posibilidad de llevar a cabo las medidas, si pudiéramos el mismo horizonte o alargaríamos las medidas que podemos terminar antes o daríamos una información confusa al ciudadano que no sabría exactamente cuando se van a terminar todas y cada una de las actuaciones. Lo digo porque el horizonte global es el PEIT, y en ese horizonte global hemos metido todas las actuaciones. Ustedes, y todo el mundo con razón, pedían concreciones de cada una de las actuaciones; ahora es el momento de las concreciones, por eso he venido aquí a decirles a ustedes que hay un plan general y hay planes específicos. Conforme los vamos aprobando tienen un contenido y una cronología, y yo vengo al Parlamento, al Congreso, a explicarles a ustedes cuáles son los contenidos y la cronología.

Hay un tema, señoría, en el que no coincidimos. Tampoco puede ser tal como usted lo ha explicado, la intervención del secretario de Estado. Le voy a dar los datos, es en relación a la ejecución presupuestaria. Primero —usted lo sabe muy bien señor Ayala—, la ejecución presupuestaria no se puede analizar a mitad de año, ni a

mayo, ni a...; eso lo va viendo el secretario de Estado porque le viene bien para los flujos de caja, para..., porque es su trabajo. El mío es ejecutar el presupuesto por un año y yo le puedo dar los datos de los años anteriores. He ejecutado dos puntos más que en la legislatura anterior, y además he ejecutado por encima del 98 por ciento. Por tanto, es un ministerio en el que el volumen de inversión es, según la cuantía de la que estamos hablando, ejecutar por encima del 98 por ciento; yo, que he sido la más responsable de controlar la evolución del presupuesto, le puedo decir que la gente que trabaja en el ministerio ejecuta muy bien, ejecuta por encima de lo que es admisible y se puede esperar. Es más, en inversión ejecutada, sin referirnos a los presupuestos... Si nos referimos a los presupuestos hemos ejecutado dos puntos por encima de la media de la legislatura anterior, pero si nos referimos a la cuantía de la inversión ejecutada hemos ejecutado un 35 por ciento más en esta legislatura que en la media de la legislatura anterior. No estoy criticando la ejecución del Partido Popular en los gobiernos anteriores, le estoy dando una medida de referencia; no estoy criticando como ejecutaba. Podrían ejecutar fenomenal, pues nosotros ejecutamos dos puntos más que fenomenal, porque hemos ejecutado dos puntos más. No es una crítica sino una referencia para hacerles ver que, primero, no podemos analizar cuál es la ejecución presupuestaria de 2006 hasta que se acabe, entre otras cosas porque comprenderá usted que en inversiones de estas características hay miles de modificaciones que se tienen que ir haciendo sobre la marcha, y todos los responsables del ministerio tienen los pilotos encendidos para saber cuándo tienen que pedir una modificación para llevar a cabo la ejecución correspondiente. Quiero darle información sobre otras cuestiones que usted ha planteado. La insatisfacción que usted me indica que pueda tener el sector es lógica, pero con usted hablan todo lo contrario de lo que me dicen a mí. A mí me dicen que están contentísimos. Si a usted le han trasladado insatisfacción, será para tenernos contentos a usted y a mí; habrá que ver seguramente que estará en el término medio, estarán razonablemente satisfechos. Le puedo asegurar que esa insatisfacción no me la han trasladado, sino todo lo contrario.

La forma de computar en el déficit el plan de autovías de primera generación es inversión, señorías. Es inversión, y es verdad que hemos buscado una solución para que el riesgo lo asuma el concesionario —no nos pase lo que le ha pasado a Gallardón— y, por lo tanto, se obtenga la garantía de que después no nos vamos a llevar una sorpresa en el cómputo del déficit. Lo que puso en cuestión Eurostat para no aceptar el planteamiento que habían hecho en Madrid era precisamente que el riesgo lo asumía la institución y no el concesionario. Hemos buscado una fórmula para que el riesgo... Eso, ¿por qué, señorías? Porque asumen el riesgo del tráfico, o sea que según pasen coches o no pasen nosotros pagamos o no pagamos; es el riesgo que... ¿Sabe usted la esperanza de aquel que quiera que esto salga mal, qué puede esperar?

Que cuando nosotros saquemos el concurso no vaya nadie. Si cuando nosotros sacamos el concurso van, hemos hecho diana. Exactamente hemos conseguido lo que queríamos, no asumir el riesgo y que hagan la carretera; fíjese usted si eso es la cuadratura del círculo. Si el riesgo lo asume el concesionario no es computable como inversión en términos de déficit, y a ese resquicio por conocimientos y trabajando mucho se ha llegado; no he sido yo, ha sido el equipo del ministerio, me lo plantearon y creo que acertaron. Hay una cosa que es curiosa; dice que vamos a acondicionar todas las radiales y que eso va en contra de la malla. No, señorías. Nos hemos encontrado nada más que con las radiales. Nosotros nos hemos encontrado con un país... Claro ¿cómo vamos a acondicionar lo que no existe? Nosotros vamos a hacer la malla y vamos a acondicionar las radiales, pero usted dice que el plan de acondicionamiento solamente va sobre la radiales. Las radiales son las del año 1980. Le estoy diciendo que vamos a acondicionar las de primera generación, que son las del año 1980. Efectivamente, coincido con usted, son la radiales, son lo que decidieron en el año 1980; es más, señoría, ni siquiera lo estoy criticando. En el año 1980 decidieron que nuestra red de autovías fuera radial y en el año 1994 hemos decidido que sea un mallado, por lo tanto, ¿qué hacemos? Para la eficiencia del gasto y el servicio al ciudadano mejoramos las que están hechas, las acondicionamos a los estándares de las nuevas y a las que vamos hacer les aplicamos unos criterios distintos. Por lo tanto, eso no puede ser criticable. Me han pasado una nota de que en el capítulo 6, incluso en 2006 señoría, estamos en 2005 al 28,72 por ciento de ejecución, en 2006 al 28,13, al mismo nivel de ejecución. Vuelvo a decir que no sirve para nada este dato, porque la ejecución no es proporcional a los meses; o sea, que en la ejecución de un presupuesto no se empieza ejecutando lo mismo en enero que en diciembre, y lo saben ustedes muy bien, entre otras cosas porque el presupuesto es el mandato para ejecutar, luego se inician muchas actuaciones precisamente cuando tienen el mandato; como tienen un periodo de maduración para que se puedan pagar y para que se puedan comprometer, esa es la diferencia entre uno y otro. Creo que esta cuestión ha quedado suficientemente aclarada.

Antes he hecho referencia a la inversión de los pasos a nivel. En 2001 se invirtió 23,3 millones; en 2002, 29; en 2003, 45,5; en 2004, 61,6; en 2005, 78,7. Si sumo: 2004-2005, 140 entre dos, 70 de media. **(El señor Ayala Sánchez: 2004 no)** Sumo lo otro... La ejecución hasta marzo de 2004... Si pueden darme el dato... si no se lo mandaré por escrito. ¿Cuántos pasos a nivel se ejecutaron y cuántos a partir de marzo? Usted me ha pedido que diga cuál es el esfuerzo que hemos realizado desde que estamos en el Gobierno. Hemos suprimido 450 pasos a nivel, más del 60 por ciento del objetivo del primer cuatrienio, y hemos elevado el nivel de protección de 287, que es el 52 por ciento del actual cuatrienio. Ha habido otro dato sobre el que se ha hablado, que es la accidentalidad. En esta legislatura el número de víctimas

mortales se ha reducido un 19 por ciento; aunque la seguridad vial no es una competencia del Ministerio de Fomento, traía el dato y por eso se lo doy.

En relación con la novedad del plan de motociclistas, solamente en las legislaturas anteriores se habían sustituido algunos postes y nada más. Lo importante, señorías, en esta legislatura es que hemos iniciado un programa de I+D+i que ha desarrollado una serie de alternativas hasta que hemos encontrado aquella que nos parece la mejor para evitar todo tipo de daños a los motoristas cuando se produce un accidente. Hemos desarrollado el programa durante estos dos años, hemos visto cuál era la decisión, hemos hecho un plan y lo estamos aplicando. Eso no tiene absolutamente nada que ver con quitar un poste o ponerlo, con quitar una señalización o ponerla; es algo coherente, racional, ordenado, planificado y con la cobertura financiera adecuada. Se inician las licitaciones en 2006.

En cuanto al Plan Nacional de Salvamento Marítimo, quiero agradecer a todos los que han intervenido su apoyo y sensibilidad. Incluso le quiero agradecer al señor Mardones la felicitación a Salvamento Marítimo, porque se lo merecen; siempre digo públicamente que son unos grandes desconocidos, que tienen un trabajo encomiable y una dedicación digna de todo elogio, pero no están lo suficientemente reconocidos. Hemos tratado de darles los medios para que ese trabajo no se convierta en una frustración al ver que no tienen los medios suficientes para dar la respuesta adecuada al ciudadano. No solamente lo hemos hecho para evitar la frustración de las personas que están trabajando, sino sobre todo para dar una respuesta adecuada a las personas que se encuentran ante incidentes parecidos, desde pesqueros, personas de embarcaciones de recreo que sufren muchos accidentes, hasta personas que vienen como inmigración irregular. Efectivamente se está haciendo un gran esfuerzo, y nuestro trabajo también es sensibilizar al ciudadano de que cualquier medio, como ha dicho uno de ustedes, que pongamos es insuficiente para dar una respuesta adecuada.

Cuando el señor Ayala ha hablado de la lista blanca, yo le he comentado que el cómputo para estar en la lista gris o en la lista blanca se hace de los tres últimos años, por lo tanto, hay un tercio que corresponde en 2003 al Partido Popular y, repito, los otros ocho años también se los pueden apuntar. Los barcos españoles detenidos en puertos extranjeros, que es de lo que estamos hablando —la lista blanca se hace porque se hacen inspecciones de nuestros buques en puertos extranjeros y, si tienen deficiencias, bien les imponen sanción, no les dejan salir o además establecen un cómputo, como estamos viendo lo que ha pasado en los tres últimos años, y usted dice que me he imputado algo que no me corresponde—, fueron ocho en 2003; en 2004 tres; en 2005 uno, y el cómputo se hace de los tres últimos años. Si ustedes hacen la cuenta, la responsabilidad —yo me voy a adelantar— es nuestra, del Ministerio de Fomento actual y del Partido Socialista que sustenta el Gobierno, para que

no haya la menor duda, porque lo que hemos hecho ha sido: mejorar la situación que nuestros barcos tienen cuando salen del puerto español, impedir que salgan con deficiencias para que cuando lleguen a puertos extranjeros sean una bandera de que España es calidad y de que nuestra flota mercante es la mejor. Como hemos impedido que salgan en malas condiciones se ha calificado diciendo que están en buenas condiciones. Ese esfuerzo lo vamos a seguir haciendo, para que nuestro país tenga no solamente una imagen sino una capacidad de competir en el exterior. Sepan ustedes que ese es el número de buques que se ha detenido, y si quieren les doy también el número de buques detenidos en años anteriores para que se vea el esfuerzo que se ha hecho en inspección, en control, en reconducción de conducta y en expedientes sancionadores; no es agradable hacerlos cuando los buques presentan deficiencias y no cumplen con la normativa vigente.

Me pasan una nota sobre cuál ha sido la inversión presupuestada y ejecutada de Sasemar, en respuesta a lo que usted ha planteado. Ahora mismo la verdad es que no lo recuerdo. La inversión presupuestada en Sasemar en 2005 ha sido de 33 y la ejecutada de 57 millones de euros, porque sobre el ejercicio económico le hemos dado una mayor capacidad de gasto a Sasemar, a la vista de las situaciones que se van encontrando que realmente son complicadas y delicadas. En 2006 tiene una inversión presupuestada de 69,7 millones de euros, comprometida de 43 millones de euros. Por lo tanto el nivel de ejecución presupuestaria de Sasemar es magnífico a esta altura del año.

Después se han hablado una serie de cosas sobre seguridad, por ejemplo en los túneles. La medida para la aplicación de la seguridad en los túneles a la que he hecho referencia la hemos aprobado el 27 de mayo de 2006, por lo tanto eso no puede ser una herencia. Ha habido un cambio de normativa para los túneles, que por supuesto está en la línea de todo lo que diga la Unión Europea. Es verdad que en esta normativa hemos elevado el nivel de seguridad de los túneles y —para que también tengan información ustedes, que son los que tienen que tenerla de lo que está haciendo el Gobierno— hemos ido mucho más allá de lo que dice la normativa europea, o sea que hemos establecido exigencias adicionales a lo que nos podría exigir como mínimo la normativa europea. Señor Ayala, creo haber contestado a todas sus cuestiones; si no, le agradecería que ahora me pidiera información adicional.

Señor Rodríguez, coincido con usted en prácticamente todo lo que ha planteado. Seguramente necesitaría darle una información adicional, y no a usted, sino en general. Es una cosa muy curiosa que cuando se habla de inspectores sobre la navegación aérea la gente lo confunde con un cuerpo de inspección, igual que hay un cuerpo de intervención; o sea, hay un cuerpo de inspectores de finanzas del Estado, al cual yo pertenezco, y esos son los que realizan las inspecciones. Sin embargo en la navegación aérea no existe un colectivo que pase una

oposición y que sean inspectores, sino personas calificadas como tales por el ministerio para que lleven a cabo las inspecciones. Lo que hemos hecho ha sido primero, elevar en un 50 por ciento lo que había cuando llegamos y después duplicarlo para 2006. Terminaremos el año habiéndolos casi duplicado, al haber incrementado en 92 personas estos recursos humanos. Es decir vamos a tener un incremento del 94 por ciento de los recursos humanos disponibles para la inspección, decidido por el Ministerio de Fomento; eso es importante. Durante las dos anteriores legislaturas y con la misma unidad de medida —en ningún caso hay un cuerpo de funcionarios que se llame inspectores de aeronaves extranjeras, inspectores de aeronaves, o inspectores de extinción de incendios—, no ha existido eso, no existe un cuerpo específico en la Administración. Lo que si existe es —me van a perdonar que hable en lenguaje administrativo— la RPT, que establece plazas para personas que se dedican a llevar a cabo la inspección y una cualificación y una calificación del Ministerio de Fomento. Esto ha caído en las dos anteriores legislaturas. En 1996 eran 103 y 50 en junio de 2004. Tiene que haber un error. Perdonen porque este dato de 50 creo que es un error. No podía haber 50 porque me dicen que la caída es del 5 por ciento, luego no puede ser 50. Ahora veremos las personas que había, y si no me he equivocado yo. El descenso de recursos humanos se dio desde 1996 hasta el 2004 y cuando llegamos en 2005 ya teníamos 98 personas trabajando, pasando de 98 a 151, y en 2006 las habremos casi duplicado al incrementar en 92 las personas con relación a 2003. Espero que me pasen una aclaración porque esto no termino de verlo. En definitiva, hemos puesto más recursos humanos, más recursos materiales para llevar a cabo un incremento; si se fijan ustedes, sí hemos duplicado recursos humanos y hemos multiplicado por 122 las inspecciones, han hecho un gran trabajo, porque es mucho más que proporcional. Hemos pasado de las inspecciones de tres aeronaves extranjeras en —vuelvo a repetir— 2003 a 366 aeronaves extranjeras 2005; y hemos multiplicado por ocho, por ejemplo, las inspecciones de operaciones en vuelo. Se está haciendo un gran esfuerzo. A lo que me han planteado de los vuelos charters, se inspeccionan exactamente igual que si no fueran charter; o sea que los aviones para nosotros solamente tienen una clasificación: son nacionales o son extranjeros. En los nacionales tenemos unas competencias, una responsabilidad y una capacidad de comprobar mucho más que en los que son extranjeros. Estos se inspeccionan de acuerdo con las normas internacionales, el SAFA, y los nacionales se inspeccionan de acuerdo con nuestras propias normas. Por lo tanto la suma de las personas que están dedicadas a todo esto es Senasa y Aviación civil. Si ustedes me preguntan por qué Senasa, les contestaré que porque la forma de contratación es más rápida, y cómo la inspección estaba en un franco deterioro tuvimos que tomar medidas; le llamamos plan de choque. ¿Eso significa que no se vaya a incrementar la RPT de aviación civil? No. Se va a incre-

mentar la dotación de aviación civil, pero se incrementan a unos ritmos que no eran los suficientes para que se diera una respuesta adecuada a lo que se estaba planteando.

Menciona el señor Rodríguez, la necesidad de coordinación entre todas las administraciones. Estoy totalmente de acuerdo con usted. No solamente hay que plantear esa necesidad desde un punto de vista teórico, sino llevarla a la práctica; de hecho lo estamos haciendo en distintos ámbitos. Hay una conferencia de directores generales de transportes en la que participan todas las comunidades autónomas, pero también se ha creado un comité en el que participan varios ministerios, las comunidades autónomas (para todo lo relativo al tráfico y a la seguridad vial) y además también participan entidades relacionadas con la seguridad vial; sobre eso se está trabajando.

Había un error en el dato que les mencioné anteriormente. Me dicen que pasamos de 103 personas a 98, eso sí —50 era una barbaridad—. En 1996 había 103 personas, en junio de 2004 había 98 y ahora nos vamos a situar en 190. Por lo tanto, pasamos de lo que hemos heredado de la anterior legislatura de 98 a 190, un 94 por ciento más, y había habido una leve caída, pero la había habido, en los ocho años anteriores de un 5 por ciento, al pasar de 103 a 98. Este cómputo lo hago de todos los que están destinados y dedicados a la inspección de aeronaves. ¿Por qué hago tanto hincapié? Porque me preocupa una información que ha habido en la prensa; se ha reiterado que había tres personas dedicadas a la inspección. No, señorías; ni cuando gobernaba el PP ni cuando ha gobernado el PSOE ha habido tres personas dedicadas a la inspección. El mínimo número de personas dedicadas a la inspección que ha habido ha sido con el PP, y eran 98, y lo digo de esta manera porque poner en riesgo y en duda la seguridad de nuestro tráfico aéreo es algo muy serio que afecta a los ciudadanos que tienen que volar, afecta a nuestra economía, afecta a nuestros aeropuertos, afecta a nuestras compañías aéreas, afecta a todos los profesionales del sector que no se merecen ese trato ni ese calificativo.

El señor Rodríguez me ha preguntado también una serie de cosas, sobre las que le voy a dar información concreta. El funcionamiento del radar de Fisterra empezó en abril de 2006, luego ya está funcionando; no hay problemas. Nosotros le damos una gran importancia a otra cuestión que usted ha planteado, que son las radios costeras, y de hecho el esfuerzo económico que vamos a dedicar es de 10 millones de euros, y el Plan Nacional de Salvamento Marítimo recoge, como también el Plan de pesca, un programa de formación de los pescadores en línea con lo que se aprobó en el Consejo de Ministros. La Dirección General de Marina Mercante va a sacar una normativa que afecta también a los pesqueros de menos de 24 metros de eslora; esa normativa la vamos a aprobar próximamente para que se les aplique el mismo sistema que a los de salvamento, de socorro, a los buques de mayor eslora.

Al señor Mardones quiero agradecerle toda su intervención, manifestar la coincidencia con su planteamiento y comentarle, de todo lo que ha dicho, que tomamos nota de la peculiaridad del transporte de los contenedores en cuanto a sus dimensiones. Es una cuestión sobre la que estábamos trabajando; la ha planteado, según ha dicho, en otras ocasiones y veremos qué es lo que se puede hacer. Otra noticia positiva —en este caso para el señor Mardones, que no ha podido estar aquí pero seguro que se entera de lo que voy a decir— es que el domingo 25 vamos a poner una nueva Salvamar en Canarias. Conforme vamos obteniendo que nos entreguen el material lo vamos distribuyendo de acuerdo con las previsiones establecidas. Esa es una magnífica noticia para Canarias y nuevamente el reconocimiento al sufrimiento que tienen todos aquellos que están participando de esa llegada de la inmigración irregular.

El señor Andreu me ha planteado una cuestión muy seria. Usted no debe participar en ese planteamiento; me ha mencionado la solidaridad con el alcalde de Portbou. No, señor Andreu, usted no puede tener solidaridad con una persona que incumple la normativa legal vigente. Si hubiera estado dispuesto el túnel para ponerlo en servicio, se hubiera puesto en ese mismo momento; ni el alcalde de Portbou ni ningún ciudadano es responsable de ponerlo en servicio y además no tiene la información adecuada para tomar esa decisión, ni tampoco la competencia. Ninguno de nosotros, y menos los diputados, podemos participar y alentar que alguien incumpla la normativa vigente, que abra y ponga un túnel en servicio, arriesgando la seguridad de los ciudadanos porque a él le parece que ya estaba suficientemente bien terminado. Nosotros ponemos la obra en servicio cuando se cumplen todos los requisitos, aunque sea un trámite de una autorización de un ayuntamiento que nos parezca que no tenga la menor importancia; tiene que tener toda la documentación en regla, toda la señalización, todos los datos, todos los nombramientos de los responsables, todos, señor Andreu, y no estaba. Estaba próximo a que se pudiera hacer, y se va a poner mañana 29 de junio, mañana 29 de junio. Es normal toda la crítica que pueda llevarse el alcalde de Portbou en el ámbito de lo que supone esta responsabilidad. Creo que lo ha hecho muy mal; ha tenido una actitud irresponsable; no se pueden consentir actitudes de ese tipo. Imagínense ustedes que cada vez que alguien cree que una carretera puede ponerse en servicio abre la carretera y entran los coches. Es una auténtica barbaridad que se haga eso, señor Andreu; yo sé que usted le tendrá simpatía y que piensa que no tiene ninguna importancia. Tiene mucha más importancia que la mayoría de las cosas que hemos dicho hoy, porque es llamar a la insumisión a los ciudadanos para que califiquen si una obra está hecha o no está hecha, sin tener en cuenta lo que dicen los responsables. Señor Andreu, yo soy la primera que quiero poner todas las obras en servicio, y no hay ninguna obra que se retrase por nada, por supuesto nunca por calendario de que se vaya a inaugurar; todo lo que ustedes puedan oír

no es cierto. Jamás retraso la puesta en servicio de ninguna obra, pero no se pone una obra en servicio por mucha presión que haya si los responsables de su puesta en servicio no tienen claro que se pueda realizar, y le añado: y sin que estén todos los papeles en regla, absolutamente todos. Porque el papel significa un trámite de una responsabilidad que alguien ha asumido. Si pasa cualquier cosa, señor Andreu, ¿quién tiene la responsabilidad? Si algo en ese momento no funciona ¿quién tiene la responsabilidad? Yo sé que usted lo ha dicho más por cariño y por pasión que habiendo entrado en el fondo de la cuestión. Saben ustedes que ante muchas cosas yo les admito y les digo..., pero en este caso no. Ha hecho algo absolutamente ilegal e irregular, y él era el primero que tenía que estar conteniendo a la gente para que no utilizara una vía que no está puesta en servicio por su responsable. Con ese criterio se podría entrar en las viviendas sin las autorizaciones, se podrían utilizar... No, no; nosotros damos unas normas y las tenemos que respetar, y no podemos comprender que nadie, y menos un alcalde, intente saltárselas.

Me ha hecho usted muchas cuestiones; ya me ha dicho el presidente que no se las tenía que contestar porque efectivamente no tienen nada que ver con la seguridad. Usted, aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid, ha podido hablar de cualquier cosa que no tenía nada que ver. Porque le tengo mucho aprecio y son temas que hay que aclarar, vamos a verlos, sobre todo por tranquilizarlo. En materia de puertos y aeropuertos no vamos a cambiar absolutamente nada de lo que el presidente haya prometido desde el principio al final de la legislatura; luego no estamos en una posición distinta de la del principio, ni de lo que llevábamos en el programa, ni de sobre lo que estamos trabajando, ni de lo que yo les he dicho a ustedes; o sea exactamente igual. Yo dudo que mi expresión haya dado lugar a malos entendidos, porque si tengo un problema es que nunca puedo dar lugar a malos entendidos por mi forma de expresarse, y eso para mí en política es un problema grave, no se vaya usted a creer. Por lo tanto, si eso le tranquiliza o le intranquiliza —ya no lo sé— sepa que estamos en la misma posición, que estamos trabajando por lo mismo, y espero que en breve podamos salir con la propuesta de lo que estamos trabajando, exactamente lo mismo que he dicho siempre. Dicho eso, señoría, la línea de Lleida a La Pobla no es algo que les han dado y que no queremos. Pero si lo llevan ustedes reivindicando siglos. Ustedes pedían la línea y, como un símbolo, con todos los problemas que planteaba y con el desacuerdo de mucha gente del ministerio la transferí porque —insisto— ustedes la estaban pidiendo y pidiendo y pidiendo. ¡Ahora me dice usted eso, a mí! Al siguiente ministro o ministra se lo podrá decir, pero a mí, no: ¿Cómo me va a decir usted a mí que le hemos dado una cosa deficitaria que nadie quiere? Para este viaje no necesitamos alforjas. Les hemos dado lo que ustedes habían pedido. Ustedes habían pedido la línea y ahí la tienen. La habían pedido insistentemente. Yo no sé si usted, porque no me acuerdo, pero por

supuesto que nos la pedía la Generalitat, el PSC, su partido, CiU. No sé si el señor Piqué, habría que preguntárselo, pero seguro que también. Había un clamor popular en Cataluña de que querían la línea y hoy descubro que ya no la quieren. Nos la pueden devolver; nosotros no tenemos ningún problema en aceptarla y en volverla a gestionar. No se lo hemos dado como algo residual que no queríamos. Ustedes piden y de lo que piden hay cosas que se les pueden dar. Sabe usted que hay un viejo dicho que dice: Ten cuidado con lo que pides que a lo mejor lo consigues. Ustedes lo pidieron, se lo hemos dado. Ahora no me diga usted que no lo quieren.

El aeropuerto de Sabadell. Tres cuartos de lo mismo: ¿Lo quieren o no lo quieren? Yo no lo quiero dar, fíjese usted. Yo quiero que se quede en nuestra red, pero estoy dispuesta a transferirlo y he hecho una oferta, pero hay que saber primero si se quiere o no se quiere. Y después hay una cosa muy importante, señoría, tomar la decisión. No se puede ser como el perro del hortelano. Tenemos que saberlo, para hacer nosotros nuestros propio planes.

Señoría, de verdad, con todo mi cariño, hay muchos temas sobre los que tendremos que seguir trabajando; muchos de sus planteamientos son coincidentes con los nuestros, otros no, siempre se lo he dicho. Ustedes tienen una visión de la comunidad autónoma, tienen una visión de Cataluña, nosotros tenemos una visión del país y tenemos que analizar cuáles son los efectos en el resto del país de las decisiones que tomamos. Hay una cuestión sobre la que yo creo que deberíamos hablar mucho más. Nosotros tenemos una estructura del Estado y, en esa estructura del Estado, las decisiones se toman, se residencian, en cada nivel de gobierno, según el ámbito territorial de esa estructura del Estado. Me estoy alejando del tema, presidente, pero lo hago por contestarle. Por eso hay carreteras que son autonómicas, otra son locales y otra son estatales, porque la estatal conecta algo distinto de lo que es el ámbito interno de la comunidad autónoma. Y eso es aplicable, aunque sea más difícil verlo, al resto de las infraestructuras. O sea que ¿vamos a transferir o no vamos a transferir una línea ferroviaria? Pues sí. ¿Por qué no? Esa es la diferencia, que no es algo numantino. ¿Por qué no? ¿Pero cuál es la incidencia de las decisiones que se tomen sobre esas infraestructuras, territorialmente hablando? ¿Es en este caso en Cataluña? ¿Es en todo el país? Según sea, toma la decisión el nivel de Gobierno que tiene esa responsabilidad territorial. Porque no tendría sentido que en Andalucía se tomaran decisiones sobre Cataluña, autonómicamente hablando. Viceversa tampoco. Tenemos que ver cuál es la decisión y llegar a acuerdos, porque estoy convencida de que vamos a llegar a acuerdos. Ahora bien, señoría, después hay que saber que no les han dado la línea esa porque es deficitaria, se la han dado porque la han pedido durante muchos años y porque a mí me trasladó Maragall que era una reivindicación histórica de los catalanes y que querían hacerse con la línea. Y eso abre planteamientos

de otras muchas comunidades autónomas, en las que a lo mejor con circunstancias que no son iguales, pero que ellos sí ven iguales, hay dificultad para definir determinados aspectos.

Señor Andreu, no vamos a paralizar absolutamente nada, es más, estamos acelerando, y por supuesto vamos a mantener lo que en el PEIT se dice, que es la duplicación de las vías libres de peaje. Ese es nuestro camino y de ese camino no nos vamos a mover. O sea que no tenga usted ningún miedo a que paralicemos nada ni a que digamos: porque hemos conseguido que el peaje de Mollet no sé cuántos, ahora no hacemos tal cosa. Es más, cuando lo presenté dije que además seguíamos, se acuerdan ustedes. Lo que si hemos podido hacer es llegar a un acuerdo con Abertis, positivo para todo el mundo, sobre todo para los ciudadanos que no pagan nada, ni los que pagaban directamente, ni los que iban a pagar indirectamente, si hubiéramos puesto nosotros el dinero. Los ciudadanos no ponen nada y hemos conseguido un acuerdo con Abertis, que al final es beneficioso para todos. Pero nosotros seguimos con nuestro PEIT y por supuesto con todo el impulso que le podamos ir dando en la medida, señor Andreu, que se pueda llevar a cabo. Porque usted presenta una enmienda, se vota en el Parlamento y se le acepta. La enmienda se refiere a que se va llevar a cabo una obra que no tiene proyecto; hasta que no esté el proyecto no se puede hacer la obra. Eso no significa que se paralice nada, es el planteamiento para ejecutar una obra.

En relación con la red viaria de Cataluña, le quiero comentar que hay un convenio con la Generalitat, que lo estamos aplicando y que hay voluntad de ejecutarlo al cien por cien y a la máxima celeridad posible. Antes de haber incluido en el Estatuto la participación en las inversiones en Cataluña, en mi ministerio ya estábamos en esa cifra; nadie pone en riesgo los acuerdos a los que se hayan llegado. Lo que sí es verdad, señor Andreu, es que todo tiene su ritmo y usted conoce muy bien cuál es el ritmo administrativo de muchas cuestiones. Por lo tanto, como lo tenemos que respetar, vamos a la máxima celeridad pero al ritmo que nos permite la normativa vigente; si tuviéramos que hacer una carretera en Guinea, como no tendríamos que pedir permisos medioambientales, ni tendríamos que hacer expropiaciones, ni tendríamos que sacarlo a información pública, ni tendríamos que ponernos de acuerdo con los ayuntamientos y con la comunidad autónoma, los cuatro años que dedicamos a hacer toda la tramitación, los reduciríamos seguramente a meses. Pero como estamos en España y nos hemos dado una normativa, tenemos que aplicarla.

Alta velocidad, señor Andreu. Siempre me lo pregunta; yo no sé por qué tiene usted tantas dudas. 2006 Tarragona, Barcelona-Sants 2007, 2009 Girona. Y no hay problema, ningún problema, excepto todas las incidencias que vayan surgiendo, que las iremos solucionando, porque comprenderán ustedes que en las inversiones que llevamos a cabo no se puede decir que no haya incidencias.

El señor Grau pide una documentación y se la suministraremos. Dice que es necesario conocer la fecha en que va a salir el plan sectorial de carreteras. Sobre eso se está trabajando y lo que acostumbre a hacer es presentar los planes cuando los tengo terminados; hoy es un ejemplo de eso. Los datos de los pasos a nivel en Cataluña también se lo daremos por escrito. Y plantea una cuestión que es mucho más general y que sí me gustaría contestársela: qué pienso sobre la denuncia del Sepla. Más que qué pienso, le voy a decir a usted qué siento. Siento mucho que tengan datos erróneos sobre el número de inspecciones, el número de inspectores. Es el Sepla el que dijo que había tres inspectores y ya le he dicho que cuando se fue el PP del Gobierno había más de 90. Por tanto, no es cierto ese dato. Es el Sepla el que dice que hacemos una inspección de cada 10.000 aviones, que solo se inspecciona uno de cada 10.000 aviones. Hemos inspeccionado uno de cada once extranjeros y siete conceptos de inspección por cada uno, aparte de haber inspeccionado todos los nacionales. Como estoy segura de que ellos no lo quieren decir para desacreditar al sector, porque ellos son una parte muy importante de ese sector, siento mucho que tengan ese nivel de desinformación. De todas maneras, también tengo que reconocerles a ellos que cuando yo he comparecido públicamente y he dado los datos, no han insistido y los han aceptado. Por lo tanto ¿qué pienso? Pienso que tenían los datos equivocados y que, cuando se les ha informado de los datos reales, ha sido la información que ha salido en prensa, y ellos no han insistido. Yo quiero trasladarles el interés que tenemos todos nosotros en mejorar todo lo que sea referente a la seguridad. Por eso se ha dado participación a los pilotos en el comité de expertos en seguridad de aeronaves que hemos creado en esta legislatura. Nosotros entendemos que ellos tienen mucho que decir en seguridad. Si de verdad se quiere mejorar la seguridad, no es útil decirlo en un periódico, francamente, no es útil porque no es la manera, pero si es útil que ellos se reúnan con los responsables de la seguridad en el ministerio para decirles todas las cosas que fallan, que seguramente fallarán, y seguirán fallando, porque nadie es perfecto. Hemos creado un comité de expertos en seguridad, ustedes lo saben, en el primer plan de choque que presenté, en donde está el colegio de ingenieros, ingenieros técnicos aeronáuticos, y está Copac, que es el colegio de pilotos. Es verdad que no es el Sepla, porque lo que tiene que estar es el colegio, no el sindicato, de acuerdo con lo que es el diseño del propio comité. Además hemos creado otra cosa que es una oficina de notificación de sucesos, con absoluta garantía de confidencialidad. Así que cada vez que alguien tenga algo que denunciar no podrá haber presiones sobre esa persona o algún tipo de revancha por haber dicho algo, porque está abierto para que se denuncie y tiene que ser investigado por los servicios del ministerio. Es la página web, se llama sucesos.dgac@fomento.es; esa es la página sobre la cual se puede verter cualquier tipo de denuncia con absoluta garantía de confidencialidad.

Les pido disculpas si me he extendido demasiado, pero este es un tema de gran importancia y quería que ustedes tuvieran toda la información posible.

El señor **PRESIDENTE**: Tal y como habíamos acordado, habrá un segundo turno de intervenciones, comenzando por el portavoz del Grupo Popular, el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Gracias, señora ministra, por sus explicaciones, y gracias por su extensión en la contestación. Efectivamente, en algunos seguimos discrepando, lo cual nada quiere decir sino que es el ejercicio correspondiente a la responsabilidad que cada uno tenemos.

Yo, señora ministra, si usted llama novedad a aumentar los medios, le admito a usted la novedad, pero para mí novedad no es eso. Para mí, aumentar los medios es progreso; para mí, aumentar los medios es seguir incrementando unas cuestiones, o unas decisiones, o unos planes, que el tiempo en el que se están poniendo en marcha hacen necesario que se aumenten, y es el devenir de una sociedad cada vez más exigente, una sociedad en la cual estamos cada vez con unos mejores niveles, de seguridad de bienestar, de vida, que lógicamente tienen que aumentar. Por tanto, si usted llama novedad a eso, muy bien. Solo faltaría que no le llamara yo también novedad. El aumento a mí no me preocupa en absoluto, y se lo reconozco. A mí lo que me parece que no es novedoso es solamente ese momento. Que luego usted ha tomado algunas medidas, pues muy bien, evidentemente. Solo faltaría que usted no hiciera nada, que usted fuera simplemente continuista, no iría ni siquiera con su carácter, señora ministra. Pero hay cuestiones en las que sí debemos incidir. En primer lugar, señora ministra, lo que le he señalado al principio. Usted habla de algunas novedades pero el reflejo claro de esas novedades en la ejecución todavía no lo hemos visto; algunos evidentemente no los podemos ver, pero, por ejemplo, no me ha contestado usted a cuáles son las partidas presupuestarias que soportan algunas de esas inversiones.

Yo le quería hacer alguna referencia a lo que usted me ha dicho sobre ejecución presupuestaria, porque yo, como le he dicho anteriormente, no me he inventado ninguna cifra; son del secretario de Estado de Presupuestos, que es de su partido, y están en su documentación. Solo le he dicho que, según el ministerio, la ejecución, el año 2006 con respecto al 2005, dos años de ejecución de su ministerio y de su partido político, ha bajado un 16,7 por ciento, no las centésimas que usted me ha dicho antes. Y le insisto, no es una cifra que yo haya manipulado, es una cifra que figura literalmente, una caída del 16,7 por ciento con relación a 2005. Y lo dice su Ministerio de Hacienda. Comprendo y admito que usted me diga que se tiene que ver al final del ejercicio, comprendo y admito que usted me diga que los trámites de adjudicación son variados, comprendo y admito que usted me diga que a veces hay maduraciones

de proyectos, palabra que usted ha empleado, que no permiten en el primer trimestre o en el primer cuatrimestre ponerlos en marcha, pero, insisto, esa maduración o esa puesta en servicio es un 16,7 por ciento inferior al año 2005. Me ha dicho usted que en el ejercicio 2004-2005 usted ejecutó el presupuesto por encima del 98 por ciento y que eso nunca se había visto. Primero, le voy a recordar que en el año 2003 se ejecutó el 99, en el año 2003 se ejecutó el 99 por ciento. **(La señora ministra de Fomento, Álvarez Arza, pronuncia palabras que no se perciben.)** Si usted no lo ha dicho, yo lo retiro. Usted ha presumido del 98 por ciento del 2004-2005 y yo le digo que el 2003 fue el 99. Pero usted sabe, lo sabe muy bien, que una cosa es la ejecución presupuestaria y otra es la liquidación del presupuesto. Y usted sabe igual que yo cómo se ha liquidado el presupuesto en el Ministerio de Fomento en el ejercicio 2004 y 2005, con respecto al cumplimiento de los objetivos que se aprobaron en el presupuesto correspondiente a diciembre del año anterior. Usted y yo lo sabemos. Por tanto, no me hable usted del 98 por ciento, porque si no tendríamos que rascar ahí también.

Tampoco se compadece mucho con esa ejecución presupuestaria el hecho de que se están retrasando obras y modificando los plazos de ejecución, fundamentalmente en la Dirección General de Carreteras. No es una cuestión tampoco de hoy, pero ya que usted lo ha sacado, yo le tengo que decir que hay clarísimos deslizamientos en la ejecución de los proyectos de la Dirección General de Carreteras y que evidentemente no se compadece con esa ejecución. Si es novedad, en cuanto a lo que usted está señalando, por ejemplo, este plan de las primeras autovías y la discusión entre radial o mallado, yo lo que le he querido decir es que habría que adecuar y modernizar las primeras autovías porque no responden a los planteamientos de exigencia de la calidad que estamos diciendo que el progreso ha llevado ya a los españoles; porque precisamente las autovías posteriores, que son de la red mallada y que usted sigue ejecutando, lo cual nos parece muy bien, esas autovías de la red mallada, no necesitan adecuarse, porque han sido muy posteriores a estas primeras autovías, que son de los años ochenta y noventa. Eso demuestra que las autovías de segunda generación son las de la red mallada y el Partido Popular ya inició la red mallada en las autovías españolas.

Hay una cuestión de la que yo sí quiero hacer especial mención, porque usted también lo ha citado, que es el peaje en sombra. Señora ministra, primero, usted ha dicho que sí es inversión. Bueno, pues si es capítulo 2, si va con cargo al capítulo 2, dígame usted a mí cómo es inversión; segundo, el Ministerio de Fomento y sus muchachos no han inventado nada, porque el traslado del riesgo, en primer lugar lo inventaron los ingleses a la hora de que el SEC95 y Eurostat lo admitieran y, en segundo lugar, en España había ejemplos clarísimos, en los cuales se ha aplicado el peaje en sombra, concretamente en la Comunidad Autónoma de Murcia, la autovía de Murcia-Caravaca, la primera autovía de peaje en

sombra en España, trasladando el riesgo del tráfico y otros riesgos más, como es el de la seguridad y como es el del mantenimiento al concesionario. Y evidentemente no computa a ningún efecto, señora ministra. Estoy tan seguro porque lo hice yo y hay cuestiones que no me puede discutir. O sea que no han inventado nada en el ministerio porque el traslado de los riesgos, la admisión y cumplimiento de Eurostat y todo lo que ha supuesto esa aplicación de ese modelo estaba ya inventado. Usted me lo ha querido poner como ejemplo, en comparación con Madrid, pero es otro modelo de financiación. Mintra no tiene nada que ver con el peaje en sombra. Por lo tanto, no aproveche usted para tirarle una pedrada al señor Gallardón, porque estamos hablando de sistemas de financiación absolutamente distintos. Insisto, nada más tiene usted que ver qué es lo que se hizo en la Comunidad Autónoma de Murcia en el año 1997, para darse cuenta de que estaba todo inventado y que se adoptaron todas las medidas que usted nos ha dicho ahora.

En cuanto a los pasos a nivel, señora ministra, ustedes están culminando obras que se adjudicaron y dotaron presupuestariamente por el Partido Popular. Y voy a utilizar sus cifras, las de usted. Usted dice que en estos dos años han puesto en servicio cuatrocientos y pico pasos a nivel, pero en los tres años anteriores el Partido Popular dejó hechos 928. Luego ni siquiera aceleración, ni duplicación. 928 ejecutados y 1.666 planificados. Señora ministra, insisto, novedades las justas. Por cierto, no me ha contestado usted a cuántos ha hecho el ADIF, no me ha contestado. Como me ha dicho que le dijera a qué no había contestado, le digo que me gustaría que me dijera cuántos ha hecho el ADIF, al mismo tiempo que cuales son las partidas presupuestarias que soportan los 6.000 millones de euros que usted ha dicho.

Señora ministra, usted dice que es novedad el cambio a ASFA digital por el convencional. Evidentemente, evidentemente que lo es. Ahora, eso no se compadece con la ejecución de algunas obras que usted ha citado; por ejemplo, el SCC, el servicio centralizado de control de Chinchilla-Cartagena. Han tardado exactamente dos años más en la ejecución; estaba adjudicado y para ponerlo en funcionamiento en diciembre de 2004 y esta es la fecha en que todavía no lo está. Mírese esas novedades y fíjese cómo se corresponden con la ejecución de las obras correspondientes. No voy a entrar, entra dentro de sus competencias y de su distribución de responsabilidades, en que ahora el responsable de seguridad deje de ser el consejero general de Seguridad y sea la subsecretaría, pero no ha aparecido todavía ninguna disposición en la cual hayamos visto que se haya amortizado la plaza del consejero general de Seguridad a esa RPT a la que usted ha hecho referencia antes, en la que también estaba este consejero, a la relación de puestos de trabajo. Por cierto, Senasa no la tiene; yo creo que la tiene el ministerio, no una entidad.

Me ha dicho usted, señora ministra, que el tema del túnel de San Pedro no es un tema de seguridad y encima ha insinuado que la responsabilidad era del

Partido Popular. Si, a los dos años de estar ustedes en el Gobierno, la ejecución de las obras es responsabilidad del Partido Popular, es que ustedes no quieren ser responsables de nada. Que esté, no seis meses, señora ministra, un año, un año, la tuneladora encas-trada en el túnel de San Pedro es una cuestión que afecta a la seguridad de la obra pública. No a la seguridad de las personas, no a la seguridad del tráfico, pero sí a la seguridad de la obra pública. ¿Cómo no va a afectar a la seguridad de la obra pública? Y, por supuesto, tiene toda la demora del mundo. No quiero entrar, señora ministra, en el tema de Herradura Taramay, que está en secreto de sumario, pero hay medidas que usted ha dicho que han adoptado que son consecuencia de ese accidente; por ejemplo, el estado de seguridad de los elementos auxiliares de las cimbras, puentes, etcétera. Lo han adoptado ustedes como consecuencia de ese accidente. Y no quiero hablar del modificado de esta obra.

El señor **PRESIDENTE**: Debe terminar, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Termino, señor presidente, en serio, con una sola referencia a las listas blancas, en las que ha puesto usted tanto énfasis. Que España esté dentro de las listas blancas es el resultado de un plan que no han iniciado ustedes. Es consecuencia de la sensibilidad que en Europa surgió con el Erika I y el Erika II. ¿Verdad que sí? Además, el memorándum de París estaba aprobado desde el año 1982, y España lo adoptó en el año 1992. Y fue, como le digo, el Erika I y el Erika II, consecuencia además del *Prestige*, ese que luego se quiere utilizar de esa manera contra el Partido Popular: ¿Pero por qué no se quiere comparar con las actuaciones del *Mar Egeo* o del *Casón*?

Ahora ya sí que termino, de verdad, señor presidente, porque no tengo más tiempo, aunque me gustaría, haciendo una pequeña referencia a las inspecciones en el sector aéreo. Señora ministra, la demanda del momento actual en cuanto a las inspecciones y a la sensibilidad de los ciudadanos y de los usuarios no es la misma que antes, ni muchísimo menos. Ha aumentado de forma espectacular y, lógicamente, el Gobierno tiene que responder a esa nueva sensibilidad y a esa nueva demanda. Nadie dice nada. Por tanto, la comparación con lo anterior es algo torticera, teniendo además en cuenta que fue en el año 2003 cuando se modificó la legislación, adaptándola a la legislación europea y trasponiéndola a nuestro ordenamiento jurídico, que es lo que ha permitido que ahora se funcione con las inspecciones tal y como se está haciendo, pero no hay una comparación numérica y aritmética con lo anterior, porque la sensibilidad y la necesidad y exigencia de la sociedad es totalmente distinta. Nada más, señora ministra, porque no quiero entretenerla ni aburrirla.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra ahora el portavoz del Grupo Socialista, el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Quiero comenzar esta réplica, y no se tenga como precedente porque realmente lo tengo que hacer, felicitando al señor Ayala. Señor Ayala, que usted, después de dos años, reconozca que hay novedad aumentando los medios le honra. Pero no olvide usted que eso es nuevo. Sí es novedad, porque se han destinado ya 6.400 millones, en dos años, para mejorar la seguridad en el transporte y se han aprobado el 5 de mayo 16.572 millones para mejorar la seguridad en el transporte. Eso antes no lo había, con el Gobierno del Partido Popular, y ahora sí lo hay, con un Gobierno socialista. Que usted reconozca que esto es bueno le honra y yo le felicito a usted.

Tengo que decir a la señora ministra y a su equipo que han trabajado muy bien pero que sinceramente se lo habían puesto fácil: lo poco que nos habíamos encontrado también ayudaba a hacerlo más fácil, si cabe. Le agradezco, señora ministra, su rigurosidad, su claridad en la exposición, todas las medidas. Yo no se si usted ha reparado en ellas, señor Ayala. A lo mejor no, por ese enredo que ha tenido con la ejecución presupuestaria; y ya le ha dicho la ministra claramente que se espere a que terminemos el año. Usted sabe que en estos dos años la ejecución presupuestaria es varios puntos por encima con respecto a lo que había. Haciendo un repaso rápido de la exposición de la ministra, fíjese si hay novedad: plan de choque de la seguridad vial y conservación 2005-2006, 2.000 millones (**El señor Ayala Sánchez: No hace falta que me lo repita.**) Se lo repito porque usted parece que no se ha enterado, parece que no ha estado atento cuando la ministra lo ha dicho y yo quiero que usted lo recuerde. Hasta 12 planes puestos en marcha: el de viabilidad invernal; el de barreras especiales para motocicletas, con más de 1500 kilómetros de barreras de seguridad en nuestras carreteras; toda una serie de medidas para el sector de transporte por carretera; el plan de supresión de pasos a nivel 2005-2012 con 1.931 nuevos pasos a nivel. (Sin hacer trampa, no como ustedes, que hacían una autovía, cerraban el paso nivel y decían, con coste cero, que había uno menos; eso es maquillar y luego le hablaré del maquillaje). Nuevo reglamento de seguridad para la red ferroviaria de interés general del Estado; el plan estratégico de Renfe operadora (**El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben.**) Déjeme, déjeme, que yo no pierdo el tiempo, quizá usted lo debería ganar oyéndome y tomando nota de lo que se ha hecho, porque esa felicitación que ha hecho la haría con más fuerza todavía. El Plan Nacional de Salvamento Marítimo; el plan de seguridad pesquero, con varios ministerios en coordinación; el plan de choque de seguridad aeronáutica; el plan de seguridad aeroportuaria, etcétera. Y todo esto efectivamente es una novedad, porque no existía antes. Por tanto, señora ministra, este grupo al que represento se siente satisfecho y orgulloso por observar que este Gobierno

ha cumplido los retos pendientes en estos dos años. Ello nos permite decir, señor Ayala, que se ha iniciado —que es lo más importante— una nueva política, un cambio en la política de infraestructuras y planificación de transportes y que además se está llevando a cabo de acuerdo con el compromiso del Partido Socialista con los ciudadanos en aquella fecha del 14 de marzo del 2004. Por tanto, nosotros cumplimos.

Con respecto a la ejecución presupuestaria, yo creo que ya le ha dado respuesta la ministra, pero yo le recuerdo las palabras de la subsecretaría del Ministerio de Fomento en la comparecencia de octubre del pasado año. Ante su misma insistencia, le aclaró, con datos concretos, que en los programas más importantes de conservación de carreteras, el de carreteras y el de infraestructura ferroviaria, se había podido probar que se habían ejecutado más de 10 puntos por encima de los programas que ustedes habían ejecutado en la última legislatura. Y ¿sabe usted por qué? Porque este Gobierno, si algo tiene, es que no maquilla ni hace propaganda. Simplemente cumple lo que está dispuesto a ejecutar.

Para terminar y ya que usted hoy ha tenido un tono del que yo también me congratulo y por el que le felicito, quiero decirle, en tono también relajado, y quiero que me oiga la señora ministra, lo siguiente: usted le ha dicho: no le tire más piedras al señor Gallardón. No, hombre, no. Las piedras, al señor Gallardón, se las tiran ustedes y sus aliados mediáticos y mesiánicos, que le obligan incluso a querellarse. Por tanto, deje a la señora ministra con su trabajo; ella no se dedica a tirar piedras sino a construir carreteras, a mejorar los ferrocarriles, los medios de transporte. Y aclaren ustedes las piedras que le tiran a ese señor, al señor Ruiz Gallardón, que ya a veces no sabe uno si es del Partido Popular o de qué partido es.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Andreu, tiene su señoría la palabra.

El señor **ANDREU DOMINGO:** Señora ministra, mi aliento de solidaridad con el alcalde de Portbou (**El señor Ayala Sánchez: Y de Madrid.**) no se lo tome tan a la tremenda. Quizá ha influido que yo haya sido alcalde, que mi pasión sea la alcaldía de mi pueblo. Pero es que, señora ministra, en *La Vanguardia* de hoy se dice: Si yo fuera alcalde quizá hubiera hecho lo mismo. ¿Sabe quién lo afirma? Joaquín Nadal, conseller de Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. (**El señor Ayala Sánchez: Le quedan cuatro días, no se preocupe.—Risas.**)

El señor **PRESIDENTE:** Puede continuar su señoría.

El señor **ANDREU DOMINGO:** Perdóneme, presidente, a lo mejor no hablo mucho de seguridad hoy en la comparecencia, pero es que tengo una confianza absoluta en el subdirector general de Seguridad de Carreteras, don Vicent Vilanova, a quien conocemos por su obra de

tantos años en Cataluña y ahora aquí. Pero, señora ministra, no me confunda tampoco, porque en Euskadi y en Navarra las carreteras son de la comunidad autónoma y tienen trazados internacionales. Usted me ha dicho que las carreteras eran de las comunidades o del Estado, dependiendo de si eran exclusivas de la comunidad o si eran de trazados que eran estratégicos en diversas comunidades. Pues esto no pasa ni en Navarra ni en Euskadi, son todas de las diputaciones forales, y en los trenes, pues igual. **(La señora ministra de Fomento, Álvarez Arza, y el señor Ayala Sánchez: En los trenes, no)** Euskaltren es Euskaltren, y en La Poblá nos traspasaron una línea que se ha tenido que parar inmediatamente para renovarla; la renovación cuesta 80 millones de euros y habrá un déficit de explotación de 12 millones de euros anuales. Claro que queríamos la línea de La Poblá, pero igual que antes la Generalitat y las diputaciones pagaban al Ministerio de Fomento para que la tuviera en mantenimiento, nosotros también queríamos que en el traspaso el Ministerio de Fomento ayudara como antes ayudaba Diputación de Lleida y la Generalitat. Voy a ser sincero, señora ministra: usted me pregunta qué queremos, y yo le digo que lo queremos todo, empezando por El Prat **(El señor Merino López: ¡Qué barbaridad!-El señor Ayala Sánchez: Después de eso, cómo no va terminar).**

El señor **PRESIDENTE:** Señora ministra, tiene la palabra para finalizar la comparecencia.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Muy brevemente, le digo, señor Ayala, que no me dedico al uso del lenguaje, si esto es novedad o es un poquito de novedad, francamente no. Yo me he dado cuenta por su intervención de que le parece fantástico lo que estamos haciendo en seguridad **(El señor Ayala Sánchez: Tampoco es eso.)** porque incluso se lo quiere apuntar para su partido, luego le parece muy bien y dice que ha tenido algo que ver en eso. **(El señor Ayala Sánchez: Eso es novedad.)** Vale, eso es novedad, le devuelvo el tono que usted ha utilizado en positivo y, por lo tanto, no vamos a hacer un inventario de si esto es novedad o no lo es, vamos a dejar en tablas esta discusión, por lo menos yo la dejo en tablas si a usted le parece **(El señor Ayala Sánchez: Me parece.),** y pasemos a un dato al que soy especialmente sensible, que es la ejecución presupuestaria. Sé que no es el tema de hoy, pero como va saliendo le adelanto que la media de la legislatura anterior en ejecución presupuestaria fue 96,15 por ciento. Yo he dicho que estábamos por el 98 los dos partidos políticos que hemos estado en el Gobierno. **(El señor Merino López: No, dos puntos por encima.)** Bueno, ahora lo veremos, y ya está, estamos por encima de 98 por ciento.

El señor **PRESIDENTE:** No entren en diálogo por favor.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Tienen ustedes razón. He dicho, y vuelvo a decir —y ahora le voy a dar el dato— que estamos en 2005 dos puntos por encima de la ejecución media del Partido Popular en la anterior legislatura —eso es exactamente así— y le he dicho que hemos superado en algunos casos el 98 por ciento, y me refería a los dos partidos. Así que, aclarado esto y estando todos de acuerdo, le diré que como esos son datos, el 96,15 por ciento es la media de la legislatura anterior; en 2004 ejecutamos el 97,75 por ciento del presupuesto y en 2005 el 98,2 por ciento. Esos han sido los datos y son dos puntos por encima de la media de la legislatura anterior en 2005, sin más. ¿Vamos a llegar a ese porcentaje de ejecución en 2006? Yo le podría asegurar que sí, y por lo tanto estamos en un magnífico nivel ejecución; es más, he dicho que estaban ustedes y estamos nosotros, he generalizado, no he criticado su ejecución presupuestaria. Lo que sí le digo —lo saben todos ustedes a estas horas de la tarde, de qué vamos hablar— es que está clarísimo que en enero no se tiene el mismo porcentaje proporcional de ejecución presupuestaria que en diciembre, y por eso les he dicho que ahora el Ministerio de Fomento tiene en inversiones el mismo porcentaje de ejecución presupuestaria que el año pasado. De todas maneras, no se preocupe usted, porque antes de irnos en verano de vacaciones me reúno con mi equipo y pregunto cuáles son los porcentajes de ejecución porque en septiembre tienen que estar todos los temas resueltos para ejecutar hasta el último euro del presupuesto porque así lo necesita nuestro país, y no voy a perder absolutamente ningún recurso financiero para hacer todas las inversiones que tenemos por delante.

Ha habido otra discusión o semidiscusión, y yo no he dicho que el peaje en la sombra sea una novedad del Partido Socialista para aplicar en las infraestructuras. ¿Cómo voy a decir tamaña barbaridad? Lo que he dicho es que es una novedad aplicarlo en la conservación y el mantenimiento de carreteras. Y le voy a decir una cosa: yo respeto mucho al señor Gallardón y jamás me metería con él, por eso fíjese usted que he dicho Madrid, ni siquiera he identificado el nombre; en un momento determinado le he dicho Gallardón, pero después he dicho Madrid, no he dicho comunidad ni he dicho ayuntamiento, eso lo sé porque expresamente lo he omitido de la frase que iba a decir. No me estoy metiendo con Gallardón, lo que estoy diciendo es que en nuestro país ha habido ejemplos, hace muy poco, de cobertura financiera que después nos pone problemas y que tenemos que buscar cobertura financiera que no nos los ponga. Pero, dicho eso, comprendo perfectamente a los responsables que tienen que tomar decisiones en las infraestructuras para buscar soluciones porque hay mucha ansiedad de infraestructuras y muchas limitaciones financieras, entre otras cosas, las que vienen desde Europa. Eso es lo que he querido decir, y si no se ha entendido lo aclaro.

Ahora, con la mejor de mis sonrisas le digo que yo no he insinuado que el problema del túnel de San Pedro sea culpa de ustedes, lo he dicho, yo soy muy mala para insinuar, lo he dicho directamente, y son ustedes porque son

ustedes los que hicieron el estudio geológico. Y si usted ahora me demuestra que no lo han hecho, que venía del Gobierno anterior, no tengo ningún inconveniente en decir que la clave de todo el problema es que no hay un buen estudio geotécnico, que no se han diseñado el sistema constructivo y la tuneladora de acuerdo con lo que se iban a encontrar y que lo que se han encontrado es un problema y lo estamos resolviendo. Ni siquiera lo hubiera dicho públicamente, y menos hoy aquí, si usted no hubiera sacado el tema del túnel de San Pedro, porque yo creo que en la obra pública hay muchos incidentes y que no es bueno que estemos todo el día intentando ver quién tiene la culpa de un incidente. Ahora bien, en el momento que ustedes quieran que sea el actual equipo de mi ministerio el responsable de un incidente que ha sido responsabilidad de otros, tengo la obligación de decirlo públicamente. Dicho esto, tengo que añadir que ni el que hace los estudios es Dios, ni el que hace las obras es Dios, ni todos los que están trabajando en eso tienen garantías, sean del partido político que sean, de que no haya problemas, y lo que tenemos que hacer todos es trabajar para minimizar todos esos riesgos y para hacerlo lo mejor posible. O sea que yo no lo he insinuado sino que le digo que el origen del problema está en que no estaban los estudios geológicos, geotécnicos —que son estudios geológicos de un determinado carácter— bien hechos y que, por lo tanto, hemos tenido que ir tomando decisiones en el ámbito de nuestro procedimiento administrativo. Y miro al señor Andreu porque yo también podría haber hecho la galería de excavación sin encomendarme a nadie, sin haber pedido los permisos y hubiera hecho mucho antes para que ahora no me estuviera diciendo el PP que llevó un año, que no lo es, pero da igual, con el túnel parado y buscando la solución. Es así porque estamos respetando escrupulosamente el procedimiento administrativo, no hemos hecho nada hasta que no hemos tenido todos los permisos. Aquí está el presidente de ADIF, que es el responsable de esa obra y me ha confirmado antes —porque cuando lo he afirmado he mirado hacia él— que no se va a retrasar la obra como consecuencia de este incidente, que realmente es importante y nos está dando mucho trabajo.

Yo sé, señor Ayala, que usted tiene un trabajo muy difícil porque se tiene que meter conmigo y tiene que defender lo que ha hecho el anterior equipo, y claro eso es muy difícil, pero muy difícil, o sea que yo le comprendo **(El señor Ayala Sánchez: Está tirado.)** y entonces sonrío. Fíjese en la de vueltas que ha dado para justificar que han hecho tres inspecciones a aeronaves extranjeras en 2003, que, por cierto, yo no dije nada hasta que no salieron diciendo ustedes que no estábamos haciendo nada en inspecciones. Entonces ya salí diciendo que estamos haciendo 122 veces más. Se lo voy a recordar porque es hasta divertido. Dice usted: Nosotros no lo hacíamos porque la sociedad no lo demandaba **(El señor Ayala Sánchez: No.)**, o sea que como no se enteraban, pues no se hacía nada, y ese no es el argumento, ese no puede ser nunca el argumento, señor Ayala. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, por favor.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Vamos a ver, ustedes no lo hacían por lo que fuera, y nosotros lo hemos hecho también por lo que fuera. Vamos a dejarlo ahí, también en tablas, pero, dicho eso, hemos hecho 122 veces más que ustedes, y entonces ya el argumento cae por su peso y se pone de manifiesto el interés que tenemos por solucionar esa cuestión, que a lo mejor no les había preocupado, o el Sepla no les decía a ustedes que tenían tres inspectores, cuando tenían muchos menos que nosotros, y ahora a nosotros nos lo dicen. Pues afortunados políticamente fueron ustedes que el Sepla no les dijo que tenían tres inspectores, que no los tenían, que tenían 98, pero eso no surgió como un tema a debatir en la opinión pública.

La inversión prevista en pasos a nivel, señor Ayala, en el nuevo plan 2005-2012 es de 1.320 millones de euros, y vamos a suprimir 1.931 pasos a nivel, todos los que vamos a suprimir no están suprimidos, queda claro, vamos a suprimir 1.931 pasos a nivel y vamos a actuar sobre 1.846; en el tiempo que llevamos en el Gobierno hemos suprimido 450 y actuado sobre 287. Cuando llegué al Ministerio hubo a la semana también en Hellín un accidente que francamente, me impresionó, y quiero decirles —y no se lo voy a detallar— que en Chinchilla, Murcia, estamos haciendo muchas actuaciones. Está en servicio el tramo Murcia-Cartagena de las nuevas instalaciones de seguridad, y el tramo Chinchilla-Murcia está en pruebas, no hemos hecho como con el túnel, que lo hemos puesto en funcionamiento antes de que supiéramos que puede funcionar.

Contesto al señor Andreu alguna cuestión que me ha preguntado porque hay algo que me parece gravísimo. Sobre los pasos a nivel le comento que hay dos en Malgrat en obras, dos en Llinars en servicio, cuatro en supervisión, en Sant Miquel de Fluvià, Sant Celoni, Franqueses del Vallès, Flaçà, se espera terminar en 2006 el proyecto de Planoles, Toses y Massanet, y están pendientes de acuerdo con el ayuntamiento dos en Mollerusa y uno en Tárrega. Esa es la situación de los pasos a nivel. En el cuarto cinturón los tres proyectos que cubren el tramo se encuentran redactados en la actualidad, dos de ellos están aprobados y serán licitados por la SEIT en el tercer trimestre del año que va a entrar. El tercer proyecto será licitado por la Dirección General de Carreteras en el cuarto trimestre de 2006, luego los tres proyectos serán licitados en 2006. Me pregunta —no está, se ha ido— sobre el plan sectorial de carreteras y la fecha, y le comento que el avance estará en verano e iniciaremos la tramitación del plan sectorial de carreteras abriendo la información pública. Muchas gracias a todos, y siento haberles entretenido con tanta información.

El señor **PRESIDENTE**: Finalizado el orden del día, se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta 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**