



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2000

VII Legislatura

Núm. 35

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN IGNACIO BARRERO VALVERDE

Sesión núm. 2

celebrada el jueves, 15 de junio de 2000

Página

ORDEN DEL DÍA:

Ratificación de la celebración de las comparecencias acordadas por la Mesa de la Comisión en su reunión de 31 de mayo de 2000	600
Aprobación de la delegación a favor de la Mesa a la que hace referencia la Resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983, en relación con el artículo 44 del Reglamento del Congreso de los Diputados. (Número de expediente 042/000002)	600
Comparecencia del señor ministro de Fomento (Álvarez-Cascos Fernández) para informar sobre:	
— Las líneas generales de la política de su Departamento. A petición propia. (Número de expediente 214/000002)	600
— Las líneas generales de la política de su Departamento. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000022)	600

el 10,4 por ciento de nuestra población activa y representa el 7,3 por ciento del PIB.

Además, con el nuevo marco regulador las empresas españolas de este sector acumularán ventajas comparativas para concurrir en los mercados internacionales con garantías de éxito, contribuyendo favorablemente al saldo de nuestra balanza exterior. En esta línea de estímulo a la competitividad, la política del Ministerio de Fomento procurará hacer más eficiente y transparente la contratación pública. A tal efecto, el nuevo reglamento que debe desarrollar la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y los nuevos pliegos de contratación que se aprueben en su desarrollo contendrán cláusulas que favorezcan la más amplia concurrencia de empresas, de tal modo que el juego mismo de las ofertas asegure un producto de calidad en las mejores condiciones técnicas y económicas.

Permitanme, señorías, que a continuación, en aras de la concisión deseable y de la claridad exigible, ordene sistemáticamente las diferentes actuaciones, abordando separadamente un primer bloque bajo el título de la seguridad, otro después bajo la rúbrica de la calidad y finalmente un tercero bajo el rótulo de la modernidad.

Seguridad, calidad y modernidad, son tres valores inseparables, inseparables pero diferenciables a la hora de perfilar un programa general de infraestructuras al servicio del interés general de los españoles.

La seguridad como objetivo explícito. A la hora de examinar las diferentes actuaciones que hoy se contemplan en el programa de actuación que estoy presentando, deseo subrayar el compromiso previo y explícito con la seguridad de nuestras redes y de nuestros servicios de transporte y su inseparable traducción a la seguridad en el sector de la construcción.

La seguridad como un fin y no como una consecuencia presidirá cualquier iniciativa de las muchas que se contienen en este programa de actuación. Ello exige formalizar como instrumentos de diseño, de ejecución, de gestión y de control de los planes de seguridad los necesarios y convenientes grupos de trabajo, unas veces llamados a formar la mesa de diálogo previo y otras a desarrollar tareas de seguimiento, grupos de trabajo compuestos por los empresarios y por los sindicatos del sector para apoyar a la Administración en la definición y en el cumplimiento de los objetivos de seguridad que nos hemos impuesto.

La creación de una auténtica cultura de seguridad en la construcción, en general, y en los edificios de viviendas y en las obras públicas, en particular, debe convertirse en un objetivo irrenunciable para prevenir riesgos, reducir las tasas de siniestralidad y velar por el cumplimiento de las disposiciones vigentes contenidas en la Ley 31/1995, de prevención de riesgos laborales y en el reglamento contenido en el Real Decreto 1627/1997 que la desarrolla.

En el sector de la edificación, además, el Ministerio de Fomento elaborará, a través de un proceso abierto y

en el plazo de dos años, el código técnico de la edificación que, con aspectos de indudable interés, también para la calidad de las viviendas, fijará los requisitos básicos que, en materia de seguridad y habitabilidad, deberán cumplir todas las edificaciones.

En el sector de las carreteras se va a preparar un plan extraordinario y urgente de seguridad vial que complemente y mejore el que actualmente se viene desarrollando. En el citado programa se prestará una especial atención al estudio de los puntos negros y de los tramos de concentración de accidentes, así como a las actuaciones preventivas de seguridad vial, analizando todos los componentes relacionados con la carretera que inciden en el fenómeno de la accidentalidad, a fin de diseñar y ejecutar las mejoras puntuales que exija el objetivo enunciado.

Dentro de este ámbito, se pretende extender la sensibilidad en materia de seguridad vial a todos los ámbitos de actuación de la Dirección General de Carreteras desde la primera fase de concepción de la obra, pasando por la fase de construcción y finalizando en la explotación de la misma durante su vida útil, de tal forma que la seguridad vial sea permanentemente la primera referencia de cualquier actuación en la red de carreteras estatal.

Como antípodo de este plan extraordinario ya se está procediendo a desarrollar una modificación de las barreras de seguridad elásticas de las carreteras para eliminar los daños a ciclistas y motociclistas (con una protección adicional de los postes de sustentación, con la sustitución paulatina de los perfiles de los mismos, y con la adaptación de longitudes y tramos de desvanecimiento) en concordancia con las recomendaciones que en estos momentos estudia y propugna la Unión Europea.

Por supuesto, el Ministerio de Fomento intensificará la mejor y más estrecha colaboración con el de Interior en materia de tráfico, e impulsará las tareas de la Comisión Interministerial creada al efecto para coordinar las actuaciones de todos los departamentos de la Administración implicados.

En el campo ferroviario el Ministerio impulsará la eliminación de los pasos a nivel existentes en colaboración con otras administraciones y se promoverá la intensificación de las actuaciones de mejora y extensión de los sistemas automáticos de protección de los pasos a nivel en todos aquellos puntos en que no sea posible su supresión a corto plazo. Asimismo, procuraremos la extensión de los enclavamientos de última generación en las estaciones; de los sistemas de anuncio de señales y frenado automático en la red y en todos los vehículos motores y autopropulsados; de la telefonía tren-tierra y de los sistemas de vigilancia también en todos los vehículos motores para combatir eficazmente el error humano y conseguir unas condiciones de seguridad frente al fallo en el transporte ferroviario.

Tanto en el sector de las carreteras como en el ferro-

viario la seguridad de los túneles debe incorporar todas las medidas y los equipamientos que la experiencia europea reciente ha exigido como respuesta a los riesgos objetivos que potencialmente pueden presentarse.

Dentro del capítulo de infraestructuras aeroportuarias nos proponemos perfeccionar la meteorología aeronáutica como servicio asociado a la gestión del tráfico aéreo que vaya incorporando los avances tecnológicos necesarios, y acelerar la modernización de todos los sistemas de ayuda terrestre para la navegación en ruta, aproximación, aterrizaje y guiado en la superficie, de acuerdo con las nuevas tecnologías y los nuevos requerimientos internacionales.

En el aeropuerto de Palma de Mallorca, y en los aeropuertos más afectados por niebla, Bilbao, Asturias y Vigo, se implantarán a lo largo de esta legislatura los sistemas y procedimientos de la categoría II/III (operación en condiciones de visibilidad reducida) en la que ya se encuentra Madrid, y se encontrarán Barcelona, Vitoria y Santiago antes de fin de 2000.

En la misma línea de actuaciones aceleraremos la implantación de nuevos sistemas de ayudas a la navegación marítima en las costas españolas, como el GPS, así como el desarrollo de sistemas de supervisión remota con telecontrol de las ayudas a la navegación que nos permita tener información en tiempo real del funcionamiento de los faros, y completaremos el desarrollo de las redes de medición de los parámetros oceanometeorológicos para la definición del clima marítimo de cara a la seguridad tanto de las infraestructuras portuarias como de las actividades marítimas.

Asimismo, potenciaremos la creación de centros de coordinación de servicios en todos los puertos conjuntamente con la Dirección General de la Marina Mercante, que permita alcanzar una coordinación efectiva entre las autoridades marítimas y portuarias en el desarrollo de las operaciones portuarias.

Por su parte, en el transporte terrestre por carretera el Ministerio de Fomento va a centrar sus esfuerzos en esta materia favoreciendo la implantación del tacógrafo digital, prevista para el verano del año 2002, con la colaboración activa del sector profesional afectado.

Asimismo, con participación de los departamentos interesados, estamos elaborando un nuevo Decreto regulador de las condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores para intentar reducir drásticamente los riesgos denunciados con insistencia por las asociaciones de padres, organizaciones sindicales y otras entidades sociales. El proyecto de dicho Decreto procurará reflejar el máximo consenso posible con las comunidades autónomas y con el Comité Nacional de Transportes por Carretera y el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, antes de su definitiva aprobación.

También continuaremos impulsando la implantación de consejeros de seguridad en el transporte de mercancí-

as peligrosas por carretera, obligatorios desde el 1 de enero de este año, en aplicación de la normativa europea.

El desarrollo de un nuevo modelo de sector ferroviario en España, al que más adelante me referiré, obliga al Ministerio de Fomento a prestar especial atención a la garantía de la seguridad de la circulación y el mantenimiento de la cultura de seguridad en la organización, lo que exige una definición precisa de las responsabilidades de cada uno de los agentes del sistema (administración reguladora, gestores de infraestructura y operadores) en los planos de la normativa, la inspección, la ejecución y el control. Por otra parte, los viajeros que eligen el ferrocarril como medio de transporte demandan crecientemente medidas de protección personal y de los bienes frente a actos delictivos o vandálicos. Continuaremos la instalación de sistemas de seguridad contra intrusión, robo y vandalismo, como respuesta a una exigencia creciente de los usuarios. Las estaciones más importantes de Renfe y FEVE ya cuentan con círculo cerrado de televisión y central de alarmas, aparte de sistemas antiintrusión, antirrobo y contra incendios.

Este mismo tipo de medidas de seguridad se deben generalizar en todos los aeropuertos, además de garantizar el cumplimiento de la normativa europea sobre la inspección del cien por cien del equipaje en bodega de cada avión. Además en cuanto al transporte aéreo, daremos un impulso efectivo al proceso de adopción y publicación de los códigos europeos JAR referentes a la formación y licencias del personal aeronáutico, certificación, mantenimiento y fabricación de productos aeronáuticos y operaciones en vuelo.

La marina mercante plantea la necesidad de poner un énfasis especial en la verificación del cumplimiento de las normas sobre seguridad marítima, no sólo en los buques de bandera española, sino también aquellos de otras banderas en el marco del Memorándum de París. También se hace preciso incorporar a los sistemas de formación de los profesionales de la mar las directrices emanadas del convenio internacional de formación y guardia de la gente de mar, de la Organización Marítima Internacional. Por supuesto, impulsaremos el cumplimiento del Plan Nacional de Salvamento, vigente hasta el 2001, y elaboraremos para su aprobación y ejecución el correspondiente al cuatrienio 2002-2005. Asimismo, actualizaremos las normativas sobre tripulaciones mínimas de seguridad de los buques españoles, que procede de 1964 y está totalmente obsoleta.

Finalmente, el Instituto Geográfico Nacional concluirá en 2002 la instalación en todo el territorio nacional de la nueva red sísmica española digital, vía satélite, que mejorará sensiblemente las prestaciones de la actual red. La nueva red permitirá un estudio detallado del fenómeno sísmico español y, por tanto, ofrecerá a la sociedad una información sísmica más exacta y más fiable. Asimismo, a principios de 2001 estará lista la modificación de la actual normativa de construcción sismorresistente, de enero de 1995. Las modificaciones introducidas se refieren principalmente a la peligrosi-

dad sísmica y al tipo de suelos a considerar.

La apuesta por la calidad. El compromiso de mejorar la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos requiere, inexcusadamente, elevar la calidad de los servicios de transporte y de las prestaciones de las infraestructuras que facilita el Estado, y es una segunda premisa, junto con la de seguridad, que caracterizará todas las actuaciones del Ministerio de Fomento.

La protección del entorno natural, traducida en un ejercicio permanente de eliminación o reducción de los impactos producidos por la necesidad de mejorar nuestra red de infraestructuras y nuestros servicios de transporte, constituye uno de los cimientos esenciales de la política medioambiental del Gobierno. Para ello, dentro del estricto cumplimiento de la legislación vigente en esta materia, y dentro de ella el artículo 130-R. del Acta Única Europea, seguiremos desarrollando una metodología que permita al Ministerio de Fomento evaluar los impactos potenciales para su correcta eliminación a través de todo el proceso constructivo, desde el proyecto hasta la puesta en explotación de una obra, así como otros factores de distorsión como el ruido, la contaminación o las molestias a los usuarios de las infraestructuras.

El Ministerio de Fomento apuesta decididamente por la calidad en el desarrollo de las obras, desde los estudios preliminares hasta su construcción, pasando por un control riguroso en la elaboración de proyectos y ejecución de las obras. En este último sentido, la medida que acaba de adoptar el Ministerio de Fomento de realizar las operaciones de mantenimiento de calzada en las horas de menor afección al tráfico, desde el momento que elimina colapsos circulatorios, redunda en una mayor calidad del servicio prestado.

Dentro de esta misma filosofía de mejora de la calidad del servicio se promoverán acuerdos de modificación de los planes de trabajo de las obras en ejecución que afecten a calzadas en servicio para que la duración del trabajo en las mismas se acorte lo más posible, estableciendo, si fuese preciso, tres turnos de trabajo, incluso en fines de semana y festivos.

Estas medidas, aplicables en obras de mantenimiento, se extenderán a las actuaciones de construcción de nuevas carreteras o de acondicionamientos de las ya existentes que afecten a calzadas actuales y se acometerán con los criterios anteriores, para lo que dichas medidas vendrán recogidas en los pliegos de prescripciones correspondientes, lo cual supone una clara mejora del servicio, además de las condiciones de seguridad tanto de conductores como de trabajadores.

Dentro del mismo apartado, adquieren una especial relevancia las actividades y cometidos relacionados con la explotación de la carretera, como son, entre otras, la ayuda a la vialidad, las actuaciones de vialidad invernal, la atención a accidentes e incidencias, la señalización fija y variable, tanto la definitiva como la de obras, la ordenación y reordenación de accesos, la coordinación con las autoridades de tráfico o las activi-

dades de uso y defensa de la carretera. Todas ellas tendrán un papel relevante y nos proponemos que se desarrollen ampliamente en el sentido de mejora de los servicios a prestar al ciudadano. Dentro de este campo de actividad, se pretenden fomentar, a través de un programa a implantar por la Dirección General de Carreteras, los sistemas avanzados de explotación, que mejorarán notablemente la gestión en las carreteras de la red del Estado y, consecuentemente, la calidad del servicio prestado. Entre estos sistemas avanzados de explotación se incluirán los sistemas de señalización variable, los sistemas de detección automática de incidentes, las estaciones meteorológicas y los sistemas de información geográfica aplicados a la explotación.

Los aeropuertos y la navegación aérea contarán con su respectivo Plan general de calidad. En el primer caso, AENA extenderá el modelo europeo de la excelencia en la calidad, EFQM, a toda la organización. Se contará con un programa permanente de mejoras en las operaciones —puntualidad, tránsitos, asistencia en tierra a aeronaves—, que deberá contemplar la información suficiente y puntual al pasajero, así como servicios de atención a las incidencias y a las reclamaciones. Se garantizará la mayor accesibilidad a los aeropuertos por las personas con minusvalías.

En el segundo caso conviene recordar que la navegación aérea está inmersa en un proceso de cambio impulsado por la Unión Europea, que supone una reconsideración completa de la forma en que se gestiona el espacio aéreo europeo, para hacer frente a sus expectativas de crecimiento y evitar su creciente saturación. La vicepresidenta y comisaria de Transportes y Energía de la Unión Europea impulsa un proyecto denominado Cielo Único, que pretende superar el modelo basado en la repartición del espacio según las fronteras nacionales, para llegar a otro, de gestión simplificada y racionalizada, según el concepto similar al ya existente para el mercado único. El Ministerio de Fomento está claramente comprometido con esta iniciativa, actualmente en fase de estudio y de análisis, con participación de todos los estados miembros.

En los puertos, entre otras actuaciones reseñables es necesario asegurar que el diseño estratégico de sus servicios se oriente hacia unas prestaciones de calidad. Para ello se aprobarán pliegos de condiciones generales para el ejercicio de actividades, tales como consignatarios de buques de mercancías, de compradores mayoristas y vendedores de pescado fresco, así como el Reglamento general de servicio y policía de los puertos y las correspondientes ordenanzas portuarias. Además, potenciaremos la coordinación entre los diferentes organismos del Estado, para conseguir la ventanilla única en el despacho de las mercancías.

Las mejoras de calidad en el sector del transporte por carretera son muy diversas, desde el perfeccionamiento del sistema concesional para incentivar la competencia y la calidad, hasta la aprobación de condiciones generales de contratación en el transporte de viajeros por