



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 431

Pág. 1

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 26

celebrada el martes 8 de octubre de 2013

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014. (Número de expediente 121/000069). (Continuación):

- El señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora (Gómez-Pomar Rodríguez). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001191); Socialista (número de expediente 212/001259) y de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural (número de expediente 212/001129)

2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 431

8 de octubre de 2013

Pág. 2

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

COMPARENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2014. (Número de expediente 121/000069). (Continuación):

— **EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA (GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001191); SOCIALISTA (número de expediente 212/001259) Y DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL (número de expediente 212/001129).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, con la puntualidad de Renfe comenzamos esta sesión de la Comisión de Fomento que, como saben sus señorías, tiene por objeto informar sobre temas relativos al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014. Nos acompaña con esa finalidad el presidente de esta entidad pública empresarial Renfe Operadora, don Julio Gómez-Pomar Rodríguez, a quien doy la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Señorías, en primer lugar, pido disculpas porque en la fecha ordinaria en la que debiera haber comparecido se solicitó a esta Comisión la posibilidad de su aplazamiento para cumplir un compromiso cual era la iniciación de la formación de los conductores que en Arabia Saudí van a estar a cargo de los trenes en el proyecto Haramain; un acto trascendente no solo para Renfe, sino para todas las empresas españolas que están en este consorcio. Por tanto, agradezco la deferencia que se ha tenido para poder aplazar esta comparecencia.

Antes de pasar a exponerles lo que son las cifras más relevantes del presupuesto de Renfe Operadora para 2014, me gustaría resaltar tres cuestiones que, desde el punto de vista presupuestario, son importantes. La primera es que el 1 de enero de este año, 2013, fue la continuidad por la entidad que presido en la prestación de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros y mercancías que hasta la fecha venía desarrollando FEVE. Quiero hacer especial hincapié en la ausencia de incidencias y quiero agradecer desde aquí el esfuerzo de todos los trabajadores tanto de la extinta FEVE como de Renfe Operadora para que esto haya sido posible. La segunda tiene que ver con los acuerdos del Consejo de Ministros de 28 diciembre de 2012 y de 5 julio de 2013, con los que se ha terminado de configurar por fin el mapa de las obligaciones de servicio público en el transporte ferroviario de viajeros por lo que compete a la Administración General del Estado, incluidos los prestados sobre la red ferroviaria de ancho métrico de la antigua FEVE. La tercera es la puesta en marcha que se está impulsando desde el Gobierno en estos momentos del nuevo modelo societario para Renfe Operadora que fijó el Real Decreto-ley 22/2012, de 20 julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios y que se complementó en determinados aspectos mediante el Real Decreto-ley 4/2013, de 22 febrero, por lo que se refiere al marco de actuación del futuro grupo de Renfe Operadora. Sobre esta última cuestión, como conocerán perfectamente sus señorías, el Consejo de Ministros aprobó el pasado 27 de septiembre el nuevo modelo societario para Renfe Operadora en aplicación del contenido del artículo 1 del citado Real Decreto 22/2012.

Aunque las cifras sobre las que va a versar mi intervención corresponden al escenario de una Renfe agregada, las mismas no son sino la consolidación de los presupuestos de las nuevas sociedades que nacerán, tres de las cuatro, de la segregación de las actuales áreas de actividad de Renfe Operadora más la destinada al alquiler de material ferroviario, que lo será de nueva creación.

Quiero decir que desde el momento de la publicación del real decreto-ley en julio pasado hemos trabajado en la preparación del tránsito hacia este nuevo modelo cuyo objetivo es mejorar la eficiencia de la compañía y prepararla para el futuro colaborando en su desarrollo en un escenario liberalizado a través de la puesta a disposición de quien lo requiera del material ferroviario preciso. Me ha parecido conveniente recordar estas circunstancias con el objetivo de facilitar el entendimiento de las cifras del presupuesto de 2014 de Renfe Operadora a las que me referiré a continuación. Para ello, con el objetivo de hacer más comprensible la explicación, seguiré el esquema de la cuenta de pérdidas y ganancias incluida en la documentación de los presupuestos que todos podemos manejar. El importe neto de la cifra de negocios, es decir, los ingresos generados por las operaciones de transporte de viajeros y mercancías que constituyen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 431

8 de octubre de 2013

Pág. 3

el objeto de la empresa que presido, alcanzará, según nuestras previsiones, los 2.125 millones de euros, un 4,3 % por encima de la previsión de cierre del año 2013, que entendemos se situará en torno a los 2.037 millones de euros. De los citados 2.125 millones, 1.930 corresponden al transporte de viajeros, el 91 % del total, y 195 millones al transporte de mercancías. En el caso del transporte de viajeros, el crecimiento esperado respecto a 2013 es del 4,4 %.

Las hipótesis de crecimiento de demanda consideradas no han sido muy elevadas en consonancia con las propias perspectivas generales de evolución de la economía consideradas para 2014; así, en el caso de los servicios considerados como obligación de servicio público, se apuesta por un crecimiento de la demanda en torno al 1 %. En el caso de los servicios comerciales se han considerado unas hipótesis algo más elevadas, ya que se trata de servicios en los que la competencia de carretera y aviación es muy importante, pero en los que la apuesta de Renfe Operadora es una apuesta decidida. Así, el crecimiento esperado de la demanda se sitúa en torno al 4 %. Para conseguir esta evolución de la demanda confiamos tanto en la consolidación de los nuevos tramos de alta velocidad puesta en servicio durante 2013 entre Albacete y Alicante y entre Barcelona y la frontera francesa como en la profundización del modelo de gestión activa de la demanda que también se ha puesto en marcha en este ejercicio. En el caso del transporte de mercancías, el objetivo de crecimiento de ingresos frente a 2013 es algo menor que en el caso de viajeros, estableciéndose alrededor del 3,5 %.

La siguiente partida de la cuenta es la de trabajos realizados por la empresa para su activo, cuya previsión para 2014 es de 6 millones de euros, que recoge el valor del trabajo y de los materiales de la propia empresa que se incorporan a proyectos de inversión desarrollados en el ejercicio. A continuación figura el gasto de aprovisionamiento, 62 millones de euros, que recoge el valor de los materiales de almacén incorporados tanto a las operaciones de mantenimiento del material rodante como a los proyectos de inversión antes citados. Los otros ingresos de explotación, que suponen 920 millones de euros, recogen, como partida más significativa, 622 millones de euros correspondientes al devengo de las aportaciones públicas por las obligaciones de servicio público prestadas por Renfe Operadora en 2014 que, como señalaba al principio, incluyen los servicios de cercanías, media distancia convencional, alta velocidad en media distancia y ancho métrico considerados como obligación de servicio público por las administraciones actualmente competentes para ello: Administración General del Estado y Generalitat de Catalunya. Para 2014, la segunda partida más importante en los 920 millones citados corresponden al proyecto Haramain de desarrollo de la alta velocidad en Arabia Saudí entre La Meca y Medina, que supondrá más de 139 millones, asociados fundamentalmente a la construcción de los talleres que deberán dar soporte a la citada línea.

Además de las dos partidas anteriores, que suponen el 83 % del total, los otros ingresos de explotación incluyen los derivados del alquiler de espacios, fundamentalmente en estaciones de cercanías y en talleres, por valor de 26 millones de euros; ingresos por prestaciones de servicios convenidas con las comunidades autónomas, incluido el Plan de Acción de Cataluña por 29 millones de euros, ingresos derivados de convenios de prestación de servicios con el administrador de infraestructuras ferroviarias por 37 millones de euros y 67 millones de ingresos previstos por un conjunto amplio de conceptos entre los que destacan el mantenimiento de material realizado a terceros, los contratos de mantenimiento y alquiler con otras administraciones ferroviarias, liquidaciones por la circulación de trenes internacionales de viajeros, etcétera.

La siguiente partida, gastos de personal, asciende a 861 millones de euros, para los que se han contemplado las premisas de evolución salarial contenidas en estos presupuestos. Asimismo, hay una previsión dentro de esta partida de 14,9 millones de euros para un ERE de carácter voluntario. Los otros gastos de explotación se situarán en 2014 en 1.920 millones de euros, siendo las partidas más destacables las siguientes. Los cánones abonados a ADIF por el uso de las líneas y de las estaciones suponen un importe de 581 millones de euros, un 16 % más que los previstos abonar en 2013 y un 58 % más que los abonados en 2012. Tan solo los servicios de alta velocidad y larga distancia suponen 446 millones de euros de este importe. La siguiente partida importante es la correspondiente al suministro de energía para la tracción de trenes, que se sitúa en los 306 millones de euros. Por volumen, importa también destacar los servicios del exterior, lo asociado al mantenimiento y reparación de material rodante, que supondrá en 2014 un gasto de 337 millones de euros. Se prevé también en 2014 una partida de 135 millones de euros asociados al proyecto de alta velocidad en Arabia, al que ya me he referido. De este importe, la mayor parte se destinará a la construcción de los talleres requeridos por el cliente y al comienzo de la formación del personal de conducción. Estas cuatro partidas suponen casi el 80 % de los gastos de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 431

8 de octubre de 2013

Pág. 4

explotación de Renfe Operadora. Siguiendo el orden del documento de referencia, la siguiente rúbrica es la de amortizaciones, para la que hay prevista una cantidad de 273 millones de euros.

Por último, como resumen de varias líneas de ingresos y gastos de esta naturaleza, nos encontramos con el resultado financiero, cuyo importe se sitúa en 138 millones de euros. La deuda de Renfe alcanzó su máximo en 2011, con 5.225 millones de euros, cota a la que se llegó tras un crecimiento ininterrumpido en el periodo 2005-2011. Pues bien, desde que tuve el honor de acceder a la presidencia de Renfe, uno de los objetivos es ir reduciendo esta tendencia y revertirla en la medida de lo posible. Así, el ejercicio 2012 finalizó con un endeudamiento de 5.004 millones de euros, 221 millones por debajo de la de 2011. Para 2013, a pesar de haber asumido desde el 1 de enero del ejercicio una deuda de 160 millones de euros procedentes de FEVE, la previsión es que la cifra de endeudamiento a 31 de diciembre se sitúe por debajo de los 4.864 millones de euros. Para 2014 hay una previsión neta de endeudamiento de 60 millones de euros, que dependerá muy decididamente del ritmo de ejecución de las inversiones y del calendario de cobros que se establezca para las cantidades que deben financiarse de otros presupuestos para Renfe Operadora. Con estos datos, el Ebitda, resultado antes de amortizaciones e intereses, previsto para 2014 se sitúa en los 209 millones de euros, incluyendo la previsión de compensación por la prestación de obligaciones de servicio público de cercanías y media distancia, competencia tanto de la AGE como de la Generalitat de Catalunya. Quiero destacar aquí, al haber hecho referencia a la compensación por la prestación de obligaciones de servicio público, el importante esfuerzo que vuelve a ponerse de manifiesto en estos presupuestos por parte de la Administración General del Estado, al considerar una aportación en términos de caja de 817 millones de euros, que incluye la cantidad de 353 millones para compensar a Renfe Operadora por la prestación de servicios ferroviarios de cercanías y media distancia en Cataluña desde el año 2011. En definitiva, el resultado esperado, incluyendo las amortizaciones y el resultado financiero, se situará en 2014 en menos 202 millones de euros. Esta cifra está 18 millones de euros por encima del resultado esperado para 2013, pero incluye aproximadamente 55 millones de euros en el concepto de cánones ferroviarios derivados de la última revisión de los mismos, que se aprobará junto con estos Presupuestos Generales del Estado. Sin este importe se hubiese alcanzado un resultado mucho más favorable que el del año 2013.

Quiero señalar que, en un contexto de crecimiento de la demanda atendida por los denominados servicios comerciales de alta velocidad y larga distancia, pasaremos de transportar 22,3 millones de pasajeros en 2012 a 24,3 millones previstos para 2014, con un incremento del 9%. Quiero resaltar aquí el importante esfuerzo que estamos haciendo para hacer compatible este incremento de la demanda atendida con una reducción de gastos y la mejora de la eficiencia de los servicios y que ello se acabe traduciendo en cifras. Para 2014 vamos a perseverar en la aplicación de estas políticas de ajuste puestas en marcha desde que me hice cargo de la entidad y que han ido, a título de ejemplo, desde la creación de los comités consultivos de compras e inversiones, por los que pasa cualquier decisión de gasto, hasta la renegociación de todos los contratos en vigor.

Me voy a referir a continuación a las inversiones de Renfe Operadora incluidas en estos presupuestos. En concreto, en 2014 la empresa tiene previsto invertir 251,1 millones de euros, de los que 240,2 irán destinados a inversiones reales y 10,9 a inversiones financieras. De los 240,2 millones de euros de inversiones reales, corresponden a proyectos regionalizados el 10,4 y a no regionalizados el 89,6. De estas cantidades regionalizadas, corresponden 8 millones a Cataluña, 2,2 millones a la Comunidad Valenciana, 2 millones al País Vasco, casi un millón a Andalucía, 0,4 a Asturias, 0,4 a Murcia, etcétera. Por naturaleza, el resumen de las inversiones totales es en millones de euros el siguiente. A las actualizaciones técnicas de material rodante irán 63,5 millones, a pago de material rodante adquirido en años anteriores 35,9 millones, a seguridad en la circulación 35,5 millones, a otras inversiones 35,1 millones, a actuaciones en estaciones 32,9 millones, al plan de accesibilidad del material 23,3 millones y a adaptación y equipamiento de talleres 13,9 millones. Me gustaría resaltar que dentro de la partida destinada a seguridad en la circulación, que asciende a 35,5 millones de euros, se han incluido 20 millones de euros, que se destinarán a la puesta en marcha de las medidas que se deriven del resultado de las auditorías de seguridad en la circulación de trenes, puestas en marcha por el Ministerio de Fomento.

Para finalizar, señorías, me gustaría resaltar, enlazando con el principio de mi intervención, el importantísimo reto que va a afrontar Renfe Operadora y que se concretará antes de fin de año en la creación de las cuatro nuevas sociedades mercantiles, cuyo capital permanecerá al cien por cien bajo la tutela de la entidad pública empresarial Renfe Operadora. En este sentido, como ya hice el año pasado, pero aún con más énfasis si cabe, quiero enviar dos mensajes tranquilizadores que los diferentes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 431

8 de octubre de 2013

Pág. 5

responsables del Ministerio de Fomento, incluida tanto la propia ministra como yo mismo, no nos cansaremos de repetir. El primero es que esperamos —estamos trabajando para ello— que Renfe Operadora mantenga su condición de operador público de referencia e incluso que llegue a convertirse en un operador relevante a nivel internacional. El segundo es que para la realización de todo este proceso de puesta en marcha del nuevo modelo societario al que nos encaminamos he tendido la mano a todas las partes implicadas, tanto en reuniones como por escrito, ya que consideramos no solo deseable sino indispensable la implicación de todos los agentes sociales en la definición y realización del proyecto.

Hasta aquí, señorías, mi intervención, con la que he pretendido en un breve tiempo condensar lo mejor posible la información relativa a Renfe Operadora contenida en el presente proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2014. Señor presidente, a partir de ahora quedo a disposición de sus señorías para contestar a cuantas preguntas deseen formularme, comprometiéndome en todo caso a hacer llegar a sus señorías aquella información que no tenga disponible.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación van a intervenir los grupos parlamentarios, comenzando por el Grupo Mixto. Tiene la palabra la diputada doña Rosana Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señor Gómez-Pomar, el Bloque Nacionalista Galego le agradece su breve pero clara exposición sobre los presupuestos de Renfe para el año 2014. Mi intervención también va a ser breve y se va a centrar fundamentalmente en preguntas, por un lado referidas al personal de Renfe, por otro a la actualización o al mantenimiento del material rodante y por último a temas de seguridad, para lo cual han ampliado ustedes significativamente este año el presupuesto. En primer lugar, ha citado usted que de los 861 millones de euros dedicados a personal, 14,9 van destinados a un ERE de carácter voluntario. ¿A cuántas personas afectaría ese ERE? ¿Se ha estudiado que los servicios de Renfe van a mantener, cuando menos, las condiciones que tienen actualmente con esa reducción de personal que prevén? En segundo lugar, referido al material rodante, usted sabe que en nuestra comunidad autónoma —el Bloque Nacionalista Galego se ha hecho eco de ello en reiteradas ocasiones— hay tramos donde el mantenimiento de dicho material es realmente precario. Me gustaría saber exactamente en Galicia cuáles son las actuaciones de mantenimiento de ese material rodante que se van a llevar a cabo en el año 2014, concretamente en qué tramos y en qué líneas. Evidentemente, si no tiene usted los datos ahora mismo se los pediremos por escrito.

Finalmente, señor Gómez Pomar, me gustaría referirme a la partida destinada a seguridad. Es cierto que se ha incrementado significativamente con respecto al año 2013; pasa de 14 millones de euros a 35,5. Me estoy refiriendo única y exclusivamente a Renfe; luego hay otra partida en ADIF. Parte de estos 35,5 millones, por lo que han explicado aquí otros cargos del Ministerio de Fomento, irán destinados a la implantación del sistema ERTMS en tramos, como por ejemplo el del accidente de Santiago y trazados como en el eje atlántico. A este respecto también queremos ser concretos. En las comparecencias que ha habido en el mes de agosto, después del trágico accidente de Angrois en A Grandeira, se ha dicho aquí —usted también lo había manifestado antes públicamente— que en el tramo del accidente se pretendía instalar la última versión del ERTMS; que existía un fallo técnico en el sistema de seguridad que estaban intentando solucionar. Yo le pregunto, ¿en estos presupuestos está incluida la solución de estos fallos técnicos y, por tanto, la instalación de los sistemas de seguridad más avanzados? En esa conexión Ourense-Santiago, de la que hablamos en las comparecencias del mes de agosto, se dijo que se pretendía, y para ello se estaban haciendo las pruebas correspondientes, operativizar en breve el sistema ERTMS. Incido otra vez en la misma cuestión y pregunto si se va a operativizar en el año 2014.

Voy terminando, señor presidente. De esos 35,5 millones dice usted —y así se contempla en los presupuestos— que 20 de ellos van a ir dedicados a las actuaciones que se deriven del resultado de la auditoría que el ministerio instó a realizar en toda la red ferroviaria tras el accidente de Santiago. Me gustaría saber si ya tienen ustedes alguna previsión de a qué tipo de actuaciones nos podemos estar refiriendo y, en todo caso, cuáles de ellas se enmarcarían dentro de la Comunidad Autónoma gallega.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, intervendrá el diputado don Manuel Pezzi Cereto.

El señor **PEZZI CERETO**: Bienvenido, señor presidente de Renfe Operadora, don Julio Gómez Pomar. Para mí, como diputado socialista y portavoz en esta Comisión, es un poco frustrante hacer esta intervención porque estamos hablando de unos presupuestos de 2014, en los que la información que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 431

8 de octubre de 2013

Pág. 6

obligatoriamente tenía que dar el informe económico y financiero, el presupuesto de explotación de las sociedades mercantiles que aparecen en el presupuesto de 2014, es el de Renfe Operadora, pero hace diez días el Consejo de Ministros, el 27 de septiembre de 2013, aprueba el nuevo modelo empresarial de Renfe Operadora. ¿Usted habla en nombre de la matriz? Porque me imagino que usted será el responsable de esa matriz, pero, evidentemente, donde hay ahora mismo una sociedad mercantil o una entidad pública empresarial van a aparecer cinco, una matriz y cuatro más. Una Renfe viajeros, una Renfe mercancías, una Renfe de alquiler de material ferroviario y una Renfe de fabricación y mantenimiento. Por tanto, le hago un envite —y espero que el presidente nos lo permita—, y es que se comprometa a venir pronto de nuevo a la Cámara a explicarnos de verdad cómo está la situación. Evidentemente no se puede hablar de personal, no se puede hablar de deudas, no se puede hablar de resultados si no sabemos cómo va a repartir usted la empresa, qué personal se va a ir a cada una de ellas, qué cargos va a tener, qué responsabilidades. No le estoy pidiendo que me lo diga usted ahora porque hace diez días que lo acordó el Consejo de Ministros, pero comprenda que mi intervención sobre los datos que la memoria económica y financiera o los Presupuestos Generales del Estado incluye no responderían a lo que usted, dentro de unos meses, va a tener al respecto, si sigue siendo responsable de la matriz de Renfe Operadora. Por tanto, desde el Grupo Socialista quisiera hacerle una invitación que pondremos por escrito para que en un tiempo breve, antes de final de año a ser posible, nos pueda indicar cómo se va a comportar Renfe Operadora y las cuatro nuevas sociedades mercantiles con respecto al presupuesto de 2014. Eso nos permitirá analizar mejor el presupuesto de explotación de cada una de ellas y, por tanto, la posible viabilidad, porque ahora, al verlo globalmente, se pierden muchos matices. Cuando hablamos ahora de la inversión real de 240 millones, quién la va a hacer, cómo se va a repartir. Cuando vemos la aportación presupuestaria del Estado, que este año, gracias a las deudas de cercanías de Cataluña y regionales también son de 817 millones, cuando el año pasado fueron 480, ¿cómo se distribuye? ¿A quién va? ¿Cómo se reparte? Cuando se habla de que el endeudamiento previsto a finales de 2014 dicen ustedes que puede ser hasta de 5.680 millones, ¿va a haber un reparto por cada una de las sociedades mercantiles del endeudamiento o lo va a tener la matriz? Ustedes hablan aquí de una cifra de negocio que es muy similar a la de años anteriores, 2.395, pero ¿cuál es la cifra de negocio de cada una de las sociedades mercantiles que crean y, por tanto, cuál es su viabilidad?

Usted nos ha dado de nuevo resultados negativos del ejercicio de Renfe Operadora. Si en 2012 habían previsto 66,8 millones de euros de beneficios, ya en 2013 daban 172 de pérdidas y en 2014 han hecho una previsión de 202. ¿Esas pérdidas se van a prorratear y de qué forma en las sociedades mercantiles que se crean? ¿Va a haber alguna sociedad mercantil que aparezca desde el principio limpia —si me permiten la anécdota—, privatizable, para que no tenga demasiada carga encima de deuda y que hagan que el posible *partenaire* que pueda surgir en el proceso de liberalización...? Dicen que van a dinamizar la liberalización, pero en parte puede ser una privatización que debemos discutir con mucho cuidado. Llevan tres años disminuyendo la partida de gastos de personal en cantidades fortísimas: 820 millones en el año 2012; 690 millones en el año 2013; 861 millones en 2014. ¿Con cuatro empresas más van a poder seguir un proceso de jubilaciones anticipadas, acordadas con los sindicatos? ¿Va a haber un ERE? ¿Cómo ajustarán esa plantilla? Reitero que me parece fundamental que hoy saludemos el acuerdo del Consejo de Ministros, que no por anunciado era menos esperado, pero no se ha producido hasta el 27 de septiembre, hace diez días, y eso nos deja a los portavoces de los grupos de la oposición sin información suficiente para poder hacer una intervención inteligente con respecto a lo que usted tiene que hacer en los próximos años.

A mí me gustaría que me diera algunos datos. He visto las cifras de inversiones y he podido comprobar que sus cifras de inversiones reales territorializadas siguen siendo muy pequeñas. Yo comprendo que Renfe no es ADIF y que, por tanto, estamos hablando de talleres, estamos hablando de dónde hacen el tratamiento de los trenes, de dónde los montan, los desmontan, los limpian, los arreglan, etcétera. Madrid aparece con algo más de 10 millones, Cataluña con 8 millones, País Vasco con 2 millones, Valencia con 2 millones, y el resto de las comunidades aparecen con cantidades absolutamente mínimas. Por ejemplo, Castilla y León con 2.000 euros, Cantabria con 49.000 euros, Galicia con 225.000 euros o Asturias con 364.000 euros. Yo sé que Renfe va a hacer un esfuerzo —ahí lo he visto— en adquisición, modernización de trenes, ampliación de su vida útil, accesibilidad, material de ancho métrico, porque han absorbido a Renfe, etcétera. A mí me gustaría saber si la nueva división va a cambiar esencialmente estas partidas y adónde vamos realmente, porque he visto que, de acuerdo con la intervención de la ministra en agosto de 2013, han dado un salto en la seguridad de la circulación; han puesto más de 35 millones de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 431

8 de octubre de 2013

Pág. 7

euros —es lo que yo he encontrado— respecto a los 14 millones del año 2013, pero me sigue dando gran incertidumbre lo que va a pasar a partir de la división de uno en cinco, a partir de la multiplicación de su empresa.

Finalmente, quiero señalarle dos posiciones que seguimos manteniendo con la empresa dividida: las obligaciones de servicio público y el Plan de racionalización del transporte ferroviario que aprobó el Consejo de Ministros. Creo que no se ha hecho bien, que no se ha negociado suficientemente con las comunidades autónomas, que no se ha hecho un esfuerzo por parte de Renfe-Operadora en prestar servicios complementarios para que sea rentable el servicio que ahora mismo presta. Cuando a veces nos dicen que en una estación puede estar esperando un pasajero, a mí me gustaría saber a qué hora está esperando el tren ese pasajero, porque no es lo mismo esperarlo a las cuatro de la mañana que a las diez de la mañana; depende del servicio que ustedes den y de si ese pasajero puede ir y puede volver. Asimismo, cuando ofertan autobuses uno tiene saber que las obligaciones de servicio público son para el ciudadano, no para que le sea más rentable a Renfe o para que le cueste menos dinero al Estado, sino que constitucionalmente los ciudadanos que no tiene vehículo tienen derecho a poderse mover dentro del territorio nacional mediante servicios públicos que se adapten a una gestión razonable. Por tanto, quisiera remarcar que estas obligaciones de servicio público que ustedes tienen que adaptar con un encargo concreto de la Administración General del Estado deben estar hechas sobre la base de que Renfe se gestione mejor, de que Renfe preste mejores servicios, de que los precios de los billetes de Renfe sean mejores, de que sean competitivos de verdad, porque no basta con liberalizar; ahora tienen un monopolio y cuando esto ocurre los precios son los que son, pero si de verdad llegara una situación en la que hubiera otras empresas en competencia en viajeros, evidentemente eso obligaría a una forma de funcionar distinta.

Permítame que le recuerde que el gran agujero negro es el transporte de mercancías. Usted va a hacer un Renfe Mercancías. Seguimos siendo el último país de la Unión Europea en transporte de mercancías por ferrocarril. Estamos hablando mucho de adaptar nuestra red para el transporte de mercancías, redes donde puedan pasar trenes de hasta 750 metros de longitud, con andenes de ese tamaño, con centros logísticos. Yo creo que ese es el gran reto que tenemos, y todos estamos de acuerdo, no conseguimos traspasar ese umbral, conectar a los grandes puertos de interés general del Estado con esa red de mercancías. Siempre que tengo la oportunidad me quejo de que un puerto como el de Algeciras, cuarto puerto europeo en tráfico de mercancías y viajeros, un puerto importantísimo —no solo a nivel nacional, sino también internacionalmente, a nivel mundial— tenga una red ferroviaria no electrificada en la que apenas se permite —ahora, por unos pequeños problemas que ha tenido— ir a más de 20 o 30 kilómetros por hora, ya que hace que no sea competitivo. Desde Andalucía tenemos que competir con Valencia o con Barcelona, y todos ellos necesitan una red potente de manera que, Renfe Mercancías u otras empresas que puedan estar interesadas, aunque sean puertos de paso, puedan llevar las mercancías al interior, porque por ejemplo desde Algeciras con una buena red ferroviaria se puede llegar al centro de Europa en mucho menos tiempo que un barco a Amsterdam o a Rotterdam por otros modos.

Termino como empecé, pidiéndole el compromiso de que antes de finales de año vuelva usted al Congreso de los Diputados a explicarnos el *holding* Renfe-Operadora y sus cuatro sociedades mercantiles empresariales nuevas, con un presupuesto de explotación sociedad por sociedad para saber cómo queda el conjunto por el bien de todos y para la tranquilidad de que lo estamos haciendo por el interés general de España y que, por tanto, todo lo que nos trae aquí es defendiendo los intereses de la ciudadanía.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Guillermo Collarte Rodríguez.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: Mi más cordial bienvenida, señor presidente de Renfe-Operadora. Dicen en mi tierra que por un lado xa ves e por outro que queres que che diga? Esto es lo que yo le tengo que decir a usted. Después de escucharle nada que objetar a su excelente exposición, poco que añadir a lo expuesto por usted. Le felicito en mi nombre y en el del grupo al que tengo la honra de representar.

Por una vez, y sin que sirva de precedente —o sí, nunca se sabe— me voy a adherir a la petición que ha hecho el señor Pezzi; estoy absolutamente convencido de que por parte del presidente de Renfe-Operadora no habrá ningún inconveniente, creo que nos va a decir que sí con absoluta seguridad. En segundo lugar —y también sin que sirva de precedente, o sí—, me adhiero también a los comentarios que ha hecho sobre el tema de mercancías. Me consta que por parte del presidente de Renfe existe esa preocupación, que es un reto, y estoy convencido de que entre todos conseguiremos solventar esa pequeña guerra que siempre está ahí y nunca terminamos de solventar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 431

8 de octubre de 2013

Pág. 8

Permítame dos pequeñas anotaciones para terminar. La primera ya la hice en la comparecencia del presidente de ADIF. Yo, que soy un enamorado de este modo de transporte, creo que Renfe-Operadora, agregada o disgregada —me da exactamente igual— es una referencia en el mundo y creo que entre todos debemos trabajar para que ese prestigio y esa fuerza que tiene esa marca no se pierda porque es muy importante para el tejido empresarial español, fundamentalmente para el sector de la construcción.

En segundo lugar, me gustaría que nos comentase con mayor amplitud cómo ve esta política que han puesto en marcha, la nueva política comercial de abaratamiento de precios, de tarifas más baratas en determinados días. Me consta que la ministra ha impulsado este tema enormemente y tiene mucha fe en él. Creo que por parte de Renfe también sucede lo mismo, y me gustaría que, transcurrido ya un cierto tiempo, nos diese su valoración de cómo ha funcionado este sistema. Como bien sabe, yo soy usuario habitual y me consta que la gente, fundamentalmente la gente joven, lo utiliza, y mucho además. Así pues, me gustaría que nos comentase cómo ven desde Renfe-Operadora esta operación.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, responde el presidente de Renfe, don Julio Gómez-Pomar Rodríguez.

El señor **EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias a todas las señoras y señores diputados nuevamente por el tono de sus intervenciones, por las preguntas que me han hecho y las aclaraciones que me han pedido, a las que intentaré dar cumplida respuesta.

En primer lugar, la señora Pérez Fernández ha dividido en tres grupos las cuestiones que ha planteado: las relativas al personal, al mantenimiento y a la seguridad. Me preguntaba, primero, sobre el gasto de personal y las previsiones de gasto dedicadas al ERE. Efectivamente, en el área de recursos humanos se está negociando con todos los representantes sindicales ya en este año las características de un ERE que tiene el carácter de voluntario y que está abierto a todas las personas de la empresa. No es un ERE restringido por razón de edad, sino que está abierto y dirigido con carácter voluntario a todas las personas de la empresa y lo pretendemos mantener a lo largo del año siguiente. Aquí, por este carácter voluntario, es difícil establecer una previsión de cuántas personas pueden acogerse al mismo. Nuestra idea es que a lo largo del año 2014 pueda haber algo más de trescientas personas que opten por acogerse a este ERE. Yo creo que en determinados ámbitos la empresa tiene la posibilidad de trabajar de una manera más ajustada en las plantillas, pero en cualquier caso nuestro planteamiento es que el ERE tenga un carácter voluntario. Con esto no hacemos otra cosa sino seguir una política que ha venido implementándose en Renfe desde hace muchos años; es decir, no es una novedad la que estamos introduciendo por parte de este equipo directivo, dando la oportunidad a maquinistas que llevan ya muchos años de trabajo, a personas que están en talleres o en áreas y actividades con unas características exigentes —por decirlo de alguna manera— en su trabajo, de que puedan acogerse al ERE si cumplen las condiciones y si ven que la oferta a la que podemos llegar, dentro de lo que es la normativa, es atractiva; pero, insisto, tiene un carácter voluntario. Creemos que es bueno para la compañía, para los trabajadores, y no hacemos sino seguir una política que ya tiene una continuidad con una serie de equipos directivos precedentes y con este mismo.

La siguiente cuestión se refería al mantenimiento y también a los gastos de seguridad vinculados al área de Galicia. Hay una cuestión en la que yo quiero insistir, que seguro que es conocida, por supuesto, por todas sus señorías, pero hay veces que se percibe con alguna confusión en la opinión pública, y es el hecho de que los sistemas de seguridad requieren dos tipos de actuaciones: una actuación en vía y una actuación en los equipos embarcados. Hay veces que uno, por la información y la divulgación que lee, cree que el equipo de seguridad es una cosa que se conecta y se desconecta desde un tren, pero requiere dos condiciones de ajuste: una es la vía y otra es el tren. ¿Qué significa esto? Esto significa que, dentro de una política que se sigue en Renfe desde hace tiempo, que es una política acertada y que se ha venido denominando la interoperabilidad, el mayor número posible de trenes puedan circular por el mayor número posible de vías. Esto no siempre se consigue porque hay distintos anchos, porque hay distintos tipos de tensión, porque hay circunstancias que lo hacen difícil. Ya hemos comentado en más de una ocasión que España cuenta con tramos no electrificados, con tramos a 3.000 voltios, con tramos a 25.000 voltios y con tres tipos de ancho diferente. Esto exige un enorme esfuerzo de inversión por parte de Renfe para dar el mejor servicio posible y, por lo tanto, allá donde hacen falta trenes allá vayan esos trenes. Esto significa que tenemos que adaptar los trenes a todos los sistemas de seguridad que están instalados en cualquier parte de la red ferroviaria y, por lo tanto, es un esfuerzo inversor muy elevado, pero es un esfuerzo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 431

8 de octubre de 2013

Pág. 9

inversor que viene después de las decisiones que toma el Administrador de Infraestructuras. El Administrador de Infraestructuras toma unas decisiones sobre las características de una vía y eso se traduce en la necesidad de embarcar determinados equipos en los trenes; instala una versión nueva o hace una actualización de determinados tramos y eso lleva a que los trenes lleven esas actualizaciones. Por ello —y esto tiene que ver también con una pregunta que hacía el señor Pezzi relativa a las inversiones—, nos resulta muy difícil regionalizar, nos resulta muy difícil decir dónde estamos localizando una inversión. Un tren de ancho variable que puede estar circulando en el corredor entre Coruña y Vigo o en otro corredor, en Castilla y León, etcétera., según las necesidades, dónde está localizada esa inversión. Está localizada en toda la geografía; por lo tanto, es difícil. Lo que quiero garantizar a la señora Pérez Fernández es que nosotros vamos a hacer, en coordinación con ADIF, un esfuerzo muy importante en materia de seguridad y esto se va a traducir en inversiones importantes en los equipos embarcados para que sean consistentes en todas aquellas líneas que tienen las mejores condiciones de seguridad, dentro de una política de dotación muy importante para los sistemas de ERTMS en todos los equipos embarcados. Con esa finalidad también y como resultado del análisis, de la revisión de los distintos protocolos de seguridad y de las medidas que anunció la ministra en su comparecencia en el mes de agosto, tenemos una dotación presupuestaria especial para hacer frente a esas situaciones. Recordará que se ha hablado de los sistemas de retención de equipajes, de analizar los sistemas de grabación en cabina, los sistemas de acceso, los sistemas de comunicación con cabina. Todas estas cuestiones que se están estudiando, que están en marcha, en las revisiones que se están haciendo hemos tomado la precaución de hacer una dotación suficiente, pero en todo caso, si hicieran falta más recursos, los obtendríamos de otro tipo de inversiones para hacer frente a este plan. Esta es la mecánica de funcionamiento en la que me he querido extender porque hay veces que el sistema ferroviario nos lleva a la idea de un sistema de seguridad único y, sin embargo, requiere esta decisión en vía y posteriormente en unos equipos embarcados que, insisto, responden a un criterio de interoperabilidad y, por lo tanto, es difícil situar o anclar en una determinada parte del territorio.

Don Manuel Pezzi, el representante del Grupo Socialista, planteaba una cuestión con la que no puede estar más de acuerdo, y es el hecho de que traemos a la Cámara un presupuesto consolidado cuando el Consejo de Ministros ha aprobado ya la separación de Renfe-Operadora, la autorización para que se proceda a la separación y a la creación de estas cuatro sociedades. Esta es una cuestión en la que nosotros hemos estado en consulta con el Ministerio de Hacienda para ver cuál era la mejor forma de presentar estos presupuestos. Nosotros, como es evidente, tenemos preparados los presupuestos de las cuatro sociedades, fruto de las cuales se produce esta consolidación. El criterio que se nos transmitió fue: no pueden ustedes presentar cuatro presupuestos de cuatro sociedades que hoy día son inexistentes y que nacerán al mundo del derecho cuando se produzca la inscripción en el Registro Mercantil, y a partir de entonces tendrán ustedes toda la lógica jurídica de presentar estas cuatro sociedades. Por tanto, se admite una previsión en los números pero no se admite una previsión en la forma jurídica o en el soporte institucional. Nos habría gustado que el Consejo de Ministros hubiera tomado esta decisión en los primeros días del mes de septiembre pero, en todo caso, nunca hubiésemos llegado a tenerlas constituidas. El íter que queda por recorrer es que la autorización que da el Consejo de Ministros se lleve previsiblemente al consejo de administración de Renfe de finales del mes de octubre, después de haber dado plazo también a los representantes de los trabajadores para sus alegaciones, manifestaciones, etcétera; posteriormente se procede a las escrituras e inscripciones y también hay que dar un plazo a los posibles acreedores por si hay oposición a la nueva forma jurídica. En definitiva, vamos a estar en todo este devenir. Evidentemente, como no puede ser de otra manera, muy gustosamente atenderé la solicitud del Grupo Parlamentario Socialista y del Grupo Parlamentario Popular de explicar los presupuestos divididos de la compañía. Cómo se va a repartir el endeudamiento, cómo se van a repartir las inversiones, cuál es el saldo que se presenta en las cuentas de pérdidas y ganancias, etcétera, son elementos sustantivos cuando echa a andar una nueva compañía a los que por la estructura de la presentación no he podido hacer referencia, pero les haré llegar la información muy gustosamente.

El señor Pezzi hablaba también de la evolución de los resultados de la cuenta de pérdidas y ganancias. En el año 2012 se hizo un extraordinario esfuerzo de mejora de la cuenta respecto del año 2011, pero la realidad es que tanto en el año 2013 como en el año 2014 hay un elemento que afecta significativamente a la cuenta de Renfe-Operadora, y es su esfuerzo de contribución a los gastos de mantenimiento de ADIF vía canon. Como presidente de Renfe preferiría que esto no se produjese, y sería absurdo decir lo contrario, pero si uno mira el conjunto del sistema ferroviario, como es la obligación de un representante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 431

8 de octubre de 2013

Pág. 10

público, como es mi caso, es evidente que si Renfe tiene la capacidad, dentro de lo que puede su cuenta de resultados, de contribuir al mantenimiento vía los pagos que se realizan por los clientes que utilizan la red ferroviaria, debe hacerlo. Es decir, si miramos al conjunto del sistema ferroviario, que se produzca un incremento en los cánones tiene toda la lógica, aunque el presidente de Renfe preferiría que los cánones bajaran y que no subieran, como a cualquier responsable de una cuenta de resultados. No revelo ningún secreto de Estado haciendo este comentario, pero nuestra obligación es la de velar por el conjunto de la compañía, de ahí la característica de ser una empresa pública. Renfe es una empresa pública y lo público añade estas cuestiones en la gestión. La reducción que se viene produciendo en los gastos de personal es fruto de los procesos de ajuste que está sufriendo todo el sector público y toda la economía española en una situación de crisis, y esta empresa no refleja una cosa muy diferente de lo que está experimentando el conjunto del sector público español y el conjunto de las empresas en la economía española.

Se refería también el señor Pezzi al tamaño de las inversiones. Decía que la cifra global —los 240 millones— no es una cifra demasiado elevada en su conjunto y después hacía referencia a los datos en cada una de las comunidades autónomas. Respecto de esto, insisto en el hecho que le ponía de manifiesto a la señora Pérez Fernández de que tan solo estamos regionalizando algo más del 10% —no llega al 11%— de la inversión, y el segundo hecho es que Renfe compromete de una manera muy fuerte su proceso de inversión cuando se produce la adquisición de nuevo material ferroviario. Estos son los picos que determinan los fuertes endeudamientos y después lo que se va haciendo es atender los pagos de los plazos por los distintos créditos que se tienen, o de BEI o de banca, para ir atendiendo esta financiación.

En relación con las OSP, quiero destacar que el Gobierno a la hora de considerar lo que es y lo que no es OSP ha hecho un esfuerzo importante para dejar cubierto como OSP una enorme cantidad de servicios que se pueden considerar hoy día servicios públicos obligatorios. Es verdad que ha marcado un umbral en los servicios regionales para que se tomaran por Renfe medidas para utilizar medios alternativos de transporte en aquellos casos en los que la ocupación de los trenes y el número de viajeros era absolutamente reducido, pero no es menos cierto —y en ello quiero hacer hincapié— que ha declarado obligación de servicio público los servicios de alta velocidad media distancia, que son lo que podríamos llamar las OSP de una sociedad del siglo XXI, la conexión de distintos núcleos desde los que se mueven millones de personas a lo largo de todo el año y que ha declarado la red FEVE en su totalidad, red deficitaria respecto al transporte de viajeros, también como obligación de servicio público, con la repercusión que esto tiene en la Comunidad gallega y en el resto de comunidades de la cornisa cantábrica.

El Grupo Parlamentario Socialista y por el Grupo Popular han señalado las dificultades que tiene el transporte de mercancías y la preocupación que ello significa para la compañía. Aquí tenemos que combinar varias estrategias: una, que es la que está llevando a cabo con decidido impulso el Ministerio de Fomento, y que es la estrategia logística, en la que se contempla un plan de inversión y de actuaciones muy importante y que el ministerio irá dando a conocer cuando la ministra y los distintos equipos la tengan perfectamente estructurada; la segunda son las inversiones ya anunciadas del corredor mediterráneo; la tercera son las actuaciones de cofinanciación que se están produciendo en los puertos españoles, con una aportación para la red ferroviaria de puertos en la parte de la circulación ferroviaria de vía, de infraestructura que discurre dentro del dominio portuario, para de esta manera contribuir a las conexiones ferroportuarias. Por tanto, se está produciendo una estrategia en el sentido de facilitar la elevada circulación de mercancías. Desde el punto de vista de Renfe, la organización en sociedades nos va a permitir de una manera más flexible poder tomar decisiones de cara al futuro que permitan buscar economías de escala, que permitan alianzas que nos puedan sacar de la situación difícil en la que se encuentran las mercancías y que casi desde la separación de Renfe y ADIF, salvo algún pequeño pico, es un devenir históricamente decreciente el que han venido sufriendo.

Quisiera finalmente referirme y, por supuesto, agradecer la intervención y las reconfortantes palabras de don Guillermo Collarte en relación con la actuación de Renfe. Siempre son bienvenidas en una labor como la que tiene que llevar a cabo Renfe estas palabras de aliento y de reconocimiento hacia la tarea que se quiere llevar adelante. Como señalaba al señor Pezzi, estaremos encantados de comparecer y de explicar la estructura de las nuevas sociedades y las cifras que hay detrás. La marca Renfe sigue siendo muy reconocida y muy valorada en España y fuera de España y la tenemos que hacer valer, invertir en ella, conservar y preservar.

Finalmente, por referirme a la cuestión que ha suscitado respecto a la política comercial, es verdad que nosotros en febrero de 2011 tomamos la determinación de seguir una política agresiva en materia comercial con el largo recorrido y la alta velocidad que permitiera un aumento de la ocupación, del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 431

8 de octubre de 2013

Pág. 11

aprovechamiento y de la utilización de los trenes. En relación con este punto, quisiera darle algunos datos que creo que son significativos. Desde la puesta en marcha de estas medidas, de esta reducción de precios y del sistema de gestión de ingresos, el *revenue management*, como nos referimos habitualmente a él, se ha mejorado la ocupación de los trenes de alta velocidad en 8 puntos porcentuales y en 1,3 puntos los trenes de larga distancia. Además, para poner en valor estos resultados hay que señalar que la tendencia con la que nos encontrábamos de 2012 a 2013 es que estaba cayendo en un 2,6% el número de viajes y en un 4,8% los ingresos, es decir, si no hubiésemos hecho nada, lo que cabía esperar al pasar a 2013 es que hubiéramos perdido un 2,6% de viajeros y casi un 5% en ingresos. Nuestra previsión de cierre a 2013 para el conjunto de servicios de alta velocidad y larga distancia es aumentar en un 12,5% los viajeros transportados y en más de un 2% los ingresos. Si separamos lo que es alta velocidad pura, pensamos que podemos terminar el año con un crecimiento en viajeros del 19% y un crecimiento en ingresos del 4,5%. Creo que estos son unos datos que ponen de manifiesto que la política comercial que se ha seguido en el AVE no era una política de incurrir en unos costes y, por tanto, de reducir los ingresos y de seguir una política de competencia no leal, sino que ha sido, en la previsión que tenemos, una política agresiva que ha permitido ofrecer los servicios de alta velocidad a más millones de personas, permitir que circulen a alta velocidad y larga distancia un mayor número de personas y, al mismo tiempo, que la compañía se beneficie en sus recursos con este medida.

Espero haber contestado a todas las cuestiones que se han planteado por sus señorías. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Damos las gracias al presidente de Renfe, y después de sesenta y cinco minutos, concluimos esta sesión parlamentaria.

Se levanta la sesión.

Eran las once y treinta y cinco minutos de la mañana.

cve: DSCD-10-CO-431