



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1984

II Legislatura

Núm. 44

COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSEP MARIA TRIGINER FERNANDEZ

Sesión informativa

celebrada el jueves, 22 de marzo de 1984, con asistencia del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Barón Crespo).

Orden del día:

- **Comparecencia del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones para informar sobre el contrato-programa de Renfe (a petición propia).**
- **Pregunta relativa a servicios mínimos en la huelga del Metro de Madrid, presentada por don Santiago Carrillo Solares.**

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

- **COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES PARA INFORMAR SOBRE EL CONTRATO-PROGRAMA DE RENFE (a petición propia)**

El señor PRESIDENTE: Buenos días. Tenemos con nosotros, como pueden ustedes ver, al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que comparece para informar sobre el contrato-programa de Renfe a petición propia. En tales circunstancias y de acuerdo con lo que es tradicional y reglamentario, el debate será regulado a tenor del contenido del artículo 203 que, como ustedes

saben, prevé la posibilidad excepcional de un segundo turno de intervenciones a decidir por parte del Presidente, con los condicionamientos y aclaraciones que posteriormente una nota de la Presidencia de la Cámara clarificó. Simplemente decir que la posibilidad de acceder a este turno excepcional dependerá de SS. SS., es decir, del tiempo empleado en las preguntas e intervenciones consiguientes, puesto que, como ustedes saben, tenemos además en la jornada de hoy una pregunta formulada por el señor Carrillo, miembro del Grupo Mixto, a la que deberemos dar cumplimentación.

Sin otro preámbulo pasamos a iniciar la sesión, dando la palabra al señor Ministro para que informe sobre el contrato-programa. Señor Ministro, tiene usted la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, señorías, ante todo quiero agradecerles la celeridad con que se ha producido esta convocatoria que, como ha manifestado ya el Presidente, ha sido a petición propia. Formulé la petición el día siguiente de que el Consejo de Ministros aprobara por acuerdo el contrato-programa de Renfe para su posterior firma con el Presidente de la Red y creo que ya obra en su poder algunos documentos que pueden permitir facilitar la exposición. Por una parte, se ha remitido una nota informativa, que creo que se ha distribuido en todos los casilleros, que tiene esta forma; es una nota del Ministerio en la que se explican las líneas principales del contrato-programa. También se ha distribuido la Memoria de Renfe de 1983, pendiente de los resultados definitivos de la gestión de la Renfe en este año que se remitirán por parte de la Renfe en cuanto esté ya cerrada la contabilidad del año pasado, que está pendiente de la última confirmación por parte de la Intervención General del Estado.

Yo, en la sesión de hoy, me voy a centrar en la exposición del contrato-programa, que haremos llegar también a SS. SS. a lo largo de la semana que viene, porque en estos momentos está el servicio de publicaciones del Ministerio haciendo una edición especial para que puedan disponer del volumen completo, que son dos volúmenes en principio, uno que contiene el Convenio o contrato y otro la Memoria que apoya y justifica los principales aspectos que han conducido a la valoración de una serie muy compleja de cuestiones desde todos los puntos de vista y que articulan el contrato.

En cuanto al contrato-programa de Renfe, desde el punto de vista de su metodología ha seguido el siguiente camino: a finales del mes de septiembre del año pasado remití una carta al Presidente de Renfe que contenía una serie de directrices sobre el planteamiento de la gestión y de los objetivos que debía cumplir la Red de Ferrocarriles en los próximos tres años, es decir, que se planteaba una cierta inversión de lógica en relación con otros contratos-programas —hubo un ensayo en Renfe en el año 1979—, y lo que se planteaba era que el gestor concretamente asumiera la responsabilidad de presentar un borrador. Dicho borrador fue presentado en tiempo y plazo por parte del Presidente de Renfe y tuvo lugar el día 5 de noviembre un debate general con la presencia del Presidente en la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

Con posterioridad y teniendo en cuenta que hemos simultaneado este trabajo con la consideración de los escenarios presupuestarios y financieros de los próximos tres años, se ha procedido a una serie de encajes sucesivos desde el punto de vista de la financiación, teniendo en cuenta las obligaciones a las que tiene que hacer frente en los próximos años, o a las que tienen que hacer frente los Presupuestos Generales del Estado, y teniendo en cuenta también los criterios de política sectorial y de política general del Gobierno. Ello ha llevado de una manera definitiva a que el Consejo de Ministros dé su aprobación al contrato-programa y que posteriormente haya

sido firmado por el Presidente de la Red y por los dos Ministros más directamente afectados: uno es el que les habla y otro es el Ministro de Economía y Hacienda.

Sobre esta base, el contrato-programa es un documento que consta de 18 cláusulas y unos anejos de cálculo que le acompañan, que explicaré también cuál es su función, porque desde el punto de vista de los compromisos asumidos hay una serie de ellos que hacen referencia a hipótesis macroeconómicas, a hipótesis de política de transportes y también a determinadas acciones que no son imputables directamente a Renfe, que pueden tener incidencias o cuenta de resultados que también hay que tener en cuenta dentro de un planteamiento general de lo que se puede llamar «planificación deslizante», es decir, una planificación que se puede ir ajustando en función de las medidas que se emprenden.

Desde este punto de vista hay una serie de objetivos globales que yo expuse ya el año pasado en mi comparecencia de 10 de febrero de 1983 ante la Comisión al formular la política general del Ministerio dentro de la política de conjunto del Gobierno y que creo indispensable resumir en este momento, porque se contienen también en la cláusula primera del contrato. Hay un objetivo de política de transportes del programa del Partido Socialista y el cumplimiento de aspectos de programa sectorial del Gobierno que llevan a tratar de cubrir tres objetivos fundamentales: el primero es el tratar en esta legislación de continuar y fundamentalmente de ajustar lo que es el papel del ferrocarril dentro de nuestra sociedad. Esta línea de ajuste de la Red se inició con el nombramiento de la nueva Presidencia y del nuevo Consejo de Administración producida entre el 27 de diciembre de 1982 y el mes de enero de 1983, que llevó a la formulación del documento que se llama PAU, Plan de Actuaciones Urgentes de Renfe para este año y que ya ha producido una serie de resultados positivos como es una mejora —y lo digo en términos provisionales porque todavía no está cerrado definitivamente el ejercicio— del margen bruto de explotación. El año pasado por parte de la Red hubo un importe aproximado de 11.939 millones de pesetas, produciéndose los ahorros fundamentalmente por la reducción de los servicios contratados al exterior que habían crecido de una manera espectacular en cuanto a su precio en 1982. Hay una serie de mejoras también por racionalización en la reclasificación y las relaciones de personas y un empeoramiento relativo debido a la depreciación de la peseta en cuanto al tipo de cambio en su relación con el dólar el año pasado. Esta es una cuestión que apunto en términos generales. Como no está cerrada, en su momento, si les interesa, puede comparecer concretamente el Presidente de Renfe y les podrá informar acerca de la evolución en el año 1983 en términos definitivos.

Para poder ir continuando con esta labor, hemos entendido que era fundamental el contrato-programa, no sólo por las razones que he apuntado antes, es decir, por razones programáticas, sino también porque para el ajuste necesario en política de transportes y sobre todo en un medio de transporte tan fundamental y que tiene

unas dificultades lógicas por sus mismas características intrínsecas desde el punto de vista infraestructural, hemos creído que era conveniente, absolutamente necesario, el proceder a un plan que tuviera unos objetivos de medio plazo. Además este plan se articulará dentro de la política de transportes del conjunto del Gobierno, teniendo en cuenta un elemento fundamental y es que a la hora de diseñar una política plurimodal de transportes, evidentemente, el ferrocarril que surgió como el modo hegemónico de transporte moderno en el siglo XIX, hoy en día ha dejado de serlo; es decir, hoy en día es un modo de transporte más desde el punto de vista terrestre y además que claramente en función del proceso de motorización privado y desarrollo del transporte por carretera tiene que cumplir unas funciones especializadas; es decir, no existe ya un tipo de opción como podía ocurrir en el siglo XIX, en donde el ferrocarril se enfrentaba con el transporte de sangre, con la carreta o con las acémilas. Realmente, hoy en día no se puede plantear una opción de este tipo. Además si se añade a ello que el desarrollo del transporte marítimo, en parte, y, sobre todo, el transporte aéreo, también han venido a cambiar algunas variables, es absolutamente imprescindible tener en cuenta esto, incluso de cara a la misma estructuración de la red.

Dentro del contrato-programa se prevé una política general de transportes en la que el papel de la ordenación del transporte, no es responsabilidad de la Red, sino del Gobierno desde el punto de vista del encaje del transporte por carretera por un proceso de internalización de costes que existen actualmente y que no están asumidos, desde el punto de vista de costes laborales o de costes de infraestructura también parcialmente y en el terreno aéreo, también se va a ir prosiguiendo en ello en los próximos años. Es decir, que es un planteamiento que se complementa con el general de ordenación del transporte que el Gobierno tiene voluntad de llevar adelante en esta legislatura, aparte de las acciones emprendidas también con la formulación de una legislación básica.

Un segundo objetivo importante, desde el punto de vista de las relaciones del Estado con la Red, y que tiene su importancia presupuestaria, es el contener las aportaciones toales del Estado para proceder a una situación de equilibrio y clarificando realmente cómo se pueden plantear, de la manera más racional posible, las obligaciones de servicio público con el objetivo de la reestructuración y del saneamiento económico y financiero de la empresa.

Esta cuestión formulada así parece que es muy racional. De hecho se está poniendo de manifiesto en el trabajo que está acabando en estos momentos la comisión de expertos independientes que designé el 25 de mayo del año pasado, y además también lo está poniendo de manifiesto la experiencia internacional por el debate que existe en relación con la financiación del ferrocarril y sus relaciones con la Administración del Estado en casi todos los países europeos y otros de otras latitudes, como puede ser el caso de Japón, en unos términos parecidos. Realmente las relaciones entre el ferrocarril y la Administración del Estado son muy complejas; plantean problemas, no sólo de economía del transporte, sino que

plantean problemas serios de contabilidad y de imputación y definición de los que son los aportaciones de capital, la política de amortizaciones y eso es algo que no es nuevo, en absoluto. Yo les puedo decir que en relación con la elaboración del contrato programa he tenido la oportunidad de repasar un poco la historia del Parlamento español y realmente desde 1845 el tema del ferrocarril es algo absolutamente recurrente, que desde el punto de vista de la definición de las redes y desde el punto de vista de su financiación llena gran parte de la historia política del siglo XIX, e incluso, del siglo XX y algunos de los problemas que estamos examinando hoy de una manera global se han planteado en varias ocasiones en este siglo y casi siempre con soluciones que no han sido absolutamente satisfactorias. A título de ilustración de la situación con la que nos enfrentamos en estos momentos, se puede decir que de continuar con los escenarios tendenciales que tenía el ferrocarril en función de un Plan General de Ferrocarriles, que había sido aprobado por el Consejo de Administración de Renfe, pero no por el Gobierno, nos encontrábamos con una situación tendencial que llevaba el déficit en el escenario previsto a casi medio billón de pesetas en el año 1986, lo cual es algo absolutamente inasumible desde el punto de vista de lo que es el Presupuesto y también desde el punto de vista del servicio que hay que cubrir.

Hay otro objetivo importante, correlativo con este, que es la introducción de una mayor disciplina y rigor en el seno de la empresa y el cumplimiento mutuo de los compromisos entre Administración y empresa en los dos sentidos.

Un último objetivo, que es específico de la situación del régimen político definido por la Constitución, es también proceder a una articulación y desarrollo de las relaciones entre el ferrocarril y las Comunidades Autónomas, así como los entes territoriales y locales, no solamente desde el punto de vista de lo que existe ya, que son convenios de explotación que tratan de mejorar y ajustar el servicio que puede prestar la Red en relación con las Comunidades Autónomas y con otros entes territoriales, sino también el contemplar la posible confinanciación y ejecución de obras y servicios suplementarios de interés regional y local.

Estos objetivos están resumidos básicamente en la cláusula primera del contrato y a partir de aquí en el examen de las siguientes cláusulas se pueden establecer algunos grandes grupos. La cláusula segunda, que es la del periodo de vigencia, establece un periodo de vigencia, como ya conocen todos ustedes, de tres años, desde el 1 de enero de 1984 hasta el 31 de diciembre de 1986. La cláusula tercera, que se refiere a hipótesis macroeconómicas y sectoriales, lo que hace es plantear cómo tiene que articularse la transformación de la cuenta de resultados, de pesetas constantes a pesetas corrientes, teniendo en cuenta los objetivos de política general del Gobierno.

Además, al recoger estas hipótesis que son las del programa económico a medio plazo del Gobierno, lo que se hace después, es, al establecer la comisión de seguimien-

to, que ésta pueda reformular y plantear al Gobierno cuáles deben ser los ajustes que se tiene que hacer en función de modificaciones que no son imputables en absoluto a la Red, y que pueden ir desde la variación, por ejemplo, en el porcentaje de inflación, hasta una política de tipo de cambio que incida directamente en el endeudamiento existente.

A partir de aquí hay una cláusula, que es la cuarta, que se puede definir como la cláusula en la cual la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles lo que hace es contraer una serie de compromisos de mejora en una serie de aspectos básicos del funcionamiento de los servicios. Los compromisos que están reflejados básicamente en el resumen se refieren a la mejora en el tráfico; el tráfico de viajeros crece, en el periodo considerado, en un 15 por ciento, acentuando una tendencia de recuperación que, por ejemplo, en 1983 ha sido clara, aproximadamente de un tres por ciento, y el de mercancías en un 14,7 por ciento; inversión que tiene importancia porque aquí se trata de un aspecto en el que realmente se iba produciendo un proceso de degradación progresiva del servicio ferroviario.

En cuanto a la mejora en la calidad de los servicios se plantea en cuanto a regularidad, en viajes de largo recorrido, el pasar del 77 al 80 por ciento; es decir, un porcentaje de trenes con retraso inferior a diez minutos. En cuanto a la velocidad comercial media de trenes de largo recorrido en diurnos pasar de 77,3 kilómetros a 84,4, y en nocturnos, de 60 a 65,3 kilómetros. Evidentemente, el objetivo de velocidad en los nocturnos es claramente distinto al de los diurnos y dentro de este planteamiento, una de las orientaciones claras que tiene Renfe es que en cuanto a servicios de conexión diurnos se trate de incentivar las conexiones en trenes diurnos de alta velocidad entre las principales poblaciones, sobre todo en distancias de tipo medio.

En cuanto al confort, está el compromiso del mantenimiento del cien por cien del aire acondicionado en trenes de largo recorrido diurno y ajustar a la demanda la oferta de plazas en trenes nocturnos. En cercanías, una reducción en los retrasos medios con una regularidad de un retraso, para el año 1986, en cercanías de Madrid de dos minutos y en cercanías de Barcelona de 1,2 minutos y en mercancías el plantear un aspecto que también está presente en otras cláusulas del contrato programa, que es el tratar de conseguir una mayor competitividad comercial consistente en la aproximación del plazo contractual al plazo teórico, lo cual, aunque parezca muy esotérico, va a suponer reducciones medias del orden del 50 por ciento del plazo contractual presente. Al mismo tiempo se va a implantar gradualmente la fórmula optativa del plazo garantizado, lo cual supone que el cliente tiene derecho a ser indemnizado en caso de incumplimiento por parte de la Red de sus obligaciones.

En cuanto a la seguridad en la circulación, está la formulación de un plan anual de mejora de la misma aprobado por un Comité central con incorporación de representantes de las centrales sindicales, que es uno de los objetivos esenciales. La preocupación por la seguridad

tiene que ser constante y las actuaciones han de tener como objetivos que haya una menor intervención humana en el concierto de las circulaciones, un aumento de la visibilidad en los pasos a nivel, continuar con el tratamiento de supresión o automatización de los pasos a nivel y acciones de mantenimiento de la vía con el objetivo de situar el índice de accidentabilidad de la Red en los niveles promedios de las administraciones ferroviarias europeas.

Asimismo, hay una formulación general en productividad en cuanto a miles de unidades de tráfico por agente, pasar de 350 en 1983 a 420 en 1986. También se está contemplando la posibilidad de llevar a cabo reducciones en el consumo energético y una reconfiguración de la oferta, que es un aspecto importante en las relaciones con los constructores de material ferroviario teniendo en cuenta que la filosofía con que está hecho el contrato-programa y la filosofía que estamos siguiendo es tratar de ir a la adquisición de material ferroviario que la Red necesita y que permiten las disponibilidades económicas. Es decir, se está tratando de romper un poco con una tendencia que existía anteriormente y es que la vocación de la Red y de algunas Administraciones ferroviarias o metropolitanas españolas era la de asumir toda la producción que hicieran los constructores de material ferroviario. En este sentido hay algunos compromisos que se refieren a la modernización a lo largo del periodo tanto desde el punto de vista técnico como de confort interior para el viajero del 66 por ciento del parque de electrotrenes, del 100 del parque de trenes TER, del 46 por ciento del parque de unidades eléctricas S-600 y del 50 por ciento del parque de ferrobuses. La adquisición de 26 nuevos remolques Talgo pendular y la ampliación de 60 nuevos coches de literas, que estarán en servicio en mayo de 1985, la reconfiguración de los servicios diurnos con coches climatizados introduciendo nuevos servicios Inter-City Madrid-Alicante, Madrid-Zaragoza, Valencia-Barcelona en 1986, la utilización para servicios regionales de automotores climatizados con 132 en servicio en mayo de 1984, la mejora en la composición del parque de unidades de cercanía y la ampliación cuantitativa de la oferta en este campo con 20 unidades S-400 en 1985 y en mayo de 1986 y con la extensión del sistema SACIM, que es el sistema de control e información de mercancías. Se trata de un sistema informático en tiempo real que sigue el conjunto completo de operaciones del ciclo del vagón y proporciona informaciones en tiempo oportuno para el reparto de material vacío y sobre la última situación de cada uno. Se pondrá en servicio dentro del cuatrienio, y quiero señalar al respecto que tanto en el sistema SACIM como en el sistema de ordenación del tráfico por contenedores dentro de los niveles relativos de las Administraciones ferroviarias, Renfe está actuando en algunos sentidos como una Administración pionera con posibilidades de exportación de experiencias españolas y ello se extiende a la introducción de nuevas técnicas intermodales como pueden ser, por ejemplo, las técnicas de contenedor, las que implican relación ferrocarril-carretera, etcétera; en fin, se tiende a una actuación más comercial.

Dentro de este objetivo hay uno concreto que creo que es interesante destacar y es que para acabar esta cláusula de calidad de servicio, la Red y la Dirección General de Infraestructura del Transporte, que es una Dirección General dependientes del Ministerio que se encarga básicamente de la construcción de las infraestructuras ferroviarias nuevas, está estableciendo y ya han llegado a los acuerdos básicos para los tres primeros meses de este año para establecer los protocolos correspondientes que regulen la ejecución de las obras de las que depende la implantación del Plan de Cercanías de Madrid, los servicios de cercanías, y los corredores Inter-City contemplados en el presente Convenio. Tales protocolos incluyen los calendarios de realización, y creo que es interesante señalar esto porque dentro de la filosofía del contrato-programa no sólo se incluye aquellos que se han puesto más de manifiesto, como puede ser la posible reducción de lo que se llama en términos técnicos la consistencia de la Red, es decir, la dimensión total de la Red, sino que al mismo tiempo hay nuevas vías iniciadas; básicamente está el Plan de Cercanías de Madrid, y desde el punto de vista de la red básica interurbana están los tramos entre 1983 y 1986 de doble vía o de renovación de la red básica, por ejemplo, en Valencia, Tarragona, Albacete-Valencia, Madrid-Zaragoza, Zaragoza-Lérida, Córdoba-Alcolea, Córdoba-Sevilla, La Roda-Bobadilla y Redondela-Chapela, que supone que las nuevas vías para cercanías van a alcanzar la extensión de 191 kilómetros, de los cuales 90 van a ser de vía doble, y en vías interurbanas, 486 kilómetros, de los cuales 36 son de vía doble, lo cual totaliza 677 kilómetros, de los cuales 126 son de vía doble.

Aparte de ello se está acelerando el estudio de viabilidad que consideramos que es algo absolutamente fundamental y que no se hacía sistemáticamente en el pasado en relación con los planes de desarrollo de las cercanías. Las ciudades en las que está más avanzado son Madrid, Barcelona, Sevilla, Bilbao, en la «Y» asturiana y en Zaragoza. Todo esto entra dentro de la filosofía de un planteamiento, como señalaba al principio, de transporte especializado ferroviario que entendemos, a reserva de lo que se formule definitivamente en el Plan General de Ferrocarriles, que se debe concentrar en servicios de cercanías bastante poco desarrollados en España hasta ahora, en corredores básicos y también en el terreno de mercancías en la especialización en trenes completos o en gestión de los mismos con técnicas modernas.

A partir de aquí hay tres cláusulas que guardan una relación clara entre sí, las cláusulas quinta, sexta y séptima, que se refieren al plan de empresa, al desarrollo de las técnicas de gestión y a los recursos humanos. Estas tres cláusulas tienen una lógica interna y es que plantean básicamente una reforma administrativa profunda en Renfe y al mismo tiempo entendemos que abren el camino de una reforma profunda dentro de la Red que creemos que se debe hacer con una participación seria y continua por parte de las organizaciones sindicales. Así se lo he manifestado en nombre del Gobierno a los representantes de las principales centrales sindicales a nivel con-

federal, es decir, teniendo en cuenta que los problemas de la mayor empresa del país en principio son problemas que afectan de una manera decisiva a los trabajadores que deben tener una participación positiva en esa resolución.

La cláusula quinta en cuanto al plan de empresa establece el compromiso por parte de la Renfe de completar antes del 31 de mayo de este año un plan de empresa que desarrolle a niveles inferiores estos objetivos generales, plan con horizonte trienal y carácter deslizante, y, además, este plan debe encuadrarse dentro de un plan estratégico en relación con la Ley del Plan de Ferrocarriles.

En primer lugar, se formula el compromiso de realizar el plan de empresa y en la cláusula sexta se establece que desde el punto de vista de estructura y de realización a lo largo de 1984, Renfe va a hacer una profunda reforma administrativa. En el primer semestre de este año va a ser una reforma de los organismos centrales que van a tener un carácter normativo y de apoyo con un importante recorte de su actual dimensión, se va a disminuir la macrocefalia de Renfe, y en el segundo semestre se pasa a actuar sobre las zonas, sobre los organismos operativos.

En el marco de esta reforma se van a estudiar y se están estudiando ya las plantillas óptimas, estableciendo y aplicando «standard» normales y óptimos de productividad para todos los tipos de actividad e implantando con carácter general sistemas de productividad. Esta actuación, que se va a hacer a lo largo del contrato-programa, se lleva a cabo de acuerdo con un compromiso de alcanzar al 50 por ciento de la plantilla total a finales de 1984.

En relación con la gestión de personal, Renfe ha de modificar, y tiene ya planteada, incluso en el marco de la negociación colectiva en su caso, la actual normativa de personal, agilizando los procesos de promoción, selección y traslados y abriendo el abanico de posibilidades de contratación a los diversos regímenes legalmente establecidos, como puede ser la contratación temporal a tiempo parcial, trabajo en prácticas y demás.

Además de ello, se plantea una atención especial a los procesos de formación y reciclaje de sus agentes con objeto de asegurar la adecuación de sus efectivos a las necesidades de la explotación y a la evolución de la tecnología. Este es un punto importante porque no hay que olvidar que, como se justifica en la Memoria y se expone detalladamente, el promedio de edad de los agentes ferroviarios es relativamente elevado: más de la mitad de la plantilla tienen edades que superan los cuarenta y siete años y realmente la evolución tecnológica fuerza a una reconsideración de la estructura interna de la plantilla, a un proceso de ajuste en la formación de los agentes, e incluso al mismo tiempo, como he señalado antes, se disminuye la macrocefalia de los servicios centrales: también hay que incentivar al mismo tiempo y desarrollar lo que pueden ser los servicios comerciales en cuanto a la captación de tráfico.

Se complementa la gestión de personal con una reconsideración que ya se ha planteado de cara al presente

Convenio de prestaciones extraeconómicas que los agentes vienen disfrutando, como puede ser el régimen de billetes, como puede ser el economato, como puede ser las prioridades en los sistemas de selección actualmente vigentes, como puede ser la subvenciones a entidades e instituciones de carácter asistencial o social, etcétera.

Tengo que hacer constar que en muchos de estos casos se trata de cuestiones que incluso son criticadas por los sindicatos desde el punto de vista de la eficacia que pueden cubrir o que pueden prestar en relación con los agentes, con el personal. Concretamente, un caso es el economato, que cuesta 1.500 millones de pesetas anuales y que presta servicio efectivo a los trabajadores, con una subvención que repercute en 750 millones de pesetas, y que además, dado que los agentes están en todo el territorio nacional, evidentemente ayuda a aquellos que se encuentran en poblaciones más importantes, pero no a todos, es decir, que esto es posible por la vía de negociación colectiva reemplazarlo por sistemas de conciertos con cadenas y con entidades de tipo comercial que puedan favorecer a todo el mundo.

Se complementa el plan de gestión con el proceso de información y control interno y control presupuestario. Igualmente, desde el punto de vista de la información y del control interno, hay un compromiso por parte de Renfe de realizar una revisión profunda de sus técnicas y procesos de información y control internos y especialmente con el desarrollo e incrementación de un plan informático que pueda analizar las necesidades de información de los diferentes niveles de toma de decisiones y establezca los procedimientos más satisfactorios para cubrir tales necesidades.

Por ello, el plan experimental al que he hecho referencia del SACIM pasará a ser un plan implantado normalmente. Está el sometimiento a la auditoría económico-financiera de sistemas de gestión desde el punto de vista externo y también el desarrollo de la interna, y luego también el establecer una relación con otro compromiso, este es del Ministerio concretamente y es el proceder a las cuentas consolidadas del sector antes del 31 de diciembre de este año, operación que entendemos que se debe repetir anualmente y que permitirá un conocimiento mucho más preciso de la situación del mercado del transporte.

En cuanto a control presupuestario, se puede destacar, por una parte, y esto se verá más adelante, el análisis de costes en relación con los compromisos de compensaciones por obligaciones de servicio público, y luego el establecimiento de nuevos sistemas informáticos de control interno, sobre todo lo que se refiere a control y gestión de «stocks» y al seguimiento y control de inversiones. Y también el continuar profundizando en el establecimiento de una contabilidad analítica no sólo orientada a la aceptación por líneas y trayectos de los costes e ingresos, como los actualmente existentes, sino también en el análisis de costes y márgenes en cada uno de sus productos.

Los criterios generales para tal revisión se van a formular antes del 31 de julio de este año, para determinar los costes y los márgenes por productos antes del 31 de

diciembre. Y, lógicamente, los objetivos y los sistemas de control presupuestario tienen que perseguir los objetivos generales de ajuste y ahorro del gasto con una progresión cada vez más clara de atribución y de imputación a centros de responsabilidad dentro de la Red.

Hay, dentro de este plan de mejora de la gestión, un objetivo específico, que es importante porque, como he señalado también, cada vez la Red subcontrataba o pasaba trabajos al exterior en mayor proporción y en el mantenimiento de equipos, en todo lo que son los ciclos de reparación, se formulan una serie de objetivos, teniendo en cuenta además que la Red cuenta —y esto dentro de la reforma que se ha hecho ya de la dirección, se ha especificado en una división concreta— con unos talleres de reparación que están no sobredimensionados en relación con la situación actual, sino claramente infrautilizados. En reparación de material motor, entre 1983 y 1986, se espera pasar del 50 al cien por cien, es decir, que el material motor se repare en la Red, con una reparación de las piezas del parque del 20 al 50 por ciento, teniendo en cuenta que hay algunas determinadas piezas que es más económico el que lo puedan hacer las grandes casas fabricantes, y en reparación de material móvil mantener el cien por cien, en coches, y, en vagones, pasar del 75 al 80 por ciento. Se complementa esta cláusula con una reformulación de toda la gama de productos de la Red, buscando nuevos productos, e incluso complementándolos con otros modos de transporte y una potenciación de la estructura de ventas, no solamente desde el punto de vista comercial, sino, además, aprovechando la extensa cobertura geográfica de la Red para un esfuerzo comercial, por ejemplo a través del personal de estaciones, es decir, que se puede ir a fórmulas de tipo intermodal que permitan desarrollar también con imaginación la captación y la complementación incluso en algunos casos como la carretera.

Ello se extiende a los objetivos, en cuanto a canales de comercialización, publicidad y servicio posventa, y la cláusula que completa este paquete es la de «recursos humanos», que es la número siete, que se centra en la plantilla, en la política salarial y de negociación colectiva y en la Seguridad Social.

En cuanto a la plantilla, Renfe se compromete a adaptar su plantilla a las más estrictas necesidades del servicio de la explotación que tiene encomendada, reduciendo en el período del contrato sus efectivos de personal en 5.130 agentes, lo cual representa el 6,87 por ciento de la plantilla. Este ajuste se produce porque, partiendo de la edad media y de que lógicamente se va a jubilar bastante gente, se van a producir 11.400 bajas vegetativas en el período y solamente se van a cubrir 6.270 altas. Como el proceso no se puede cortar al 31 de diciembre de 1986, habrá 2.215 personas en período de formación para nuevo ingreso de los que se ha considerado, a los efectos del contrato-programa, como altas 350. Pero, básicamente, a lo que se va es a una amortización de plazas, lo cual supone una reducción y al mismo tiempo una limitación de los nuevos ingresos a los imprescindibles para atender

a los desajustes que la política de reducción puede introducir en determinadas categorías.

En principio, se espera a que el rejuvenecimiento de la plantilla en cuanto a la edad media oscile entre cinco y siete años, y desde luego la incorporación de nuevos agentes se hará por los cauces institucionales establecidos y, además, de acuerdo con la Constitución.

Se establece el que, en caso de cierre de líneas, o de supresión de servicios pueda plantearse reducciones adicionales, esto en función de otro tipo de decisiones que se tomen y que se verán más adelante.

En cuanto a la política salarial y de negociación colectiva en el marco de la autonomía de gestión de la red y respetando la autonomía de las partes en la negociación colectiva, Renfe se atenderá o se mantendrá en los niveles inferiores marcados por el Gobierno para el sector público con respecto al crecimiento salarial. Y, en relación con lo que se planteaba en la cláusula anterior, desde el punto de vista de gestión de personal, en la negociación colectiva —como está haciendo ya Renfe— se plantearán y se están planteando objetivos de mejora en la productividad, de movilidad geográfica y funcional, de disponibilidad, de polivalencia, que se admite el que se pueda convenir de manera que la Renfe se mantenga dentro de los límites de evolución de la masa salarial fijados en el contrato-programa, es decir, que dentro de este marco la red y los sindicatos tienen la latitud, tiene la posibilidad de poder llegar a los acuerdos más convenientes que rompan, en cierto modo, con un marco de anquilosamiento y de tradición pleitista, que era muy fuerte en la Red.

En cuanto a la Seguridad Social, existe un compromiso por parte del Ministerio de Trabajo y de Renfe de estudiar los procedimientos de colaboración mutua en el primer semestre de este año, y de cara a una gestión en el conjunto del sistema de la Seguridad Social.

La cláusula octava se refiere al régimen de precios. En cuanto al régimen de precios, se plantea que, a partir de las previsiones del Gobierno formuladas de cara a la elaboración presupuestaria en el mes de septiembre, en el mes de octubre la Renfe planteará al Gobierno sus objetivos de incremento tarifario, con objeto de que puedan entrar, rompiendo una tradición un tanto errática que hacía que cada año se produjeran las revisiones sin ningún tipo de criterio en cuanto al mes y al momento, para que a principio de año pueda la Renfe fijar las nuevas tarifas. Lógicamente, se plantean los incrementos tarifarios, como se ha hecho este año ya, en relación con la política de contención de la inflación y en relación también con el cubrimiento de los objetivos de ingresos, y a tal efecto están calculados los resultados provisionales o avances provisionales de la cuenta de resultados.

En principio, dentro de ello hay que tener en cuenta que fijando estos objetivos generales la formulación de precios concretos a partir de las tarifas tiene un margen por parte de la Renfe, desde el punto de vista de la política de bonificaciones y reducciones, y además que es posible proceder a una racionalización importante en una serie de tarifas actualmente, aparte de que es posible y

deseable también que en una serie de servicios que presta la Red se imputen los costes reales de dichos servicios.

A partir de aquí hay una cláusula, que es quizá la más compleja del contrato, que es la que se refiere a las compensaciones por obligaciones de servicio público, normalización de cuentas y gastos ajenos a la gestión.

Como he señalado también, se trata de una de las cuestiones más profundamente debatidas siempre entre las Administraciones ferroviarias y los Gobiernos, es decir, teniendo en cuenta la modalidad y la especificidad del modo de transporte ferroviario, que tiene que asumir no solamente en gran parte sus costes en cifra estructural directamente, sino además las obligaciones de servicio de guardería y de mantenimiento, incluso en muchos aspectos de policía de este medio de transporte, y lógicamente se han ido discutiendo muchas compensaciones. En España se seguía una tendencia un tanto caprichosa, es decir, que aparte de las que pudieran estar establecidas por Ley o por vía reglamentaria, cada año aparecían y desaparecían determinadas compensaciones.

Para poder objetivar la cuestión, se ha fijado que las compensaciones se sustentan en los reglamentos 1.191/69, 1.192 y 1.107/70 de la Comunidad Económica Europea, lo cual da una posibilidad de consideración objetiva.

Estas obligaciones tendrán compensación específica dentro de los Presupuestos, y tendrán la consideración de ingresos, subsistiendo mientras exista la obligación correspondiente, y tenderán a desaparecer en la medida en que desaparezcan las razones de interés general que motivan su subsistencia.

Hay un primer apartado, que se refiere a la compensación por cargas de infraestructura, que debe tender a desaparecer en la medida en que otros modos de transporte concurrentes incrementen sus costes por este concepto.

La Comisión de seguimiento del contrato-programa procederá a una evaluación sistemática de las medidas que se vayan adoptando en términos generales, es decir, en la medida en que el Gobierno vaya poniendo en práctica este tipo de medidas se irá reduciendo la explotación de servicios de mercancías en condiciones tarifarias subvencionadas, que fundamentalmente es el transporte de minerales, en donde el Ministerio de Industria y Energía ha asumido el compromiso de estudiar el problema que puede plantear la eliminación de dicha subvención. Para acelerar este proceso, se considera que durante este año Renfe va a percibir la compensación y que para los años posteriores se va a eliminar, lo cual, en función de la decisión que se tome por el Gobierno —que este año es aproximadamente de 3.728 millones de pesetas— se considerará posteriormente su modificación en la cuenta de resultados.

En principio, la compensación por servicios altamente deficitarios en mercancías y en regionales, el Estado ha fijado una compensación fija anual de 23.636 millones de pesetas, que obliga a la Red a adoptar una serie de medidas de política tarifaria y de racionalización, y al mismo tiempo hay que tener en cuenta, como señalaba, que ha-

biendo incorporación de nuevas vías y de nuevos trozos de servicio de cercanías, lógicamente esto también dará lugar a un trabajo en la Comisión de seguimiento. En principio, se ha considerado que se congele.

Luego está el apartado de la compensación por explotación de líneas altamente deficitarias. Aquí voy a seguir, casi literalmente, la redacción del contrato-programa por una razón, porque éste es uno de los temas que lógicamente interesa más a SS. SS., y yo creo que parte esta consideración de algo que ya ha sido estudiado en España con anterioridad.

El último plan ambicioso de expansión de los ferrocarriles data del año 1924. Cuando llega la República se procede, por parte del Ministerio de Obras Públicas, siendo Ministro mi compañero de Partido don Indalecio Prieto, a una congelación en la apertura de nuevas vías ferroviarias, algunas de las cuales, sin embargo, se rehabilitaron y completaron después de la guerra, como puede ser el acceso a Galicia vía Zamora. Sin embargo, nos encontramos en España con que desde hace cincuenta años tenemos aproximadamente 1.300 kilómetros de vías, que en unos casos están completadas, en otros casos la obra muerta está hecha, y en algunos sitios simplemente existen los terraplenes, lo cual planteaba un importante problema de mantenimiento y de conversión, por las riadas, por los posibles accidentes que se pueden producir y demás.

El Gobierno ha tomado decisión a este respecto y en el acuerdo que aprueba el contrato-programa considera que ese tipo de obras dejan de estar afectadas al ferrocarril y deben revertir, con el proceso correspondiente, a sus anteriores propietarios al haber dejado de estar afectadas. Pero, dentro de esta lógica, se plantea el problema, que no es específico de la Administración ferroviaria española, de las líneas altamente deficitarias. El informe del Banco Mundial del año 1962 planteaba ya la situación de la Red, en la cual, dentro de la Red secundaria y especialmente de lo que eran las líneas más deficitarias, planteaba el que era conveniente ir estudiando bien el cierre parcial o bien el cierre total, y la sustitución por otros medios de transporte de una parte muy importante de la Red. Aproximadamente, la formulación de esta proposición afectaba casi al 50 por ciento de la Red. Nosotros hemos partido de la base de decirle a Renfe cuál podía ser el coeficiente de cobertura partiendo de la Red básica para el año 1982, que según los datos de Renfe es del 47,7 por ciento. A partir de aquí, se ha ido definiendo la red complementaria con una cobertura del 36,7 por ciento en la relación ingresos-gastos; la red secundaria, y luego las líneas altamente deficitarias, que son las que están por debajo del 25 por ciento, están en un 23,1 por ciento, según los datos que nos ha aportado la Renfe.

Estos datos figuran en el anexo 4.4 y por parte del Gobierno se considera como líneas altamente deficitarias las contenidas en este anexo, que no resultan económicamente viables, de acuerdo con las directrices del Gobierno para la elaboración del contrato-programa. «El Gobierno —y leo literalmente— considera necesario el cierre total o parcial de las mismas, previa sustitución de

los servicios por otros medios de transporte de mayor viabilidad económica, si el resultado de los estudios económicos sociales sobre su futuro confirma las previsiones anteriores. La fundamentación de las propuestas de cierre total o parcial de líneas e implantación de servicios sustitutivos será a cargo del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que presentará al Gobierno las correspondientes propuestas no más tarde del 30 de agosto de 1984.» A este respecto, es decir, para proceder a los estudios económico-sociales que básicamente suponen un estudio de viabilidad y de modificación de tráfico en los próximos quince años, se ha procedido en el Instituto de Estudios del Transporte a la configuración de los grupos de trabajo correspondientes para proceder al análisis de estas líneas, aparte de que he celebrado también reuniones con todos los Consejeros correspondientes de todas las Comunidades Autónomas para examinar los problemas que se plantean en esas Comunidades, e igualmente para conocer los criterios de las Comunidades Autónomas en relación con el posible mantenimiento o supresión de los servicios desde el punto de vista de su política regional.

Esto lleva a que para poder presentar las propuestas lo más tarde el 30 de agosto, en principio teniendo a punto los estudios hacia el 30 de mayo, debemos proceder a un periodo de consulta posteriormente con las Comunidades y formular al Gobierno una propuesta definitiva, para que el Gobierno, en cumplimiento de aquello a lo que se compromete en el contrato, cumunique a Renfe cuáles son las líneas altamente deficitarias que deben mantenerse abiertas a partir del primero de enero de 1985. Ello implicaría también una variación en la cuenta de resultados provisional, que se ha establecido con un planteamiento de cierre al 1 de enero de 1985, y una repercusión de las mejoras de gestión a lo largo de los próximos tres años.

A partir de aquí están los pagos en cuanto a gastos normalizables, como los de Seguridad Social, declarados expresamente como tales en 1967, y los pagos por regularizaciones, en donde hay un aspecto que es importante, y que también se ha planteado a la Comunidad Autónoma canaria, y es el que Renfe, por razones políticas, tuvo que asumir hace tres años la gestión de la empresa Transportes Insulares de Tenerife, S.A., que no está dentro de su vocación ni de sus funciones, y se plantea también que dentro de este año la Administración y Renfe adoptarán las medidas oportunas para efectuar la transferencia de gestión y titularidad de Titsa al Gobierno autónomo canario, que es quien tiene esta facultad de acuerdo con el Estatuto.

A partir de aquí se fija —y voy a tratar de ser más conciso, señor Presidente— en las siguientes cláusulas cuáles son los mecanismos de pago, las subvenciones de explotación, y voy a reflejar los principales aspectos de las mismas. En cuanto a la cuenta de resultados, se pasa de un insuficiencia global de 173.100 millones de pesetas en 1983, a 128.100 millones de pesetas en 1986, lo cual supone una reducción del resultado negativo imputable a la gestión empresarial, que era de 49.800 millones de

pesetas en 1983, 20.500 millones de pesetas en 1986, con una reducción de los gastos financieros derivados del endeudamiento que parten de 53.900 millones de pesetas en 1983, a 47.700 millones de pesetas en 1986.

En cuanto al plan financiero, inversiones y financiación, las inversiones, incluida la devolución principal de créditos y regularización de gastos capitalizables, pasará de 116.100 millones de pesetas en 1983, a 144.200 millones de pesetas; se incrementa la atención a la investigación de la tecnología ferroviaria con la creación, además, de una sociedad filial expresamente dedicada a ello; las amortizaciones siguen un ritmo de crecimiento paulatino, para aproximarse a las necesidades de restitución de los activos de la red y las aportaciones del Estado se han hecho teniendo en cuenta las cantidades pendientes, es decir, lo que se llama regularizaciones por insuficiencias de años anteriores.

Como saben perfectamente SS. SS., sobre todo aquellos que han estado en la Comisión de Presupuestos, cada año, a la hora de aprobar el Gobierno la cuenta de explotación de Renfe, había una insuficiencia que oscilaba también entre un 30, un 40 y a veces hasta un 60 por ciento en los últimos años, y esto daba lugar a un suplemento de crédito por la vía del crédito extraordinario, lo cual desde el punto de vista de la Red, suponía una serie de problemas de financiación y al mismo tiempo, desde el punto de vista de lo que es la gestión del Presupuesto del Estado, producía unos desajustes realmente importantes.

Lo que se ha hecho aquí es computar un calendario escalonado de pagos, de 122.000 millones de pesetas, de pérdidas de ejercicios anteriores y de insuficiencias, algunas de las cuales son anteriores a 1982, y además se procede a la fijación, de acuerdo con los escenarios presupuestarios del Gobierno, de las aportaciones de consignación ordinaria, Capítulo IV de los Presupuestos, Transferencias Corrientes, y del Capítulo VII, Transferencias de Capital, en aportación para inversiones y amortización de créditos, con lo cual lo que se produce es un decrecimiento de las aportaciones totales anuales por parte del Estado, incluidos atrasos, es decir, no solamente de nueva financiación, que de una cifra de 267.100 millones de pesetas de 1984, de los cuales hay 66.000 millones de atrasos, desciende a 191.500 millones de pesetas en 1986, año en el que solamente se computan en principios 8.500 millones de atrasos, lo cual da un total de 705.800 millones de pesetas para todo el periodo.

A partir de aquí, las siguientes cláusulas son las de la fijación de la Comisión de Seguimiento, la actualización del contrato-programa, el control por la Intervención General de la Administración del Estado de acuerdo con la legislación vigente, la naturaleza del contrato-programa, de acuerdo con la Ley General Presupuestaria, y aparte de la de revisión que es la última, la de servicios convenidos con las Comunidades Autónomas o entes locales, en la cual me voy a extender medio minuto nada más. Esta cláusula da la posibilidad de establecer convenios con los órganos de Gobierno de las Comunidades Autónomas, o con otras entidades provinciales o locales,

para la realización e inversiones cofinanciadas o para la prestación de servicios subvencionados. En este último caso la subvención por cualquiera de estas entidades, Comunidad autónoma, Diputación Provincial, ayuntamiento, deberá referirse a servicios adicionales a los subvencionados por el Estado en función del contrato-programa; en ningún caso los servicios convenidos por la Red con una Comunidad Autónoma o ente territorial o local, podrán gozar de subvención por parte del Estado, es decir, que no podrá haber una doble subvención por el mismo servicio, y lo que se da es la posibilidad, para poder proceder en un determinado tipo de obras, a una línea de cofinanciación y a una línea de participación.

Por último, como he señalado ya, está la cláusula de revisión del contrato-programa, que aunque sea de una manera un tanto larga y prolija, creo que ya he explicado a SS. SS. cuáles son las líneas fundamentales de este contrato, y que lo que persigue fundamentalmente es continuar con la política de saneamiento y de ajuste de la Red que pueda garantizar su futuro.

No es ésta la única acción emprendida en Renfe, ni va a ser la única en esta Legislatura; estamos trabajando en estos momentos, de una manera activa, en la segunda parte del escenario del futuro de Renfe, que tendrá que ser el Plan General de Ferrocarriles, el cual, lógicamente, tendrá que venir a esta Cámara, y ahí se considerarán algunos de los aspectos básicos de lo que puede ser la planificación a medio y largo plazo del futuro del ferrocarril, pero, desde luego, el Gobierno ha considerado absolutamente imprescindible que para no hacer simplemente un trabajo de formulación de utopías, sin ninguna relación con la realidad, era absolutamente necesario romper el escenario tendencial de un déficit absolutamente creciente e incontenible sin que hubiera una correlativa mejora en el servicio que fuera apreciable por parte de los ciudadanos.

Este es el objetivo del contrato-programa, y nosotros pensamos que realmente el futuro del ferrocarril, concebido como un modo de transporte dentro de un conjunto intermodal complejo y diverso, se garantiza mucho más con una línea de rigor que permita ver resultados positivos y que, sobre todo, permita aligerar y disciplinar las cargas que tiene el Estado en relación con el ferrocarril y, al mismo tiempo, hacer que la gestión de la Red sea más eficaz y más rigurosa.

A partir de esta exposición inicial, señor Presidente, señorías, me pongo a su disposición para contestar a las preguntas que crean convenientes, en relación con el contrato-programa.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Vamos, pues, a abrir el turno de intervenciones. En el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Pérez Royo ha manifestado que sustituía al señor Fernández Inganzo, y vamos a ir concediendo la palabra por el orden tradicional, es decir, empezando por el Grupo más pequeño, en este caso el Mixto, y continuando con el Grupo Vasco,

PNV, después el Grupo Popular, para terminar con el Grupo Socialista.

¿Señor Echeberría?

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: Señor Presidente, ¿no se podría suspender durante cinco minutos para poder digerir todo lo que nos ha indicado el señor Ministro?

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Si es capaz S. S. de digerirlo en cinco minutos. *(Risas.)*

El señor PRESIDENTE: Vamos a suspender durante cinco minutos, pero que por favor sean cinco minutos, puesto que tenemos el tiempo limitado por una pregunta posterior. *(Pausa.)*

El señor PRESIDENTE: Vamos a reanudar la sesión puesto que han pasado los cinco minutos solicitados por SS. SS. Vamos a iniciar el trámite a través de las preguntas que puedan formular al efecto el Grupo Mixto.

Tiene la palabra el señor Pérez Royo.

El señor PEREZ ROYO: Señor Presidente, señor Ministro, lo primero que quiero hacer es recordar al señor Ministro —del cual yo soy un gran admirador desde la época en que era compañero suyo en estos bancos— algo que él suele decir, y es que hubiera sido bueno que hubiera venido con el programa para repartirlo a los señores Diputados, de suerte que hubiéramos podido tener más ilustración que estos cinco minutos de reflexión para plantear nuestras críticas. Ya sé que muchos Diputados —entre otros el que les está hablando— se han conseguido el contrato-programa por libre, pero sería interesante obtenerlo por las vías oficiales.

Hecha esta precisión, yo voy a indicar la consideración que nos merece a los comunistas el presente contrato-programa. La calificación general que se ha dado al contrato-programa en los medios de opinión pública ha sido, como le consta al señor Ministro, claramente peyorativa; se ha llegado a hablar de chapuza, de muerte a plazos, y la verdad es que a la vista del contrato-programa, se pueden observar diversas cuestiones. En primer lugar, como se reconoce paladinamente en la propia Memoria del contrato, falta una política de ferrocarril, falta una política de transporte. El contrato-programa lo reconoce y el señor Ministro lo ha venido a indicar al señalar que falta el plan estratégico del ferrocarril y que hay necesidades urgentes que imponen este contrato-programa de manera atípica, sin esperar a tener el plan de ferrocarril. Estamos de acuerdo en que hay cuestiones urgentes que demandan el contrato-programa, pero hubiera sido también correcto plantear, al menos, simultáneamente, este plan estratégico.

En segundo lugar, creo que es llamativo el dato de que el contrato-programa, como su propio nombre indica, es o debería ser el fruto de un compromiso entre las dos partes: por un lado, entre Renfe y Ministerio de Trans-

portes y, por otro, el conjunto del Estado, el Gobierno, en definitiva. Sin embargo, observando el contrato-programa se advierte que aquí no se puede hablar propiamente de un compromiso, de un contrato, sino más claramente de un «diktat» por parte de Economía sobre Renfe —se podían mencionar los nombres de las personas, si se quiere—. Yo también querría decir que habría que lamentar el que en un caso como éste el «diktat» de Economía se haya concretado en la aplicación de lo que podríamos llamar la metodología de la reconversión en este país, que es reducir plantillas, reducir salarios, reducir producción, cuando estamos ante un problema, ante un panorama, que dista mucho del de los sectores a los cuales se les está aplicando esta metodología. Se puede hablar de reconversión en el sector naval, en la siderurgia, etcétera —habría que discutir los modos—, pero nadie duda de que se trata de sectores que están sobredimensionados, pero no estamos en este supuesto en el caso de Renfe y lo demuestran perfectamente los datos que se contienen en la propia Memoria del programa.

La afirmación que acabo de hacer de la contradicción en Transportes o en Renfe respecto de Economía, la imposición de los criterios de Economía de una manera drástica sobre las necesidades planteadas por Renfe, se deducen de la propia Memoria del contrato-programa. La Memoria del contrato contiene dos partes: una primera que se llama diagnóstico de la situación presente, y un segundo planteamiento de objetivos y de medidas para remediar la situación presente. Pues bien, los datos fundamentales del diagnóstico se pueden concretar fundamentalmente en los siguientes. En primer lugar, la comprobación de que la Red española es una red claramente raquítica en comparación con la Red europea, prácticamente estamos en la tercera parte de los «ratios» europeos en cuanto a líneas de ferrocarril. Incluso se dice de manera muy clara en la Memoria que prácticamente la Red se encuentra a nivel de su primer establecimiento. No se ha producido ningún cambio sustancial en la configuración básica de la Red que continúa respondiendo a los criterios constructivos de la época de su primer establecimiento; para no emplear el concepto peyorativo de tercermundista, podríamos decir que a nivel casi del siglo XIX.

En segundo lugar, la aportación del Estado a la Red se encuentra muy por debajo de Europa. En toda Europa, el ferrocarril cuesta a la sociedad mucho más de lo que cuesta en España. Aquí se ha hablado de salvar a la Renfe, porque el déficit de Renfe ha llegado a 170.000 millones de pesetas. En la Memoria se nos dan los siguientes datos. Déficit de Francia: 428.000 millones de pesetas; déficit de Gran Bretaña, 221.000 millones de pesetas; déficit en la República Federal de Alemania, 718.000 millones de pesetas; déficit en Italia, 657.000 millones de pesetas; es decir, déficit que triplican y en algún caso cuadruplican los déficit españoles.

En la propia Memoria se nos dice que en Europa se dedica del 0,5 al 1 por ciento del producto interior bruto a la aportación del Estado al ferrocarril. Concretamente, yendo a las causas del desequilibrio en España, la propia

Memoria también nos dice que el desequilibrio de las cuentas que plantean dramáticamente la consigna de salvar a Renfe, radica en dos hechos que se conectan entre sí: en primer lugar, la insuficiencia en la aportación financiera del Estado y el retraso sistemático en su libramiento por falta de realismo en las consignaciones presupuestarias —de lo cual nos ha hablado también el señor Ministro—; ello, junto con otras causas, conduce a una necesidad de endeudamiento que ha dado lugar a lo que la Memoria llama la explosión de la carga financiera. A partir de 1980 —dice la Memoria— al crecimiento explosivo de los costes financieros, originados por una inadecuada financiación y por la permanente demora en la liquidación del déficit de explotación como consecuencia de consignaciones lejanas a todo realismo en los Presupuestos Generales del Estado que obligan a recurrir a la petición de créditos extraordinarios y a la vez al recurso, al endeudamiento a corto plazo para soportar la tesorería, ha venido a añadirse la evolución anterior, dando lugar a un déficit difícilmente asumible.

Sin embargo, también de la propia Memoria se deduce que no son preocupantes, sino todo lo contrario, por comparación nuevamente con Europa, los datos en cuanto a personal. La propia Memoria nos dice que se ha pasado de un personal que representaba el 70 por ciento de los gastos de las empresas en 1973 a unos costes que representan actualmente el 61 por ciento, con una disminución en personal de 13.000 efectivos. En todo caso, el gasto en personal de Renfe resiste con gran ventaja la comparación con Europa. En toda Europa, el gasto de personal —nos dice la Memoria— oscila del 60 al 80 por ciento de los gastos de explotación; en nuestro país está en el 60 por ciento, es decir, en el nivel más bajo.

También se dice en la Memoria que la productividad del personal de Renfe se halla en el nivel más elevado de Europa, y únicamente cita el dato negativo en materia de personal del coste de la Seguridad Social. La plantilla no está sobredimensionada, sino todo lo contrario, lo cual determina el que actualmente exista un número de horas extraordinarias excesivo, para cualquier criterio, en cuanto a la gestión de personal.

En lo relativo a los datos económicos, sin hacer mención de otros datos no estrictamente económicos (que serían incluso más determinantes como son la necesidad de modernizar el país, la necesidad de apoyar a un sector estratégico como el que nos encontramos, la mejora de la calidad de vida, etcétera), señalarían claramente —y se deduce de la exposición que hace la propia Renfe en el diagnóstico de objetivos— las siguientes vías de desarrollo: primero, aumento sustancial de la inversión para corregir la situación insostenible en que se encuentra la Red, mejorar la oferta y ganar cuotas de mercado; en definitiva, conseguir, mediante un aumento sustancial de la inversión, mejorar el producto y de esta forma conseguir el aumento de las cuotas de mercado, y mejorar a través de estas vías los datos de explotación a largo plazo. Segundo, mejora de la gestión tanto en Renfe como en Economía, porque de la Memoria se deduce que, en gran parte, las causas de la situación deficitaria de Renfe

radica en el incorrecto comportamiento por parte de las transferencias del Ministerio de Hacienda a Renfe, y, en cualquier caso, mejorar la aportación del Estado de suerte que se pueda financiar esta inversión y apostar por el futuro en Renfe.

En lugar de eso, ¿qué es lo que se hace en el contrato-programa? Se limita la inversión nueva. En concreto, de los 705.000 millones que dice que se van a gastar en este período del contrato-programa para aumento de la capacidad, se destinan 2.700 millones en 1984; 3.900 millones en 1985; 7.800 millones en 1986. Es decir, prácticamente nada, cantidades que pueden ser importantes a otro nivel, pero que al nivel en el que nos estamos moviendo significa congelar la situación actual de la dotación de la Red. Se limita, prácticamente se congela la inversión nueva; se disminuye la aportación del Estado; se reduce la plantilla en un 6 por ciento, como ya hemos visto, que es la plantilla más corta de Europa no solamente en términos absolutos, sino también en términos relativos; se reducen los salarios, que son los más bajos en las empresas del sector público —tengo aquí un cuadro que lo puede explicar— y se plantea el cierre de 3.000 kilómetros de vía férrea.

En definitiva, se plantea una política que, lo menos que se puede decir de ella, es que se puede plantear como una política propia de un Gobierno liberal, pero no se puede decir que sea propia de un Gobierno socialista y, mucho menos, de un Gobierno que apuesta por la modernización del país, de un Gobierno que apuesta por el cambio estratégico en la economía del país, de un Gobierno que apuesta por la mejora en la calidad de vida.

Creo francamente, y lo digo sin apasionamiento, que examinando el contrato-programa se observa que hay unos perdedores iniciales claros que son los trabajadores. Pero en este momento me preocupa, incluso más, el hecho de que el perdedor fundamental en este contrato-programa sea, sobre todo, la sociedad española, que ve frustradas una serie de esperanzas. Sinceramente, a la altura en que nos encontramos, un problema como éste debería estar resuelto desde hace muchos años. No voy a echar toda la culpa a la situación actual, pero, en cualquier caso, la sociedad española tenía derecho a esperar que esta vez, por lo menos, el problema se resolviera y, sin embargo, el problema va a estar, incluso, empeorado.

El contrato-programa proyecta una serie de medidas frente a esta situación que yo, francamente, y teniendo en cuenta las limitaciones que se imponen por causas financieras, creo que se trata de una serie de medidas que parecen una especie de carta a los Reyes Magos.

Se dice: el crecimiento de los tráficos de la Red asume como objetivos básicos un crecimiento de un 15 por ciento en viajeros y un 14 por ciento en mercancías. En el primer caso significa acelerar la tendencia de los últimos años, que está siendo al 8 por ciento, hasta el 15 por ciento. En el segundo punto, el tráfico de mercancías tiene actualmente un crecimiento negativo, y se pasa de un crecimiento negativo a un crecimiento positivo de +14,7 por ciento. Francamente, con las medidas que aparecen en el contrato-programa, sin inversiones nuevas

prácticamente, con disminución de plantillas, con disminución de objetivos, con disminución de líneas, con disminución de la aportación financiera del Estado, francamente, esto es imposible conseguirlo; se puede intentar engañar a ingenuos con esta proposición, pero es una proposición que no se sostiene por sí misma.

El señor PRESIDENTE: Señor Pérez Royo, le agradecería que terminase.

El señor PEREZ ROYO: Dos minutos y acabo, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Tiene dos minutos, señor Pérez Royo; de acuerdo.

El señor PEREZ ROYO: Lo que nos dice el contrato es que esto se va a conseguir mediante la utilización imaginativa del equipamiento disponible y otras lindezas por el estilo, pero, prácticamente, no hay nada más; en concreto, no hay, porque no puede haber puesto que no hay dotación, inversiones nuevas.

Para finalizar, señor Presidente, señor Ministro, querría hacer unas preguntas concretas, por si el señor Ministro tiene a bien contestarlas.

Primera. ¿Por qué no figuran en el contrato-programa las medidas a tomar para convertir los 16 millones de horas extraordinarias realizadas en 1983, así como las vacaciones y descansos no disfrutados en puestos de trabajo, cuando hay miles de aprobados pendientes de ingreso en Renfe y, además, pendientes de ingreso en virtud de Convenios anteriormente pactados por la empresa?

Segunda. ¿Por qué no figuran en el contrato-programa las medidas a tomar para que Renfe explote directamente los servicios que hacen Talgo, Semat, Transfesa, Coches-Cama, en los que se obtienen importantes beneficios, beneficios de empresas privadas que podría obtener la Renfe cancelando los correspondientes contratos, cosa que se puede plantear en un contrato-programa como es éste?

Tercera. ¿Por qué no se plantea la integración de FEVE y Renfe, para evitar duplicidades y costes innecesarios?

Cuarta. ¿Por qué no se plantean en el contrato-programa las inversiones necesarias para modernizar el ferrocarril, rectificando trazados, construyendo dobles vías, aumentando el parque para, en definitiva, prestar un mejor servicio a nivel de velocidad y confort que nos acerque a Europa? Como subpregunta a ésta, una cuestión muy concreta, que me afecta como Diputado andaluz: ¿qué va a pasar con la directísima de Madrid-Andalucía, que en mi región la dábamos por hecha, y que ahora parece que se evapora, en virtud de estas constricciones financieras que nos impone el contrato-programa?

Quinta. ¿Por qué se obliga a Renfe a endeudarse sistemática e indefinidamente? El exigido a largo será, en 1986, de 327.500 millones, cuando en 1983 era de 224.000 millones.

Séptima. ¿Por qué se quita la subvención al transporte de minerales? ¿Se pagará por otro lado o tendrán que cerrar una serie de minas, aumentando el problema en el sector de la minería?

Última pregunta. ¿Por qué se condena a los ferroviarios a una reducción salarial del 4 por ciento en 1984, el 3 por ciento en 1985 y el 2 por ciento en 1986, frente a unas previsiones para el conjunto nacional francamente modestas, pero algo más alentadoras, del 1,5, 1 y del 0 por ciento, respectivamente, cuando los salarios de Renfe, como he indicado anteriormente, son los más bajos en el sector público empresarial?

Muchas gracias, señor Presidente, por la benevolencia en la interpretación del tiempo.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Pérez Royo.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Vasco, el señor Echeberria.

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, quisiera señalar al señor Ministro que, efectivamente, es muy difícil digerir su intervención en cinco minutos. La hemos tenido, por lo menos yo, que tragar, y desde luego hubiera sido más interesante poder disponer antes de su intervención o, al menos, del contrato-programa, porque no he podido conseguirlo ni siquiera oficiosamente. En cualquier caso, creo que si se pueden hacer algunas consideraciones sin perjuicio de que, con más calma, podamos buscar otras ocasiones de comentar estos temas.

En primer lugar, yo le plantearía al señor Ministro una cuestión de tipo general: ¿Cuál es el encuadramiento de la Renfe en una estrategia general del país a largo plazo? Es decir, él nos ha señalado ya que, de alguna forma, este contrato-programa consiste en tomar una serie de medidas que mejoren la gestión general de la Red. Sin embargo, yo preguntaría, si se ha planteado realmente el Ministerio una estrategia a largo plazo, qué gestiones se han hecho a este respecto, o sea, si se han visitado otros países. Qué ocurre, por ejemplo, con el ancho de la vía, que es una cuestión que nunca surge y que, quizá, está perfectamente asumida. Me gustaría que se comentase cómo se encara, en definitiva, el tema de la estrategia de la Renfe dentro de una estrategia del país y dentro de una estrategia de economía en general.

La segunda cuestión que me sugiere la intervención del señor Ministro es la del reparto de las inversiones entre inversiones en infraestructura e inversiones en material. Esta pregunta tiene una razón muy directa. Existen empresas suministradoras de material, de coches, etcétera, que están atravesando momentos difíciles y, sobre todo, que tienen un futuro incierto, y si bien, como él ha señalado, antes existía una obligación general de la Renfe de digerir toda la producción de esas empresas, ahora parece que eso se va a romper. Me parece que, sin embargo, queda todavía la incógnita de hasta qué punto interesa que esas empresas pudieran desaparecer, teniendo en

cuenta que algunas de ellas, al menos, tienen una tecnología de verdadero interés para el país, que es una tecnología que no se improvisa, que cuesta años y que cuesta trabajo y dinero el haberla adquirido. En ese sentido, no parece conveniente, desde un punto de vista general, poner en peligro estas empresas o llegar incluso a la desaparición de algunas de ellas, pero así sucederá si no se invierte en lo que es material y, por otro lado, si esas inversiones no se hacen con una celeridad suficiente, teniendo en cuenta los plazos de maduración que tienen este tipo de fabricaciones, que suelen ser a veces de más de un año, desde que se hace el pedido hasta que el material está fabricado.

Creo que esta es una cuestión, si se quiere, muy pequeña dentro de todo el conjunto, pero que no se puede ignorar, como digo, por la repercusión que puede tener en el futuro en cuanto a la necesidad de depender de otros países y de tecnologías extranjeras.

En tercer lugar y en cuanto a la cuestión de las líneas altamente deficitarias, me gustaría conocer con más concreción cuáles son las previsiones de personal afectado por los posibles cierres o limitaciones en esas líneas altamente deficitarias; si el Ministerio plantea esta cuestión como una especie de reestructuración de la Red, es decir, como una especie de proceso paralelo a la reconversión en el ámbito de la industria (quizá no se pueda llamar reconversión industrial a esto, pero es posible que el término de reestructuración de la Red fuera un término aceptable) y si, de alguna forma, se tiene en cuenta no sólo los costes sociales que puede implicar, sino la contestación que puede originar esta cuestión, contestación que estamos viendo en otros ámbitos, como en la reconversión industrial, que está de alguna manera frenando el proceso o quizás haciéndolo inviable en algunos puntos y en algunas cuestiones. Me gustaría conocer cuál es la visión general del Ministro sobre este tema.

Por último, dentro de esa colaboración general y posible que ha señalado con las Comunidades Autónomas y con los entes territoriales y locales, me gustaría que concretase un poco más cuáles son sus previsiones con respecto a esta posible colaboración y qué posibilidad existiría de que las Comunidades Autónomas realmente estuviesen en esa Comisión de seguimiento, que puede formarse, de este contrato-programa, haciendo nuevamente un paralelismo entre este contrato-programa y una reconversión industrial de la red, porque, como el señor Ministro sabe, en el Decreto-ley de reconversión y en la Ley que estamos tramitando se prevé, por ejemplo, la constitución de sociedades de reconversión en las cuales previsiblemente van a estar las Comunidades Autónomas. Me gustaría saber si, de alguna manera, pudiera existir un paralelismo entre este esquema y el de la reestructuración de la Renfe, de manera que esa colaboración con las Comunidades Autónomas no se limitase a una negociación puntual de cuestiones, sino que realmente las Comunidades Autónomas afectadas tuviesen una presencia, genérica al menos, en el seguimiento de la forma en que se concretan y se llevan a cabo las previsiones de este plan.

Nada más por el momento. Estas serían las cuestiones que me suscita la intervención del señor Ministro, agradeciéndole su intervención y rogándole nuevamente que, en el futuro, si es posible, nos adelante los datos sobre los que nos va a hablar.

El señor PRESIDENTE: Solamente una pequeña anotación a las preguntas que ha formulado el señor Echeberria. No he querido interrumpirle, puesto que, al fin y al cabo, será el Ministro quien diga, en último extremo, su opinión; pero en lo que se refiere a la eventual supervivencia de las empresas suministradoras de material ferroviario, comprenderá S. S. que no es competencia del Ministerio de Transportes. El Ministerio de Transportes, y en este caso el contrato-programa, centra su atención en los intereses de Renfe, y el problema industrial de las demás empresas, aunque sea de interés para esta Comisión por la amplitud de sus competencias, creo que no es procedente interrogar al respecto al señor Ministro, puesto que no es de su competencia. Como tampoco creo que sea correcta la analogía con la reconversión industrial, a efectos legales; a efectos de pregunta y dialéctica parlamentaria, creo que sí lo es. *(El señor Echeberria pide la palabra.)*

Señor Echeberria, tiene la palabra.

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: Soy perfectamente consciente de que las empresas no dependen directamente del Ministerio de Transportes. Sin embargo, teniendo en cuenta el porcentaje grande que suponen en su cartera de pedidos los pedidos de Renfe y, en general, de los ferrocarriles de vía estrecha, suburbanos, etcétera, creo que la cuestión es procedente, señor Presidente. Pero, en fin, en cualquier caso, el Ministro de Transportes tendrá la palabra.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: La lógica de su pregunta llevaría a que Renfe tuviese que asimilar a estas empresas e integrarlas en sus plantillas. Vamos a dejar este tema aparte.

El Grupo Popular tiene la palabra por diez minutos, con un poco de flexibilidad, pero no demasiada. Señor Trillo, tiene la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Ya estamos acostumbrados, señor Presidente, muchas gracias.

Señor Ministro, como siempre, agradeciéndole su presencia aquí y, naturalmente, adhiriéndome a las primeras intervenciones de Fernando Pérez Royo y de Iñigo Echeberria en cuanto a la conveniencia de haber tenido aquí el contrato-programa y no haberlo tenido que conseguir un poco por libre o por los medios de comunicación. Como ya se ha dicho, no quiero insistir más en ese tema.

El señor Ministro, en su intervención ante esta Comisión el 10 de febrero de 1983, nos indicó que se iba a plantear la revisión del antiguo plan general de ferrocarriles, que debería de ser aprobado por el Gobierno y

discutido por el Parlamento antes de fines de este año. En una respuesta posterior a este Diputado —creo que fue el 1 de marzo—, volvió a indicar que vendría el Plan General de ferrocarriles cuando hubiera puesto orden en la Casa. Me acuerdo, y lo tengo aquí entrecomillado. Se refería el señor Ministro a Renfe, como es lógico.

En el contrato-programa que nos ha comentado y que tenemos, por lo menos yo, se habla del plan estratégico a largo plazo, de los planes a medio plazo, del plan de empresa y de la Ley del Plan de Ferrocarriles. ¿Podría el señor Ministro aclararnos definitivamente si va a haber o no un nuevo y verdadero Plan General de Ferrocarriles, como prometió en su día, si el mismo se está redactando, se está recomponiendo, y si podría llegar a esta Cámara para su discusión antes de que termine este año?

Señor Ministro, el programa electoral del Partido Socialista Obrero Español, dice textualmente: «En el transporte del ferrocarril, el objetivo general es mejorar su calidad y servir a los intereses sociales que justifiquen las subvenciones, a la par que actuar como demandante básico de la industria nacional, creando empleo». ¿Podría indicarnos, señor Ministro, si existe una estimación del empleo que va a generar o destruir el contrato-programa de Renfe, tanto en la Red nacional como en las industrias suministradoras de la misma —y me adhiero a la pregunta del señor Echeberria, porque creo que es procedente—, teniendo en cuenta que las inversiones reales del período 1984-1986 —y me remito al anexo número siete— van a ser sustancialmente inferiores a las de años anteriores?

Según mis cuentas, en las operaciones de capital, en cuanto a inversión real a cuenta nueva, en el año 1984 serán 44.800 millones de pesetas; en el año 1985, 51.000 millones, y en el año 1986 serán 62.800 millones de pesetas. Esto es sensiblemente inferior a las cifras que se venían manejando hasta ahora, lo cual no quiere decir, en opinión de este Diputado, que tenga que ser así o más o menos; lo que digo es que, quizás, esté poco argumentado, porque es posible que todavía no tengamos claro lo que hay que hacer con nuestra Red de ferrocarriles. Estamos saliendo al paso con un plan de emergencia que puede ser este contrato-programa, cuyo comentario general merece el respeto que todo trabajo debe merecer, aunque quizás no se comparta dentro de la política general de transportes del Ministerio. Sabe el señor Ministro que una especial predilección de este Diputado sería una coordinada y suficiente política de transportes en el Ministerio de Transportes, y al decir transportes no me refiero sólo a Renfe, me estoy refiriendo a transporte marítimo, fluvial, por carretera, hasta por oleoducto, en algún caso concreto. Quizá, sin definir esa política general del transporte, todos los parches que por razones económicas se estén poniendo, con buen sentido, pero no suficientes, para las explotaciones deficitarias de algunas empresas públicas, sean pan para hoy y hambre para mañana.

El Presidente de Renfe indicó en recientes declaraciones que todas las Administraciones ferroviarias europeas tienen pérdidas importantes y que algunas, en general,

son superiores proporcionalmente a las de Renfe. Sin embargo, en la mayoría de estos países existe una opinión favorable de toda la sociedad hacia sus ferrocarriles, que suministran un servicio satisfactorio para sus ciudadanos. Los ciudadanos europeos, alemanes, franceses, suizos, están orgullosos de su ferrocarril. ¿No cree el señor Ministro que el contrato-programa de Renfe, en el que se contempla el posible cierre de líneas, disminución de inversiones, etcétera, va a generar a la larga un ferrocarril tercermundista con poca calidad de servicios y que, además, seguirá perdiendo dinero? ¿No sería más oportuno decidir qué tipo de ferrocarriles quiere y necesita la sociedad española y, en función de ello, establecer un verdadero plan de ferrocarriles a medio y largo plazo que resuelva, o al menos intente resolver, de una vez por todas, el problema del transporte ferroviario como servicio a la sociedad más que en función de un discutible ahorro económico?

Señor Ministro, el contrato-programa de Renfe prevé un incremento del tráfico de viajeros de 15 por ciento en sólo tres años, 1983-1986. El incremento de viajeros habido en el período 1973-1982, es decir, nueve años, alcanzó el 23 por ciento, creo recordar. Desde luego, este objetivo del 15 por ciento en tres años hay que reconocer que es ambicioso y felicitarlo de que el Gobierno intente conseguirlo. Sin embargo, ¿no cree el señor Ministro que salvo una modernización de la Red, que pasa por mejores estaciones, más atención pública, mejores y más modernos trenes, mayor oferta publicitaria y quizá menos institucional, más decir al ciudadano de a pie cuántas líneas tiene disponibles para poder utilizar y menos decirle «papá, ven en tren», por ejemplo, será muy difícil conseguir ese 15 por ciento de incremento que se pretende conseguir en tres años?

Finalmente, dentro de las macrocifras que en el contrato-programa se contemplan ¿es posible que el Gobierno pueda llegar a tomar la decisión, compartida o no, de suprimir más de 3.000 kilómetros de líneas para conseguir un ahorro del orden de 10.000 millones de pesetas al año, que en las cifras totales del déficit de Renfe no parecen exagerado, el cual debe aminorarse con los consiguientes gastos de sistemas de transporte sustitutorio, tratamiento de personal, etcétera?

Señor Ministro ¿se han realizado los oportunos estudios —creo haber oído que los iban a realizar— de tipo económico y social que esta decisión comportaría en zonas que no son precisamente las más prósperas, desde el punto de vista económico?

También he creído entender que se pretendía cerrar las líneas a partir del 1 de enero, partiendo del coeficiente de cobertura de la Red básica del 47 por ciento y en negociación con las Comunidades Autónomas. Desearía que me lo aclarara, porque quizá no lo he escuchado bien.

Finalmente, señor Ministro, nuestro Grupo tiene una idea suficientemente clara del ferrocarril. Un ferrocarril tiene que suponer un buen servicio, tiene que tener una buena gestión y, consecuencia de ambas cosas, el ferrocarril tiene que tener una buena aceptación y, naturalmente, a lo mejor eso comporta un déficit aceptable. En tanto

en cuanto el servicio sea malo, la aceptación será mala. En el ánimo de todos está que nuestro pueblo, hoy por hoy, no está contento con su ferrocarril. En cuanto a la gestión me remitiré a los hechos. Después de lo que nos ha expuesto, se puede imaginar que el déficit, sea cual sea el principio, es inaceptable.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Trillo. Tiene la palabra el señor Corte Mier.

El señor CORTE MIER: Señor Ministro, le mostramos también nuestra satisfacción por tenerle entre todos, y lo digo con la mayor sinceridad. En la Comisión de Industria hemos tenido mucha suerte, porque prácticamente con todos los Ministros nos hemos podido manifestar así.

Las preguntas generales han sido hechas ya por el compañero que me ha precedido en el uso de la palabra y yo quisiera referirme a temas puntuales.

No quiero empezar diciendo que no he recibido el contrato-programa, porque eso sería abundar en algo que ya se ha dicho, pero no he entendido si este contrato-programa ha sido ya aceptado por los trabajadores de Renfe, y, en todo caso, si hay alguna duda de que pueda incurrirse en algún retraso. Yo me alegraría de que el señor Ministro me hablase un poco sobre el tema.

Otro tema que verdaderamente nos preocupa es que parece ser que el contrato-programa entraña el prescindir de 5.130 trabajadores. La pregunta es concreta y es, si estas jubilaciones anticipadas se van a hacer, ¿en qué condiciones?, y si pueden tener alguna concordancia con las jubilaciones anticipadas que se hacen en la empresa privada de acuerdo con la legislación vigente. Voy un poco al tema de si estas jubilaciones van a entrañar más carga o peso sobre los españoles; si van a discriminar, en el fondo, a la empresa privada.

Otra pregunta sobre un tema puntual, que ya se ha comentado, es referente a que la densidad de nuestros ferrocarriles es, evidentemente, la más baja de Europa; desde luego asustan los números de 27 kilómetros red por kilómetro cuadrado, cuando por Europa la más baja me parece que está a 54, Italia, y Bélgica tiene 133 kilómetros. Dado este subdesarrollo, que entraña déficit muy importantes, preguntaría al señor Ministro ¿en qué tiempo se va a poner Renfe a niveles de déficit normales como los que se dan por Europa con estas densidades de ferrocarril?

Otra de las preguntas es que de estos 3.055 kilómetros de red que parece se van a cerrar, ¿qué patrimonio es el que verdaderamente se va a perder hoy? Si se va a seguir conservando y manteniendo la red, y, en todo caso, si eso está previsto ¿qué nos va a costar ese mantenimiento?, ¿cuántos puestos de trabajo se van a perder? y ¿qué volumen de obras por hacer, de las contratadas, que las hay, se va a perder?

Al mismo tiempo y como última pregunta, en orden a estos 3.055 kilómetros de red que se pretenden cerrar, ¿qué capitales de provincia quedan más afectadas según

algún indicador relativo que se nos pueda dar por el señor Ministro?

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Corte Mier.

Tiene la palabra el señor Durán durante tres minutos.

El señor DURAN NUNEZ: Muchas gracias, sé que estoy en la prórroga, pero seré breve y procuraré no utilizar los tres minutos.

Quiero agradecer al señor Ministro su presencia y su explicación y creo que mis compañeros que me han precedido en el uso de la palabra han hablado de toda la digestión del plato que nos preparó el señor Ministro, pero yo quiero hablarle de un garbanzo individual.

Este garbanzo, que está atragantado en Galicia, es la línea Guillarey-Tuy. Como sabe el señor Ministro, ello ha levantado ríos de tinta, se habla de ello por todos los lados y curiosamente podría decirse que bajo el punto de vista de un Partido liberal, como antes dijo un querido compañero, deberíamos decir que una línea no rentable debería ser cerrada; sin embargo, esta línea de seis kilómetros es algo más que una línea determinada a cerrarse. Esta línea, como la entendemos nosotros allí, es la que comunica con Portugal y su cierre daría lugar, realmente, al cierre de una relación antigua, no sólo de pasajeros, porque como sabe el señor Ministro, en tiempos la estación de Guillarey era una importantísima «feeder» de pasajeros portugueses y no hay razones para que, levantada la recesión europea, no vuelva a ser una línea importante, como «feeder» a través de territorio nacional e incluso de líneas internacionales. El hecho de cerrar esta terminal de seis kilómetros realmente impediría el transporte de contenedores, de troncos. En el momento de entrar en el Mercado Común, esa línea serviría para el transporte de contenedores, de cargas y comunicaría a Vigo, como puerto de salida. Existe —y este Diputado ha estado en reuniones con Portugal— la idea de que en caso de congestión de Leixoes, Vigo sería utilizado como recepción y salida de «containers» y de grandes cargas, como troncos. El cierre de esta línea, que a simple vista es una línea corta y de poco interés, sin embargo, tiene un interés internacional.

Para finalizar le voy a hacer dos o tres preguntas al hilo de lo que nos ha comentado el señor Ministro. Primera, ¿cuál sería la razón objetiva del cierre? Segunda, ¿cabe la negociación con la Comunidad Autónoma — como parece que ha mencionado el señor Ministro — para que ésta financie la pérdida producida por esta línea a cambio del mantenimiento de esas relaciones internacionales?

Como ésta es una línea que comunica con Portugal, ¿se han tenido contactos con su homólogo portugués o con el Gobierno portugués para que reparta el costo de esta línea?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Durán.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Sánchez Bolaños.

El señor SANCHEZ BOLANOS: Yo quería iniciar la intervención del Grupo felicitando al Gobierno y felicitándonos, porque creo que el camino que se ha iniciado con el contrato-programa es el correcto. Y digo que es el camino correcto porque se ha ido al fondo de los problemas. Creo que, respecto a ese fondo de los problemas, lo que habría que destacar del contrato-programa es la clarificación, el deslinde claro de las competencias entre la Administración y la empresa, entre el Estado y Renfe; competencias o responsabilidades que estaban confusas en etapas anteriores y que eran la causa de que muchas veces las responsabilidades también quedaran difusas en cuanto al origen de los déficit, que se denunciaban, en muchas ocasiones, pero sin ir a ese fondo de los problemas.

Estas competencias y responsabilidades se deslindan en el contrato-programa. Así, por un lado, el Estado adquiere el compromiso de la capitalización adecuada de Renfe unido al compromiso de cubrir las deficiencias que ha tenido Renfe en cuanto a dotación en los Presupuestos de años anteriores, no precisamente en 1983, y que estaba llevando a la empresa a situaciones peligrosas para la misma.

Asimismo, en ese plan de clarificación de responsabilidades se tenían como objetivos el compromiso de compensaciones por servicio público derivado de la infraestructura de tarifas especiales aprobadas por el Gobierno, etcétera, así como la suspensión de la explotación de servicios públicos concretos que, desde un punto de vista de perspectiva de empresa, no era necesario ni adecuado ni lógico atender y que venían obligados por el carácter de servicio público impuesto por el Estado. Además, todos esos compromisos estaban inmersos en lo que a medio plazo son las perspectivas presupuestarias, en lo que son las previsiones macroeconómicas del Gobierno, con lo cual no es un compromiso en el vacío, sino un compromiso adquirido con conciencia de la capacidad de responder al mismo en los próximos años.

Existe otro compromiso, que es la coordinación intermodal y los ajustes necesarios en cuanto a costes reales de cada uno de los modos de transporte que impidan las transferencias de un lado a otro por costes aparentes. El contrato-programa también tiene como objetivo ir corrigiendo estas deficiencias. Asimismo, la Administración ha adquirido el compromiso concreto de llevar a cabo una política de precios, que se fija en el contrato-programa, que básicamente es un paralelismo con el IPC, excepto en tráfico de cercanías, en que hay un incremento superior, con la cual la empresa ya tiene delimitado el horizonte de la política tarifaria para los próximos años.

Por otro lado está el compromiso de Renfe que parte de un análisis en profundidad de la cuenta de explotación. Se tiene como objetivo mejorar la gestión de carácter general, que ya el señor Ministro ha señalado en su exposición; se establecen unos fines en política de ingresos, lo que es la política comercial, la política de relanzamiento de la captación de demanda. También se recoge en el contrato-programa la política de gastos, política de personal, de mantenimiento, etcétera, objetivos de cali-

dad y seguridad y de política financiera. Todo ello nos hace pensar que el contrato-programa está alejado de todo voluntarismo, que se trata de un Convenio entre Administración y Renfe realista y realizable y que, por tanto, va a permitir, en el horizonte de tres años, en este camino que se inicia ahora, una disminución de las cargas del Estado con respecto a Renfe y una disminución de los déficit de explotación de la propia compañía, con una clarificación estricta de las responsabilidades de ambos. Creo que éste es el punto más destacable del contrato-programa y considero que ese es el camino correcto y es el que nos va a permitir que los déficit confusos del pasado se transformen en una actuación responsable de los entes que participan en el fondo, tanto el Estado como Renfe, en el sistema ferroviario español.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Sánchez Bolaños.

El señor Abejón tiene la palabra.

El señor ABEJON ADAMEZ: Voy a ser muy breve para dar tiempo al señor Ministro a que conteste a las numerosas preguntas que se han formulado.

Quisiera hacer tres consideraciones. La primera es que en estos momentos nos encontramos comentando con el señor Ministro el contrato-programa entre la Renfe y el Estado y no, como podría deducirse de alguna de las intervenciones de algún señor Diputado, la política general de ferrocarriles o de transportes; ni siquiera un plan de empresa. Creo que ésta es una consideración importante porque, como señalaba el señor Sánchez Bolaños hace un instante, lo que se pretende con este contrato es clarificar las relaciones entre la empresa y el Estado y atender a la solución de algunos problemas muy graves, muy urgentes en cuanto al déficit y a la financiación y que, como el señor Pérez Royo indicó muy bien en su intervención, no son fruto de estos últimos meses o de estos últimos años, sino que se arrastran desde muy antiguo.

La segunda consideración que quería hacer la dejo reducida únicamente a una petición de información a la que me gustaría que el señor Ministro me contestase, si le da tiempo. Dicha petición consiste en que me gustaría que insistiera en dos temas: uno, sobre la participación sindical, tanto en el tema de la elaboración de este contrato-programa —que me imagino que, por razones obvias, no habrá sido muy importante—, como de lo que se prevé en el futuro de la política general de ferrocarriles. El otro tema se refiere a si en la política comercial, a la vez que se ha firmado el contrato-programa y se han fijado objetivos, se ha avanzado por parte de la compañía en alguna de esas líneas de política comercial que permitan alcanzar esos objetivos, cuestión a la que me parece que el señor Trillo ha aludido también.

La tercera consideración es de tipo más bien general. Se trata de la política de transportes y la política especialmente ferroviaria, un poco en conexión con el tema del contrato-programa. No se alarme el señor Presidente, pido su benevolencia. España tiene una estructura de

reparto intermodal entre carretera y ferrocarril que, en vez de parecerse a la de los países de nuestro entorno cultural o social, o a países con estructura económica o, inclusive, con una orografía semejante a la nuestra, se parece a países como Estados Unidos, con una situación completamente diferente. Es imposible cambiar este reparto intermodal en poco tiempo y de una manera profunda, y en algunos casos puede resultar hasta indeseable por otras repercusiones de tipo industrial, etcétera. Pero, de todas maneras, en esa política general ferroviaria se contempla un intento de mejorar un poco la participación ferroviaria respecto a la carretera, y en este punto conecto con el último tema: ¿esto se contempla en una política de integración de todos los modos de transporte, en una política de coordinación intermodal adecuada que haga que los costes sociales y generales estén verdaderamente repartidos entre todos los usuarios y beneficiarios o se está más bien atendiendo, aunque no sea más que por las necesidades de urgencia, a los distintos modos? Concretamente, desearía preguntar al señor Ministro si es posible que el Ministerio de Transportes asumiera mayores funciones y mayor capacidad de intervención en los otros modos de transporte que, vuelvo a insistir, se interconectan muchísimo con el tema ferroviario, y la técnica del contrato-programa pudiera extenderse...

El señor PRESIDENTE: Señor Abejón, esta última referencia no es procedente. Acepto lo anterior en cuanto que se ha hablado de los modos de transporte, pero si usted mismo ha dicho que el contrato-programa trataba de establecer relaciones entre Renfe y el Estado, está formulando ahora preguntas que se refieren a la política global de transportes. Le agradecería que no nos fuéramos por este camino, porque, en ese caso, el debate se haría interminable.

El señor ABEJON ADAMEZ: Unicamente estaba pidiendo al señor Ministro si sería posible que el Ministerio de Transportes siguiera interviniendo en los problemas de transporte del país y si la técnica de contrato-programa, tan oportunamente iniciada, podría extenderse a otras compañías que en estos momentos no tienen una dependencia tan directa del Ministerio. Vuelvo a insistir que es una reflexión a la que el señor Ministro es muy libre de contestar o no, según lo estime conveniente.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Abejón. Señor Ministro, ¿desea contestar de inmediato o por el contrario quiere un pequeño lapso de tiempo para ordenar las respuestas?

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Sí, desearía una pausa de cinco minutos.

El señor PRESIDENTE: De acuerdo. En consecuencia, vamos a suspender durante cinco minutos.

Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE: Continuamos la sesión, señorías, puesto que queda poco tiempo a la Comisión para dar fin a los debates sobre el tema que nos ocupa en el presente orden del día.

El señor Ministro, para responder a las preguntas que se le han formulado, tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, señorías, también es obligado por mi parte el que haga una observación inicial sobre la remisión del contrato-programa, que parece ser que casi todo el mundo dispone de él.

Yo he anunciado al comienzo de mi intervención que estaba imprimiéndose en el Servicio de Publicaciones del Ministerio y estará a su disposición dentro de breves días. En cuanto a las variables fundamentales, están contenidas en la información que les hemos suministrado, y en algún caso, concretamente en el caso del Grupo Parlamentario Vasco, yo creo que la crítica no está justificada en la medida en que, por parte del Ministro que les habla, se ha llamado a los Consejeros de las Comunidades Autónomas. El Consejero del Gobierno vasco y compañero suyo de Partido tiene el contrato-programa desde hace dos semanas, y supongo que los mecanismos de coordinación podrán funcionar perfectamente en el seno de un Partido; es decir, es un documento del que se dispone ya incluso a ese nivel. Pero de todas maneras yo reitero mi compromiso de suministrarles los dos volúmenes en el plazo más breve posible, que espero que no supere mucho la semana.

Luego, creo que hay que hacer un enfoque general del contrato-programa, insistiendo, una vez más, en el objetivo del contrato-programa básicamente desde el punto de vista del papel de la Red. No hay que olvidar que los problemas del ferrocarril son problemas —en este punto han insistido la mayor parte de los Diputados que han hablado— que afectan a todo el país, son problemas nacionales. Realmente, se trata de un plan de saneamiento económico y financiero de la Red, que no es toda la política ferroviaria. Yo he dicho claramente, y no sólo el día de hoy, que por parte del Gobierno hay un compromiso, sobre el que se me ha preguntado y que yo tengo la intención de cumplir a lo largo de este año, que es la presentación de un plan general de ferrocarriles. Para ello, a finales de este mes se me va a entregar el informe de la Comisión de Expertos Independientes sobre el presente y el futuro del ferrocarril, del cual dispondrán también SS. SS., a fin de que sea un elemento de reflexión sobre una cuestión fundamental que no suele salir, porque se suele decir: «Ustedes están amputando...». Incluso hay expresiones más duras, como «la muerte lenta», etcétera; no. Lo que estamos haciendo es tratar de adaptar el ferrocarril al curso de los tiempos; nosotros no queremos que los ferrocarriles sean como las pirámides de Egipto, son un instrumento de transporte que hay que adaptar a lo que es la evolución de los tiempos de la sociedad y de la economía.

Por tanto, es conveniente —y ésta es una cuestión que

sobrepasa al Ministerio de Transportes e incluso al Gobierno— un debate nacional sobre el papel que deben cumplir los ferrocarriles, precisamente porque el ferrocarril es, además, el modo más claramente subvencionado de todos los medios de transporte, aparte ya de los factores de tipo cultural e histórico, que están profundamente enraizados, incluso, a veces, con tintes románticos en la vida del ferrocarril.

JJ Por tanto, un planteamiento de este tipo lleva a la presentación de este informe y a la elaboración del plan general de ferrocarriles, no con criterios absolutamente expansivos y que no se sustentan en la realidad, como el anterior, que no había sido aprobado por el Gobierno, sino a través de un plan que sea debatido y aprobado por el Parlamento. Este es un compromiso en el que entran algunas de las cuestiones que se han planteado aquí. Sobre esta base es sobre la que se ha elaborado el contrato-programa.

En la intervención del representante del Grupo Parlamentario Comunista dentro del Grupo Mixto, señor Pérez Royo, he visto que se mantiene un criterio que es bastante del pasado; es decir, es la acción todo ferrocarril: sin duda, todo el ferrocarril funciona mal porque el Estado no le paga, porque los viajeros no se quieren subir; el ferrocarril es, en cierto modo, una sociedad perfecta y la culpa es de los demás, la culpa nunca es del ferrocarril. A mí me parece que es una teoría de culpabilización bastante discutible y creo que es mucho más correcto que nos preguntemos para qué sirven los ferrocarriles. Y si nos preguntamos para qué sirven los ferrocarriles, daremos una respuesta más o menos coherente, porque en un país acostumbrado a actuar de una manera mucho más salvaje que en Europa, que es Estados Unidos —cuya historia como país está estrechamente ligada al desarrollo del ferrocarril—, en Estados Unidos había 250.000 kilómetros de vías férreas. Como los responsables del ferrocarril norteamericano —en este caso, compañías privadas— no se dieron cuenta de que empezaban a existir otros modos de transporte concurrenciales, el resultado es que en Estados Unidos hay 40.000 kilómetros de líneas férreas.

Las imágenes idílicas del ferrocarril, a las que aquí se ha hecho referencia, no son ciertas. En Japón, que tiene un ferrocarril altamente eficaz junto a otros no tanto, están actualmente enormemente preocupados, hay otra comisión designada y el déficit supera el billón de pesetas. En Alemania, el ferrocarril se ha convertido en uno de los puntos clave de discusión en la coalición democristiana-liberal, y actualmente se ha anunciado el posible cierre de 7.000 kilómetros de línea, con una reducción a 3 ó 4.000 kilómetros, pero en Alemania el problema del déficit ferroviario es enormemente importante. En el caso de Inglaterra, está el informe Sherpel, que ha sido muy controvertido, pero que también plantea el cierre de más de un 30 por ciento, con varios escenarios, de la Red.

Yo, como miembro de la Conferencia de Ministros, que es la Comisión europea de Ministros de Transportes (CMT), conozco que en el caso de Italia, en el caso de Bélgica, e incluso en el caso de Francia, existe una pro-

cupación importante por ver cuál es el papel del futuro del ferrocarril. Es decir, que no hay ninguna satisfacción por parte de ningún Ministro de ningún Gobierno por figurar en un lugar elevado en el «ranking» de la fundación del Estado. Yo me he quedado absolutamente admirado de la teoría de incentivación del déficit que se manifiesta en casi toda Europa en parlamentarios de la oposición, que dicen: «Es que nuestro lugar en el "ranking" europeo en cuanto al dinero que se da por parte del Estado al ferrocarril es bajo». Pues, miren ustedes, me parece que eso está muy bien para España. No es un argumento a favor de que tengamos más déficit, porque además las cosas hay que plantearlas en función de los objetivos para los cuales pueden servir, no se pueden plantear en términos absolutos.

Se habla de «según los índices», y no es cierto, señor Pérez Royo, que la Memoria diga que nuestra densidad o nuestro equipamiento es de un tercio en relación con otros países europeos, por una razón evidente: porque nosotros tenemos una población muy inferior a los países de los cuales he hablado, nosotros tenemos otro tipo de distribución geográfica y, tratando de objetivar esos índices, estamos en niveles parecidos, porque de lo contrario llegamos a consideraciones absolutamente absurdas, como sería el decir que porque el Sahara tiene una gran extensión tendría que tener una densidad muy grande de red ferroviaria, cosa que no tiene ningún sentido. Desde ese punto de vista, las opciones que tomó Indalecio Prieto en la Segunda República —no porque fuera compañero mío de Partido— me parecen absolutamente correctas. El dijo, empieza la mecanización del transporte por carretera, no se puede continuar una política de mayor consistencia de la Red, porque va a empezar a haber una competencia. Fue una decisión históricamente acertada.

Desde el punto de vista de una política de transportes, lo que es el fondo de la cuestión y lo que se tiene que comprender es precisamente que el ferrocarril ha dejado de ser, clarísimamente, el modo hegemónico de transporte terrestre y hoy en día es un modo que tiene una vocación claramente especializada. A mí me parece que ésa es la cuestión absolutamente básica, que la han comprendido los ciudadanos con el proceso de motorización y que la han comprendido mucho más tarde los expertos, sobre todo los ferroviarios, y los Gobiernos. Esto lleva a una situación bastante dramática en general del problema ferroviario, teniendo en cuenta que el ferrocarril sí tiene futuro y lo que plantea este Gobierno es que tenga un futuro en función de determinados tráficos y vocaciones especializadas.

Yo he dicho claramente lo que pensamos en el Ministerio: que habrá que contrastarlo con visiones independientes y que habrá que concretarlo en un plan general de ferrocarriles. Así, por ejemplo, en España están en plena expansión las cercanías. Esa es una vocación de tráfico ferroviario muy importante y que no tiene competencia de ningún otro tipo. Cuando se está haciendo un plan general de cercanías en Madrid, que se está llevando a cabo en estos momentos —hace cuatro años entraban por la estación de Atocha 10.000 viajeros diarios,

ahora entran 150.000, dentro de cuatro años estaremos en el medio billón—, se está dando un servicio a la Comunidad, se está produciendo un ahorro en la balanza de pagos y se está haciendo un servicio positivo. Eso está muy bien. Sin embargo, ésa es una de las líneas de futuro como puede ser la intensificación en corredores especializados. Mantener líneas que en algunos casos tienen un tren semanal es un dispendio para el país, y además resulta que esos trenes van casi vacíos, porque la gente se ha dado cuenta y va en coche particular o en autobús. Eso me parece un argumento absolutamente razonable y no se puede alegar de contrario que como son sólo 10.000 millones, por qué se los ahorran ustedes. Los ahorros son siempre peseta a peseta. Es decir, si se ahorran 10.000 millones este año, serán 15 ó 20.000 en el futuro, y eso hay que tenerlo en cuenta porque, además, hay que saber lo que persiguen los ciudadanos, y cuando los ciudadanos optan por otros medios de transporte, sus razones tendrán. Al final, según esta lógica, acabaríamos en los albores del siglo que viene teniendo el ferrocarril como un gigantesco museo del siglo XIX, y eso no tiene ninguna razón de ser.

Por tanto, cercanías, tráficos diurnos de alta velocidad, tráficos nocturnos que se adapten a la posibilidad de una conexión eficaz y, además, de respeto al ritmo de sueño de los ciudadanos, que puede ser una cosa bastante eficaz desde el punto de vista comercial, y luego especialización de determinados tipos de tráficos, como son trenes completos, mercancías peligrosas, transportes de áridos, etcétera, pueden hacer al ferrocarril enormemente competitivo. O también el acceso a puertos, que es una de las cosas que no se había hecho en España de una manera seria y que se está empezando a hacer.

La gran cuestión que nos tenemos que plantear es ésta, y no se plantea porque seguimos mucho con la inercia del pasado, lo cual lleva a expresiones enormemente espectaculares desde el punto de vista de la denuncia, como puede ser la muerte a plazos. Yo creo que la mejor manera de garantizar la muerte del ferrocarril es impedir que se adapte al curso de los tiempos, y la mejor manera de que tenga futuro es hacer que sirva de una manera concreta para ser un medio de transporte en competencia con otros.

Con respecto a la política intergubernamental de transportes —y hay otro documento hecho por el Gobierno que está también imprimiéndose, por una razón muy concreta, porque había que tener en cuenta los escenarios presupuestarios—, se hacen unas consideraciones fundamentales de lo que tiene que ser la política de transportes en estos cuatro años. Consideraciones que están condicionadas por elementos evidentes que yo ya he señalado. En primer lugar, que en España no había una administración unificada de transportes en la Administración del Estado. Este es un dato básico, es algo que estamos construyendo en estos momentos. En segundo lugar, porque no había ninguna coordinación ni ninguna consideración desde el punto de vista no sólo de política tarifaria, sino tampoco de inversiones entre los diversos modos de transporte. Este es un tema complejo de coor-

dinar, porque con Renfe se está discutiendo con un interlocutor. Cuando se habla de transporte por carretera —y ocasión tuve de señalarlo en el Pleno hace no más de dos semanas al hablar de la Ley de infracciones y sanciones en el transporte—, hemos de considerar que tenemos más de un millón de agentes económicos que están actuando, y eso es muy difícil de coordinar, sobre todo cuando los vacíos legales se extienden casi a períodos de cuarenta años.

No se arreglan esas cosas de golpe y, por tanto, hay que ir haciendo una política paulatina que, desde nuestro punto de vista nos tiene que conducir a otro compromiso que yo contraí también en esta Comisión, y que además me parece absolutamente claro, que es una legislación de ordenación del transporte que estamos elaborando. Todo ello es enormemente complejo y no se puede esperar.

De todas maneras, desde el punto de vista de las hipótesis sectoriales básicas que se han manejado para el contrato-programa, hemos utilizado las siguientes: un crecimiento real de las tarifas aéreas —estamos hablando del tráfico interior— en un 20 ó 25 por ciento en el período 1983-86 y una internalización de costes en el sector de la carretera, con incrementos de éstos en torno al 40 por ciento, y con una repercusión en los precios reales del 15 por ciento, lo cual tiene una serie de componentes como son: el equilibrio de resultados en aeropuertos nacionales, donde se ha dado un paso gigante en 1983, y las ayudas a la navegación aérea; el equilibrio de explotación de los servicios aéreos interiores peninsulares —porque el caso de los archipiélagos es distinto— en el marco de las posiciones de ajuste de las respectivas compañías; la regulación de las condiciones de trabajo en el sector de la carretera, aspecto que tiene importancia en relación con nuestras negociaciones en el Mercado Común y donde incluso tenemos problemas ahora mismo con alguna Comunidad Autónoma que está dando pasos en contra con este tipo de racionalización, concretamente la Comunidad Autónoma gallega, y hay que ir homogeneizando, y la determinación y aplicación de la tasa de infraestructura. Estos son cuatro elementos importantes que se han tenido en cuenta de una manera concreta para el contrato-programa.

También se han hecho algunas consideraciones más, concretamente en la intervención del señor Pérez Royo, aunque me estoy refiriendo a todas. Dice que ha habido una explosión de la carga financiera. Esto es cierto en términos históricos. Dentro del planteamiento de saneamiento hay una reducción de 80.000 millones de pesetas en el período, y realmente se produce en Renfe un claro proceso de saneamiento económico, que puede ser más paulatino en el terreno financiero, pero hay que tener en cuenta una cosa, y es que el Estado español tiene unas obligaciones en estos momentos y tiene que hacer frente a una serie de instalaciones tan diversas, que nosotros, dentro de una política de no explosión del déficit, estamos obligados a proceder a un ajuste progresivo, y a mí me parece que desde ese punto de vista es absolutamente razonable. No se pueden emplear argumentos como los

de que esto se ha producido como consecuencia de un «diktat» del Ministerio de Economía y Hacienda, y ello por una razón evidente: que en el borrador del contrato-programa los compromisos —muchos de los cuales incluso son internos, de disciplina, de rigor en el seno de Renfe— han sido planteados por la dirección de la empresa, sobre cuyo borrador se ha trabajado. Es decir, que no se lo ha impuesto el Estado a Renfe. Y a mí me parece lógico que dentro de la discusión, no solamente Ministerio de Economía y Hacienda—Ministerio de Transportes, sino Comisión Delegada de Asuntos Económicos y Gobierno en pleno, tengamos que hacer frente a cuál tiene que ser el ritmo, por ejemplo, de evolución de la Seguridad Social, de las pensiones, las necesidades de reconversión de la industria y todos los problemas, como puede ser el desarrollo de una política de educación y de sanidad. Eso es algo que no es que le pase al Gobierno, sino que le pasa a las empresas, le pasa a las economías familiares y le pasa a todo el mundo. Y llega el momento de tener que ajustar. Es decir, que en este sentido no ha habido en absoluto ningún tipo de imposición, y lo que sí ha habido, por primera vez, es un planteamiento de un mayor rigor.

Por otra parte, hay un argumento que se repite, y que tiene importancia de cara a las empresas fabricantes y de cara a la inversión, y es que no va a poder mejorar el servicio porque no se invierte. Creo que esta cuestión hay que contemplarla en conjunto. El anterior Plan General de Ferrocarriles tenía unos mínimos de inversión que no se justificaban ni se apoyaban en la realidad del país, ni se articulaban con el Presupuesto. En muchos casos se trataba de operaciones absolutamente discutibles y condenables y que yo creo que deberían debatirse en el Parlamento. Cuando yo llegué al Ministerio y se nombró la nueva Presidencia de Renfe, desde luego se cortaron de inmediato y ahora son ahorros positivos para el país. Quizá el caso más espectacular sea el de la construcción del túnel de Pajares, el mayor de Europa de ferrocarril, que se ha resuelto de una manera mucho más correcta con unas playas y una ordenación del CTC y con locomotoras de mayor potencia, porque parece un poco absurdo que, por razones casi electorales, nos embarquemos en una inversión de 30.000 millones de pesetas, que al final serían 100.000 en un período de siete años, cuando además se ha construido el túnel del Huerna, que señalo de paso a esta Comisión que lo estamos pagando todos los españoles y que son 70.000 millones de pesetas.

Son cosas absolutamente condenables y sería bueno que por parte de los representantes del pueblo también se dijera: Oiga, esto es una cosa absolutamente irracional. Como el caso del macroconcurso de locomotoras que no beneficiaba la industria española y en el cual teníamos metidos a los países fabricantes de locomotoras (yo he recibido a todos los Embajadores de los mismos). Cuando llegué al Ministerio pregunté si hacían falta esas locomotoras y nadie sabía decírmelo, pero era un gran negocio de 30.000, 40.000 ó 50.000 millones de pesetas. Aquí viene una tentación, no sólo de planificador, sino,

además, casi una vocación de hacer obras faraónicas que no tienen en cuenta la realidad del país.

(El señor Vicepresidente, Triana García, ocupa la Presidencia.)

Cuando yo he dicho que en relación con los fabricantes parece un criterio razonable que una empresa de servicios no tenga por qué ser la salida obligada de la producción nacional, me parece que he mantenido un criterio enormemente razonable y correcto. Hay que tener en cuenta que la mayor parte de las empresas fabricantes de material ferroviario en España han conseguido crecimientos en la producción sin apenas aumento de plantillas en los últimos años, y hay que tener en cuenta también que, como consecuencia de la situación bastante deleznable en que se encontraban la mayor parte de los ferrocarriles metropolitanos y de vía estrecha, está habiendo un incremento de pedidos. ¿Que es lo que le decimos nosotros, a los fabricantes, aunque como ha dicho el Presidente, esto sea un problema de política industrial? Miren ustedes, no pueden vivir a costa de Renfe. Lo razonable es que Renfe, como lo ha planteado muy acertadamente Cemafe, que es la organización de productores de material ferroviario, les diga lo que puede comprar realmente y lo que puede pagar en los próximos años. Esto sí es razonable, y hay que hacerlo: que tratemos de complementar pedidos con otras empresas.

Paralelamente, yo creo que tiene que haber un proceso de reorganización y saneamiento del sector, porque en un país de tecnología ferroviaria más avanzada que la nuestra, como es Francia, hay muchas menos empresas en el sector. Y luego decirles: Miren ustedes, vamos de la mano para tratar de mejorar la competitividad y la utilización de una tecnología media bastante aceptable, como es la española a nivel mundial, y en este sentido tanto el Ministerio, como RENFE, como Enirail, como Cemafe, estamos en una colaboración en la que, por ejemplo, se está discutiendo, se está avanzando y se llega; por ejemplo, a la señalización automática en la concesión del trayecto La Plata-Buenos Aires; se está trabajando también ya en países hispanoamericanos, como es el caso de Perú; en el proyecto del Canal Seco, de Costa Rica; en el proyecto del ferrocarril bananero, de Honduras; se están viendo posibilidades en Venezuela y en Brasil, y se está trabajando con Méjico, que es un país que, aparte de ser muy importante, está embarcado en un ambiciosísimo proyecto de modernización de los ferrocarriles en este sexenio; estamos haciendo y apoyando misiones de la industria privada, incluso en un país con el que tenemos una balanza comercial muy deficitaria, como es Malasia; estamos tratando de abrir nuevos mercados con algún país del Mercado Común, y yo he tenido ocasión de plantearlo la semana pasada en Grecia, y creemos que ése es el camino correcto. Es decir, fomentar y favorecer la exportación, y también ajustar en relación con las necesidades. Lo que no se le puede pedir a Renfe es que sea el destino natural de todo lo que se produzca.

Por tanto, nuestro criterio no es un criterio de reduc-

ción de la industrial nacional, sino de adaptación racional y progresiva.

Luego hay un paralelo que se establece, de una manera creo yo que incorrecta, entre lo que es un proceso como el de reconversión industrial y el que se está produciendo en los transportes. El proceso de reestructuración del transporte es absolutamente necesario en España. Además es un proceso muy ágil; nosotros no somos partidarios de la desregulación en el sentido norteamericano, que quizá es el proceso más salvaje, y si creemos que hay que ir a un proceso de disciplina y a un proceso de coordinación. Hay acontecimientos europeos recientes que han demostrado los problemas que tienen los países del Mercado Común, en este terreno, entre los diversos medios de transporte. Esto sí supone un proceso en el que, por ejemplo, en el caso de Renfe, no hay despidos, lo cual me parece un elemento absolutamente sintomático y muy importante. Y también hay que ir a un proceso en el que se introducen elementos de disciplina y rigor en la gestión, porque a mí me sorprende que en el Congreso de los Diputados se diga que todo se va a resolver dando más dinero el Estado. Esto no es cierto ni es correcto; además, en ese sentido, las quejas que pueden formular otros operadores privados o públicos de otros medios de transporte son correctas. Es decir, que no hay que considerar el ferrocarril como una institución al margen de los avatares históricos.

Por tanto, creo que se trata de un programa serio y realista de modernización, y un programa, insisto, de saneamiento económico. Y en relación con las preguntas concretas que se han formulado por el señor Pérez Royo le contesto diciéndole, en primer lugar, que se han planteado cuestiones relacionadas con el personal, como es el que no figure las medidas para la reducción de los 16 millones de horas extras, el ingreso de los aprobados, y luego la reducción salarial.

Yo he insistido y señalado, y no lo digo hoy, se lo he dicho a las organizaciones sindicales, que realmente en el contrato-programa tienen la posibilidad de adquirir mayores grados de control y de participación en la empresa. He señalado en las cláusulas quinta, sexta y séptima cuáles son exactamente las cuestiones en las que pueden participar, y ahí hay que ir a un esfuerzo paralelo, porque se hacían 16 millones de horas extraordinarias y se han reducido en el año 1983. Había muchas que se apuntaban y no se hacían realmente, pero, claro, es un comportamiento contradictorio en un sindicato decir que se reduzcan las horas extraordinarias y no colaborar activamente a que se controlen las horas extraordinarias que se hacen, cosa que está pasando en Renfe, y esto me parece que es un elemento de responsabilidad.

Se afirma que la masa salarial va a ir por debajo. Pues bien, la masa salarial, como dice el contrato-programa, se va a mover en el margen bajo de la banda, pero hay mucha gente que puede ganar más, porque si se consideran los aumentos de productividad, que son muy posibles, tanto en tracción como en talleres o en comercial, se pueden sacar salarios unitarios mayores. Se están dando incentivos para que se trabaje. A mí me parece

que eso es enormemente razonable. Luego, además, hay una contradicción, y es que había una tradición en Renfe: se negociaba, por ejemplo, para el año 1982 al 12 por ciento y se sacaba el 19 por ciento. Eso parecía tener un mecanismo un poco como una tómbola, es decir, que según lo que se consiguiera por reclasificaciones, por pleitos y por no sé qué, si se sacaba el 19 por ciento se consideraba que la acción sindical era muy buena. A mí me parece que eso no es responsable. Yo creo que es mucho más responsable decir: vamos a participar en un saneamiento de la empresa, vamos a trabajar y en lo que se consiga con un mayor rigor y con una mejor gestión me parece lógico que los sindicatos participen. Y conste una cosa, que Renfe es una de las empresas donde hay representantes sindicales nombrados por este Ministro en el Consejo de Administración. Entonces, lo que hay que hacer también es romper determinados moldes del pasado y pasar a participar activamente en esa mejora de la gestión.

En cuanto al rescate de las empresas que trabajan en Renfe, a mí me parece enormemente más razonables —y éste es un criterio del Ministerio— el que si hay que revisar los cánones que se pagan por la utilización de la infraestructura, hacerlo. Yo no creo que la teoría de meter todo en Renfe sea mejor; a lo mejor acaba funcionando peor. Vamos a empezar arreglando Renfe y luego veremos lo que hacemos con esos servicios.

En cuanto a la integración entre Feve y Renfe es una cuestión que tienen aspectos que escapan a este Ministerio, en el sentido de que se plantean problemas complicados con algunas Comunidades Autónomas, algunas de las cuales quieren asumir la gestión directa y otras no tienen ningún interés. Hay que tener en cuenta que en el caso de Feve se trata de administraciones dispersas. La experiencia de los ferrocarriles transferidos es preocupante, no sólo para el Gobierno de la nación en relación con los déficit, sino también para los Gobiernos de las Comunidades Autónomas que los tienen, concretamente, en este caso, el Gobierno de Cataluña y el del País Vasco. Por tanto, lo que estamos haciendo es procediendo a un estudio sobre cuál tiene que ser el futuro de Feve de una manera realista.

En ese sentido, yo creo que las redes que hoy en día forman parte de Feve tienen una vocación fundamental, salvo en algunos tramos, de tráfico de cercanías, y puede ser muy valioso operar en algunas zonas. Pero, desde luego, no es una solución la integración pura y simple en Renfe.

En cuanto al transporte de minerales, me he explicado ya. Se está trabajando entre el Ministerio de Industria y el de Transportes para ver si tienen sentido esas subvenciones y cómo se tienen que articular. Y en cuanto a una pregunta concreta que ha hecho como Diputado andaluz acerca de las inversiones en el caso de Brazatortas, de la línea directa Madrid-Sevilla, quiero decirle que es una de las líneas que está en estudio en este momento. Nosotros tenemos algunas líneas de red básica en estudio de cara al plan general de ferrocarriles. Lo que pasa —y hay que decirlo también aquí en el Parlamento— es que se

ha hablado mucho de la variante de Brazatortas y cuando han empezado a trabajar conjuntamente Dirección General de Infraestructura de Transportes—Renfe, y se ha preguntado por los estudios de viabilidad de Brazatortas, salían estudios de dos folios, y es una irresponsabilidad decidir una inversión de 50.000 ó 60.000 millones de pesetas con dos folios de apoyatura. Lo que sí digo claramente es que, desde luego, nosotros no vamos a hacer obras que no tengan estudios serios de viabilidad económica. Creo fundadamente que es una de las obras con mayores posibilidades porque, además, es un eje europeo y porque tenemos que empezar a aprovechar la posibilidad de financiación del Banco Europeo de Inversiones. Pero eso hay que pensárselo. Lo que no cabe pensar es que, por razones de ingeniería, que son muy atendibles, tengamos que hacer una obra que le va a costar al país 50.000 ó 60.000 millones de pesetas, sin más. A mí me parecería una absoluta irresponsabilidad por parte del Gobierno.

Esto se está estudiando y se verá en este año o, dependiendo de la saturación de los periodos de sesiones, a principios del año que viene. Pero está Brazatortas y también hay otras obras importantes.

En relación con lo que todavía no he contestado al señor Echeberría, del PNV, hay una pregunta, la relativa al ancho de vía, que la verdad es que es una idea muy sugestiva, pero no es una idea absolutamente necesaria. Estados Unidos o Australia son países que trabajan con varios anchos de vía. En Australia me parece que llegan a superar los diez. Nosotros tenemos sistemas de tecnología española —los franceses quizá no sean tan buenos— que, con un aumento de coste de 14 céntimos por tonelada, nos permiten perfectamente coordinar nuestros ferrocarriles. El cambio de infraestructura de los ferrocarriles supondría unos 40 ó 50 millones de pesetas por kilómetro de red; habría que cambiar todas las catenarias y las instalaciones donde está electrificado, habría que cambiar el material, lo que supondría un billón de pesetas para hacer ese arreglo. Es decir, que creemos que es mucho más razonable continuar con un sistema que tecnológicamente funciona muy bien y que no nos plantea especiales problemas.

En cuanto a las observaciones que se han hecho sobre la industria, las he contestado desde el punto de vista de lo que debe ser una política de servicios. Y había dos preguntas más, una de ellas la posible contestación social sobre las líneas altamente deficitarias, y la otra, la visión general sobre el cierre. Esta es una cuestión que desde luego nos ha preocupado enormemente porque, además, ya forma parte de la tradición parlamentaria, y también de los electos por el pueblo como Alcaldes y como Diputados, el preguntar, no sobre las líneas que se van a cerrar, sino sobre las que se podrían abrir. Les basta con ver un poco la literatura parlamentaria. Por ejemplo, hay preguntas clásicas como la del Baeza—Utiel o como la del Valdezafán—San Carlos de la Rápita. En cuanto a uno le elegían llegaba y pregunta al Gobierno: ¿Qué van a hacer con esto? (Risas.) Es una cosa que ade-

más se repetía cada tres o cuatro años, era una especie de auténtico ritual.

Nosotros no queremos hacer operaciones dolorosas y violentas y al margen de los intereses de las poblaciones. Creemos que la experiencia internacional y la española demuestran que, explicándoles las cosas, la gente las entiende. Por tanto, además de dirigirme a todos los Consejeros de las Comunidades Autónomas afectadas, incluso a las no afectadas —por ejemplo, el caso del País Vasco que en absoluto está afectado—, el problema que se plantea, y que guarda relación con lo que diré después, puede ser más el acceso a Termanel o el acceso al puerto de Bilbao, o la posible variante —que se podría discutir— del puerto de Orduña. Pero éstas son cuestiones que también interesan a Comunidades en las que no se cierran líneas. Entonces, nosotros creemos que el planteamiento que hemos hecho es bastante razonable: por una parte, hay un compromiso del Gobierno de sustitución por otros medios económicamente variables; por otro lado, en un primer repaso —no me voy a referir a líneas concretas, y me parece que es un dato muy positivo— muchos Consejeros dicen: No veo mucho sentido en mantener esta línea. Me interesa más, por ejemplo, con el Fondo de Compensación Interterritorial, que estudiemos una posible conexión transversal —puede ser el caso de Andalucía claramente—, o interesa más que concentremos los esfuerzos aquí y así podemos captar determinados tráfico. Yo creo que estamos llegando a un método de trabajo bastante razonable. Seguirá existiendo, a veces, el rito de la protesta o de la preocupación, y a mí me parece lógico, pero yo creo que también las instituciones afectadas, en este caso las Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos, en muchos casos lo pueden comprender perfectamente. Además, nosotros, dentro de los estudios técnicos que se están haciendo (que no son nuevos, pues la mayor parte están hechos antes del año 1974 y daban resultados muy negativos; se están actualizando y estableciendo la proyección), estamos en completa disposición para ver las cosas. Por eso hemos fijado un procedimiento: que a partir del mes de junio las Comunidades Autónomas se podrán pronunciar en relación a esto. ¿Que hay una Comunidad Autónoma que nos dice: No cierran eso que yo lo subvenciono?, como pasa en Francia o en Alemania, nosotros lo aceptamos. Es una opción de política territorial perfectamente atendible. Pero, en fin, esto también depende de su responsabilidad.

En cuanto a la colaboración de la Comisión de seguimiento, nosotros creemos que es más ágil y más operativo el sistema que tenemos en estos momentos a través de Renfe, que son convenios de explotación que están firmados ya prácticamente con todas las Comunidades Autónomas. Para casos concretos —por ejemplo, se planteó hace poco el del País Vasco en relación con el acceso a la terminal del puerto de Bilbao— lo mejor es llegar a comisiones «ad hoc» y ver fórmulas de financiación, como se hace con muchos Ayuntamientos en España, para tratar de cambiar la infraestructura, incluso la estación. Es decir, se llega a un sistema en el que participa el Ministe-

rio, Renfe, la Comunidad y el Ayuntamiento. Yo creo que es un sistema mucho más operativo que montar un sistema muy complejo en el que quien no es firmante va a seguir una cosa. Yo creo que a quien le interesa seguir las cosas es a quien paga. A mí me parece perfectamente atendible que, si se hace un sistema de financiación compartida para llegar al superpuerto de Bilbao, lo sigan el Gobierno vasco, Renfe y el Ministerio, pero el otro planteamiento me parece que no tiene demasiada lógica. En ese sentido, un enfoque pragmático es bastante conveniente y tengo que manifestar que, en términos generales, las relaciones con las Comunidades en este terreno son bastante positivas.

En relación con las observaciones de los representantes del Grupo Popular, creo que ya he contestado al señor Trillo en la mayor parte de las cuestiones que ha planteado. También he tomado nota de su teoría de la incentivación del déficit, que emplearé yo cuando me toque contestarle a sus preguntas. Tengo que decirle que estoy completamente de acuerdo con lo que ha dicho de que un ferrocarril tiene que tener un buen servicio, una buena gestión y una buena aceptación. Hay que ir a ese tipo de objetivos, teniendo en cuenta una cosa que es un poco dolorosa en el caso del ferrocarril, y es que, al tratarse de un servicio cotidiano como teléfonos, como correos, como servicios aéreos, siempre hay elementos de crítica, pero yo creo que, concretamente en el caso de Renfe, hay a veces una crítica demasiado acerba y generalizadora porque —yo lo he aprendido siendo Ministro— nosotros tenemos determinados tipos de servicios que resisten perfectamente la comparación a nivel internacional.

Con referencia a la actualización de las negociaciones con las Comunidades y a la pregunta que planteaba, que he contestado al principio, en cuanto al Plan General de Ferrocarriles y la industria suministradora, creo que he respondido ya a estos temas.

Se me planteaba por el señor Corte Mier que si había sido aceptado por los trabajadores. No se ha hecho ni se prevé hacer un referéndum; no es un tema para someter a referéndum. En principio, el contrato-programa plantea un determinado tipo de gestión de la Red. Yo, a nivel general, se lo he planteado a los sindicatos; hay otro nivel interior de la empresa, en el que están ya las federaciones sindicales concretamente, y yo creo que, si se lo estudian cuidadosamente, los sindicatos verán que tienen posibilidades importantes de poder proceder a una democratización y a una participación en el control y en la gestión de la Red. Me parece que eso es algo enormemente positivo.

En cuanto a si en la política de jubilaciones se hace una discriminación con la empresa privada, debo decir que la política de jubilaciones de Renfe se rige —eso está en la cláusula novena del apartado de normalización de cuentas— por un acuerdo que se estableció en el año 1967; no implica ninguna variación. Lo que sí se hace es integrar la gestión en la Seguridad Social, que supone una disminución positiva de la discriminación, y eso está previsto en otra cláusula del contrato en relación con el

Ministerio de Trabajo, que si no me equivoco es cláusula séptima.

En relación a la baja densidad en relación con Europa, yo insisto en que un país como Bélgica, con 11 ó 12 millones de habitantes, con una dimensión un poco mayor que una provincia extremeña y enormemente poblado, el tren es un metro casi urbano. Un país como España que tiene 500.000 kilómetros cuadrados, con el 70 por ciento de la población en la costa o en Madrid, tiene que tener una estructura ferroviaria muy diferente. Me parece que los criterios se tienen que hacer con índices —algunos de los cuales están reflejados en la Memoria— que nos sitúan a unos niveles paralelos con Europa. No va a haber ninguna capital de provincia que deje de estar servida por el ferrocarril; de ello se habló en la Prensa.

En cuanto a la pregunta de si el cierre de líneas puede conducir a despidos, debo decir que hay mecanismos previstos de regulación en el contrato-programa, pero es que esa pregunta es muy difícil de contestar, y no por resistencia del Gobierno, sino por una razón, y es que, partiendo del Estatuto de los Trabajadores con la actual reglamentación del personal de Renfe y la situación de contratación colectiva, una decisión de prescindir, por ejemplo, de una persona en una provincia del Alto Aragón por un cierre de líneas, puede conducir a que el que se vea afectado sea un señor que esté en Huelva, por los sistemas de promoción, de traslados y demás. Es decir, Renfe es una unidad enormemente compleja, son 74.000 personas con un siglo de historia de empresa y de historia sindical, y, como digo, eso es sumamente complejo. De todas maneras, básicamente y por otras razones distintas de las jubilaciones, por aplicación de las incompatibilidades, hay un cierto margen que da la posibilidad de ir haciendo un reajuste. Por eso, en el contrato-programa se plantean posibilidades de flexibilización y de suavización de este tipo de procedimientos.

Se me ha formulado una pregunta concreta sobre la línea Guillarey-Tuy. En principio, esa línea está incluida entre las que ha puesto Renfe —ese es un criterio objetivo—, pues tiene una cobertura de menos el 23,6. Recientemente, hemos celebrado en Madrid una reunión el Ministro de Obras Públicas y yo, para coordinar todos los enlaces por carretera y ferroviarios hispano-portugueses por que este tema afecta a cuestiones internacionales, tiene S. S. razón. El planteamiento en el que estamos de acuerdo con los portugueses es que, en relación con las conexiones, las que les interesan —es una cuestión en la que nosotros también teníamos interés para poder concentrar nuestras inversiones— son las siguientes: son el eje de Oporto a Vigo, Pontevedra y Coruña, es decir, el eje Norte. A este respecto tengo que manifestar que la Comunidad Autónoma ya sabe que se ha hecho un estudio técnico por INECO acerca de la posibilidad de conexión por ferrocarril del puerto de Marín, que, en principio, arroja resultados positivos; puede ser una pequeña ampliación que se haga y que es interesante. El eje que interesa a los portugueses en el Norte es éste. Luego está el eje Lisboa-Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro-Sala-

manca-Burgos-Vitoria-Irún, que es el eje europeo más directo para ellos; después el eje Lisboa-Valencia-Alcántara-Cáceres-Madrid, y luego hay otro eje que les interesa, que no está acabado, que sería el eje Lisboa-Faro-Vila Real de Santo Antonio-Ayamonte-Sevilla; este eje tiene el corte del Guadiana en el que está en proyecto el puente por carretera y se está considerando si se puede también hacer el ferrocarril. En este eje ellos han manifestado interés, en tanto que el nuestro es bastante más relativo. Eso habría que verlo, como he dicho antes, en relación con el Banco Europeo de Inversiones y la posibilidad de financiación internacional. Ello implica que, en las relaciones con Portugal, la línea que existe, pero que no llega a Portugal, que no tiene servicio con Portugal, que es la línea La Fuente de San Esteban-La Fregeneda, que llega hasta Barca de Alba en Salamanca, no les interesa; las demás, sí.

En principio, y a reserva de lo que digan los estudios, la línea Guillarey-Tuy, con una mejora de los servicios, sobre todo, los miércoles que hay mercado en Valença do Minho y que da posibilidades, y quizá haciendo una conexión mejor con Vigo, fundamentalmente por la importancia que tiene el comercio de Vigo en relación con el norte de Portugal, yo creo que es una línea que puede defenderse bastante bien. Lo que pasa es que también yo le pido a los parlamentarios gallegos y a la Comunidad Autónoma que nos echen una mano para subir gente al tren en esa línea y con eso conseguiremos aumentar la participación y reducir el déficit.

En relación con las preguntas del Grupo Parlamentario Socialista sobre la participación sindical en la negociación del contrato, tengo que decir que, en principio, el contrato tiene tres interlocutores. Lo que sucede es que, puestas las bases del contrato, hemos planteado su desarrollo a las organizaciones sindicales y creemos que hay una posibilidad importante de desarrollo de la participación de la acción sindical. Otra cosa es que los sindicatos decidan aprovechar esas posibilidades que se les dan.

En cuanto a la política comercial, estamos haciendo un esfuerzo fundamental y es uno de los objetivos del contrato-programa. Por lo que se refiere al aumento de participación sobre la carretera, este tema no se puede establecer por Decreto-ley. Se le dice a Renfe que aumente su tráfico en viajeros y en mercancías. Yo creo que es uno de los pocos temas en el que todos estamos de acuerdo en que es positivo, y Renfe lo que debe hacer es esparir como una empresa comercial, que sea capaz de captar estos tráficos y que sea capaz de llevarse muchos tráficos que curiosamente estaban pendientes desde hace cuatro o cinco años de que Renfe tuviera interés en ellos.

En cuanto a los aspectos más generales de política ferroviaria en relación con los demás terrenos, creo que es conveniente discutirlos en relación con la Ley de ordenación del transporte. Y por lo que se refiere a la posibilidad de extensión de la fórmula del contrato-programa, a mí me parece que es conveniente. En otras empresas ferroviarias —concretamente en el caso de FEVE, que depende del Ministerio— creo que es más importante poder establecer cuál va a ser futuro, que simplemente ha-

cer un contrato-programa. Digo esto porque hay un borrador de contrato-programa en FEVE. En el caso de la Compañía Metropolitana de Madrid, es un programa de transferencias a la Comunidad Autónoma y al Ayuntamiento. En el caso de las demás, teniendo en cuenta que, tanto en compañías de transporte aéreo como de marítimo tienen otras instituciones tutelares y otros fondos del Estado, se están siguiendo fórmulas parecidas, por ejemplo, el Plan de Viabilidad de Iberia. Creo que hacer planes de este tipo está en una línea absolutamente correcta. Hay que tener en cuenta una cosa y es que, en el caso de Trasmediterránea, está el contrato por el Estado en el que ejerce facultades de intervención el Ministerio de Transportes, aparte del Ministerio de Hacienda a través de la Dirección General del Patrimonio. En el caso del transporte aéreo creo que es muy importante también contemplar el futuro de las compañías de bandera en relación con la actualización del contrato, por ejemplo, de Iberia con el Estado, que es del año 1940 —lo que ha pasado desde entonces!— y con una actualización de la legislación del transporte aéreo. A mí me parece que en empresas de servicio es racional tratar de hacer esto. La dificultad que tiene es la de prestar el servicio al mismo tiempo que se reorganizan, lo que da una mayor complejidad.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Triana García): Muchas gracias, señor Ministro, por su contestación.

Vamos a abrir ahora un turno excepcional de preguntas previsto en el artículo 203, punto 3, siempre que algún Diputado quiera formularlas, naturalmente.

El tiempo máximo, se recuerda, es estrictamente de cinco minutos por cada Grupo Parlamentario. (Pausa.)

El señor Pérez Royo tiene la palabra.

El señor PEREZ ROYO: Sí, señor Presidente. Menos tiempo, incluso.

Quiero hacer, no propiamente una pregunta, sino una reflexión general sobre la contestación que ha dado el señor Ministro a las observaciones que yo había hecho anteriormente.

No puedo mostrar mi satisfacción, francamente —algunas cosas ha contestado—, pero no puedo mostrar mi satisfacción por lo que ha dicho, aunque en cierto sentido, sí, porque ha sido más claro en esta contestación de lo que, al menos, percibí en la primera intervención.

Yo he dicho que el Gobierno no tenía una política de ferrocarriles, no tenía una política de transportes. Creo que seguimos en esa misma situación. Ahora, algo se va aclarando. Una de las determinaciones de esa política sí que está clara: evidentemente, el ferrocarril no ocupa un puesto central en esa política. Es más, en la contraposición ferrocarril-carretera, está muy claro que el Gobierno, abiertamente, apuesta por la carretera. Bastaría comparar el presente contrato-programa con el plan de autovías que importa 800.000 millones de pesetas y que significa una manifiesta opción.

El señor Barón nos dice que en toda Europa se están

planteando el futuro del ferrocarril. Naturalmente que en toda Europa tienen que plantearse el futuro del ferrocarril; el futuro del ferrocarril, el futuro de la carretera y el futuro de cualquier otro problema que tenga planteado. Lo que no puede negar el señor Barón es que en Europa se encuentran al final de una etapa y que en España queda muchísimo por recorrer.

No he dicho que las soluciones sean, simplemente, meter dinero por parte del Estado; no se trata de eso. Lo que pasa es que hay una serie de problemas que necesariamente requieren que el Estado meta dinero, entre otras cosas, porque, como el señor Ministro sabe perfectamente, se trata de una compensación por diferentes servicios públicos, que en cualquier país moderno, al menos de Europa, requieren una cierta aportación del Estado. Por otra parte, no se puede decir que únicamente el ferrocarril cueste dinero al Estado. ¿Y las carreteras? ¿Cuánto cuestan las carreteras al Estado y a la sociedad? Evidentemente, en lo que no estoy de acuerdo es en que se intente plantear una política de transporte en la que prácticamente se pase a prescindir del ferrocarril o, al menos, a congelar la situación actual. No he sido yo el que ha planteado este tema con caracteres tremendistas; está planteado en la Memoria, de donde les he leído párrafos.

En cuanto a los restantes problemas, habría más cosas que decir, pero tenemos sólo cinco minutos. Ha planteado el señor Ministro una serie de problemas de tipo sindical que, con muchísimo gusto discutiría, porque se deben discutir aquí, entre otras cosas, pero, en todo caso, como la Renfe tiene interlocutores que sabrán plantearle adecuadamente las cosas, dejo para ellos el tema.

El señor VICEPRESIDENTE (Triana García): Muchas gracias, señor Pérez Royo.

Tiene la palabra el señor Echeberria.

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: Hay una cuestión a la que creo que no ha hecho referencia el señor Ministro en su contestación, que es la de las inversiones previstas en infraestructura y en material; es decir, me gustaría saber si realmente el Ministerio tiene una opción clara hacia una mayor inversión en infraestructura que en material. Digo esto porque, quizá, todos tenemos una idea general de que lo que falla en el ferrocarril es la vía, mientras que parece que hay otros técnicos que opinan que, mejorando el material, podría mejorarse la seguridad y la velocidad sin hacer grandes inversiones en infraestructura, por lo menos, en ciertos tramos.

En segundo lugar, la contestación que me ha dado el señor Ministro con respecto al papel que puede jugar la Renfe en cuanto a las empresas suministradoras de material, he de decir que, en general, me convence, si bien pienso que habría que matizar que esa definición de lo que Renfe puede comprar, debe de hacerse conocer con rapidez y ejecutarse igualmente. Anteriormente, hubo también programas para esas empresas que después fueron abandonados. Lo que el señor Ministro conoce perfectamente es que para una empresa es fundamental co-

nocer su panorama futuro. En este sentido, que se dé ese panorama y que se ponga en marcha, creo que es lo principal, y en eso estoy de acuerdo.

En tercer lugar, en cuanto a las previsiones de personal afectado por el posible cierre de líneas, me he querido referir a la contestación social interna de la propia Renfe más que en las comunidades o áreas afectadas.

Me parece que no ha quedado, al menos para mí, demasiado clara la visión del Ministerio con respecto a lo que he llamado una posible reestructuración de Renfe. ¿Va a existir o no una reestructuración o simplemente se pretende no utilizar ese término por las connotaciones negativas que pueda tener? ¿Se trata de un saneamiento temporal o se trata de un plan como el que se está haciendo en la industria, que no sólo afecta a los pasivos o a las plantillas, sino incluso a las inversiones, es decir, a los activos? En este punto, ¿puede decirse que va a haber una reestructuración de Renfe a corto plazo —hablo de tres años, que son los que coge el contrato-programa— o no, o se trata de otra cuestión? Lo anterior, para mí, no ha quedado suficientemente claro y, por ello, me gustaría que el señor Ministro me lo aclarase si es posible.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Triana García): Gracias, señor Echeberria.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Trillo, y, después, el señor Durán, por un tiempo máximo, sumadas las dos intervenciones, de cinco minutos.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Ministro, a veces tiene uno la sensación —y a mí me pasa con el señor Ministro— de que a los dos nos apetece mucho recordarnos cosas que dijimos antes; lo que pasa es que, de verdad, no creo haber mencionado en ningún momento las palabras «incentivar el déficit». Me he referido en dos puntos a la palabra «déficit». Uno, cuando dije buena función, buena gestión, buena aceptación, y entonces, el déficit podría ser aceptable. Si la función es mala, la gestión es dudosa y la aceptación es mala, el déficit, sea cual fuere, es inaceptable; así es como mencioné la palabra «déficit», y lo reitero, porque creo que es importante.

Cuando hablé del déficit también fue referido a las líneas que se cerraban, era un preámbulo para hacer la pregunta de si se habían hecho los estudios económico-sociales correspondientes al cierre de esas líneas que, además, quiero recordar que reiteraré que, en la intervención primera, el señor Ministro había dicho que se estaba haciendo o se iba a hacer. El resto en cuanto al «déficit», vaya por descontado que no he tratado de incentivarlo en absoluto.

Sin embargo, tengo sólo dos dudas que son muy cortitas de exponer. Señor Ministro, ¿cuál es la deuda que tiene Renfe con proveedores al 31 de diciembre, si se pudiera saber, y cuál es la deuda que tendría prevista a finales de 1986 con los proveedores, supuesto que se pudiera esbozar, a la vista de las inversiones reales que figuran diferenciadas en el anejo número 7? Porque sigo

teniendo una duda muy importante, sobre todo, en cuanto a las fuentes de financiación, puesto que, manteniendo constante la amortización prácticamente los tres años, subiendo muy poco, manteniendo constante la aportación del Estado para inversiones y la aportación del Estado para devolución de créditos, que es ligerísimamente superior, el endeudamiento, a finales de 1986, alcanza una cifra sensiblemente superior, el 50 por ciento más que en 1984.

Desearía que el señor Ministro pudiera aclararme el porqué de ese dato que me choca. Por mi parte, nada más.

El señor VICEPRESIDENTE (Triana García): Muchas gracias, señor Trillo.

Tiene la palabra el señor Durán.

El señor DURAN NUNEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, entiendo, por la contestación a mi pregunta, que no se va a cerrar la línea con Portugal. Esto me parece que es el primer tema. No se va a cerrar porque el tramo Guillarey-Tuy nada más que es el enlace con Portugal.

Como sabe usted, «Intercontainers» de Basilea, de la cual es socio la Renfe, es una línea internacional de contenedores. Sé —porque hemos tenido reuniones con ellos en Vigo y en Oporto— que aparte del tráfico con Galicia tienen un enorme interés en el tráfico nacional con el norte de Portugal, con Oporto y su zona que es la segunda zona industrial. Creo que en la contestación del señor Ministro he entendido que no se va a cerrar y que va a haber una especie de negociación tripartita con Portugal, con la Comunidad Autónoma y la propia Renfe para mantener el servicio general con Portugal que no es sólo con Galicia, sino que es el servicio importantísimo de carga con el resto de Europa.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Triana García): Muchas gracias, señor Durán.

Tiene la palabra el señor Ministro para contestar a estas preguntas excepcionales.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): En relación con las observaciones del Diputado señor Pérez Royo no es que el Gobierno no tenga política de transportes; sí la tiene, pero a usted no le gusta, que es un problema absolutamente distinto. Cuando se dice, por ejemplo, que se van a hacer autovías, se pregunta si ese dinero se va a quitar al ferrocarril. El problema no es que el Gobierno esté orientado como quiere el tráfico al ferrocarril o a la carretera, es que el 85 por ciento del tráfico de viajeros y mercancías va por carretera. Entonces, se dice que para el 15 por ciento —y hay que aumentarlo— se dan 702.000 millones, computando y englobando la regularización de lo pasado, y el Plan de Autovías son 800.000 millones, creo que no se puede llegar a la conclusión de que estamos

procediendo a la muerte y al desmantelamiento del ferrocarril. Me parece que son afirmaciones que están bien en un mitin preelectoral, pero aquí tendrían que matizarse de alguna manera.

El problema de las competiciones, que por primera vez se ha objetivado en este contrato-programa a partir de los reglamentos de la Comunidad Económica Europea, que no hay que negar que siempre tienen algún componente político de negociación, usted convendrá conmigo en que esto ya es un paso adelante. Lo que no puede ser es lo que ocurría antes —y se verá en el estudio de la Comisión de expertos—, que cada año aparecían nuevas compensaciones según fuera el humor del Interventor o del responsable del Ministerio de Hacienda o según le funcionara el majín y la habilidad al responsable de la cuestión en Renfe. La compensación por cargas de infraestructura es un tema muy debatido que yo creo que tendremos oportunidad, con la propuesta de la tasa de infraestructura que está en el apartado 9.1 y que el Ministerio está estudiando, y con una racionalización y refundición de cánones y de tasas que existían, de plantearlo de una manera más real, pero no es absolutamente verdad que sea sólo el ferrocarril el que las soporta.

Yo he dicho una cosa en mi primera intervención que mantengo, y es que el ferrocarril, a diferencia de los demás modos de transporte —hay diferencia entre la compañía del armador o el naviero y la gestión de los puertos, entre la compañía de bandera aérea y la gestión de los aeropuertos, entre el transportista por carretera y la asunción de la construcción de carreteras—, es distinto, y por eso precisamente figura esa compensación. Pero eso se puede ir homogeneizando, y entonces me parece que la cuestión hay que discutirla con datos bastante más objetivos, no diciendo que los demás no asumen nada.

En relación con las cuestiones sindicales yo estoy de acuerdo con usted en que se tienen que discutir aquí. Ahora, yo creo —y lo he manifestado y así se lo he dicho a los responsables de las organizaciones sindicales— que habiéndose producido un cambio de régimen en España y un cambio de Gobierno —aunque es de menor dimensión porque estamos ya en un régimen democrático— y habiéndose dado una primera posibilidad a los sindicatos, que es la participación en muchos niveles de gestión de la empresa, lo que no se puede mantener es la mentalidad del pasado de las organizaciones sindicales. Yo creo que todos tenemos que adaptarnos y que hay que hacer un esfuerzo de actualización, porque a la hora de tratar este tipo de empresas de servicio público la relación empresario-trabajador no es la misma que en el sector privado; la relación con los ciudadanos —y éste es uno de los problemas que se plantea con los famosos servicios mínimos— no es la misma, porque al final, por ejemplo, cuando se plantean conflictos, no se va contra el empresario, sino que se pone a los ciudadanos por medio, y eso tiene mucha importancia. Cuando, además, a los sindicatos se les dan posibilidades de participar, también tienen que aceptar una cierta corresponsabilización, y yo creo que hay cierto desfase cultural que los sindica-

tos tienen que hacer un esfuerzo importante por superar. Creo que eso es un mensaje progresista y de futuro, y a mí me parece que lo que no se puede mantener en este momento es un discurso que valía hace diez años, sobre todo cuando de una manera explícita, en el contexto del contrato-programa —y me refiero de nuevo a las cláusulas quinta, sexta y séptima—, se les dan inmensas posibilidades de participación y de acción sindical en la empresa.

En cuanto a las observaciones que me ha hecho el señor Echeberría sobre las inversiones previstas, me va a permitir que haga una aclaración: en infraestructura, no el mantenimiento o las obras de infraestructura allí donde hay tráfico, las obras se asumen en principio por la Dirección General de Infraestructura de Transporte, que es una Dirección General del Ministerio que, en cierto modo, lo que hace es crear el capital, la infraestructura, y se lo pasa a Renfe. En ese sentido el programa de contratación 1984/87 por parte de la Dirección General en relación con Renfe, que por primera vez se ha discutido con la Red, en cercanías son 45.483 millones de pesetas, que incluye Madrid, Barcelona, Sevilla, Bilbao y otras, y en actuaciones urbanísticas 11.599 millones. Esto totaliza 54.400 millones. En Red básica, complementaria y secundaria, y en altamente deficitarias es, en Red básica, 75.000 millones; en Red complementaria, 13.419, y en las altamente deficitarias, 195 millones. Esta previsión estaba hecha antes del contrato-programa, o sea, que admitirá modificaciones y luego también admitirá las modificaciones que haga el Comité de Inversiones Públicas. En total para el periodo 1984/87 es de 200.000 millones de pesetas. Esto, evidentemente, es lo que tiene previsto la Dirección; luego habrá que ir encajando en función del Plan General de Ferrocarriles, así como del cierre de líneas. Estas grandes obras son la doble vía, puede ser el establecimiento de variantes, teniendo en cuenta que la infraestructura del ferrocarril en principio es bastante cara y bastante dura.

La segunda parte de la pregunta que ha hecho, ¿y con el material qué se hace, porque se podría adaptar?, le contestaré que con un perfil como el español, que es un perfil muy complicado, incluso a nivel europeo (el promedio de la Red está con curvas y con pendientes que tienen un desnivel del 37 por ciento, que es superior al de Suiza incluso), la opción que se ha hecho en España, y en la que nosotros estamos insistiendo, es la pendular quitando algunos tramos en donde es interesante hacer la variante y teniendo en cuenta además el problema del estrangulamiento en las ciudades. Creemos que el utilizar mejor la tecnología pendular, es algo muy interesante que permite obtener velocidades comerciales mucho más aceptables. Es decir, la opción por la tecnología pendular es clara y desde el punto de vista de la tecnología pendular somos de los países comparativamente más avanzados del mundo, como se pone de manifiesto, por ejemplo, en trenes como el Talgo pendular, o incluso los Intercity y los Electrotrenes, que, con amortiguadores y con gatos, permiten que el tren pueda alcanzar mayor velocidad en este tipo de perfiles.

En cuanto a la contestación social, a la cual se ha referido, en relación con la posible reestructuración de Renfe, le diré —y además se desprende y está explicado tanto en el resumen como en el contrato—, que no hay una reestructuración, sino una profundísima reforma administrativa de Renfe, es decir, que se corta sustancialmente la macrocefalia de los organismos centrales, que se aumenta el comercial, que se mantiene el personal de mantenimiento y, al mismo tiempo, se produce una profunda reestructuración también desde el punto de vista de las cualificaciones profesionales. Hoy en día, hacen falta muchos más especialistas que sepan de electrónica para reparar las locomotoras de caldereros, porque algunos de ellos hacen falta para el museo del ferrocarril básicamente. El problema es que Renfe se compromete a hacerlo, que no lo había hecho. Lo sorprendente es que yo tenga que venir el año 1984 a decir que Renfe no tenía un Plan de Empresa, pero es que no lo tenía. En este sentido, las responsabilidades del pasado siempre se pueden criticar, y yo no quiero cargar mucho la mano en esto para que no se me diga: ustedes siempre se justifican con el pasado, pero la realidad es que no había Plan de Empresa, no había una plantilla óptima, y todo eso se está haciendo, y en profundidad. Por tanto, el problema del personal que pueda quedar excedentario en un punto, en el caso de cierre de líneas, sea un Jefe de estación, un factor o un interventor, no es que esté en ese punto, sino que el trabajador de Renfe es una gente de toda la Red. Por eso les decía que una decisión tomada en Huesca o en la provincia de León puede repercutir en el personal de Huelva, porque son los mismos por un sistema complejo y complicado de ascensos y de posibilidades de promoción.

Si me preguntan si es una reestructuración, les diría que lo es y profundísima. Es una profunda reforma administrativa y es la formulación, por primera vez en la historia, de un Plan de Empresa. Está clarísimo que es así. Lo que pasa es que es un Plan de Empresa en el que se ha pretendido llegar a una mejor ubicación y estructuración de la plantilla sobre la base de que no haya despidos. Eso sí es cierto y es una interpretación que se puede hacer a partir de lo que se ha elaborado.

En cuanto a las observaciones del señor Trillo, tengo que reconocer que, cuando me hablaba de la incentivación del déficit, yo hacía una interpretación de sus palabras, que es legítima, por otra parte, desde el punto de vista político; ahora bien, siempre y cuando por parte de la oposición se dice que el déficit puede ser aceptable y que no hay que preocuparse demasiado por él. Hay algún compañero suyo de Grupo que ha incentivado más el déficit, incluso en la discusión del Presupuesto, en relación con Renfe y yo me he callado, pero en principio nuestra política, que es de contención en este sentido, me parece que es una política que trata de conseguir esos objetivos, en los que estamos de acuerdo, mejorar el servicio y que nos cueste menos.

En cuanto a los estudios económicos y sociales, ya le había dicho que existían. Lo que se está haciendo ahora en el Instituto de Estudios de Transportes (que es una

instancia que depende del Ministerio y que desde el punto de vista científico tiene bastante prestigio, porque, por ejemplo, ha hecho la mayor parte de los programas directores de transportes de casi todas las Autonomías, por poner un ejemplo) es proceder a la revisión e, incluso, a una contrastación de datos entre técnicos. Eso nos parece razonable. En este sentido, el método que hemos escogido da la posibilidad de, aparte de la colaboración que se pueda producir en estos meses, que haya una toma de posición y una contestación por parte de la Comunidad, siendo conscientes de que la responsabilidad de la propuesta la asume el Ministerio frente al Gobierno.

Yo he hecho una serie de reflexiones en relación con la línea Guillarey-Tuy. No sé si las manifestaciones que el señor Durán haga después a la Prensa serán referentes a que el Ministro se ha comprometido. El Ministro se comprometerá cuando lleve la propuesta a Consejo de Ministros y cuando se adopte un acuerdo. No es éste un compromiso que pueda aceptar en este momento. Lo que sí digo es que tiene un aspecto internacional, como pasa, por ejemplo, con la línea de Canfranc; es decir, que tiene aspectos internacionales y el Gobierno tiene que hacer frente a dichos compromisos. Hemos hablado con los portugueses, hemos visto las líneas que interesan y ésta parece razonable. Vamos a tratar entre todos de que funcione. Nosotros no tenemos ningún deseo ferviente de cerrar líneas. Lo que sí decimos, por ejemplo, en el caso de Barca de Alba, sobre la que se nos dice que podría llegar a Oporto, cuando en este momento el tren no llega ni a Portugal, es que si queremos mejorar los ferrocarriles tenemos que concentrar las inversiones en determinados ejes. Este parece absolutamente razonable.

En cuanto a la financiación, las deudas a proveedores que me preguntaba concretamente el señor Trillo, en el anejo número 9 sobre la evolución del balance, el proceso es: proveedores al 31 de diciembre de 1983, 143.000 millones de pesetas, y se produce una evolución decreciente, que es de 107.900 millones a final de 1984; a final de 1985, 63.000 millones, y a final de 1986, 56.000. Es decir, que baja, en principio, en 87.000 millones de pesetas, con un exigible a largo plazo que crece en 224.000 a 327.000 millones. En un principio, en relación con los proveedores y los créditos a corto plazo la evolución es más significativa, es decir, que se produce un proceso, como todo en la vida, que es relativo desde el punto de vista del saneamiento.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Y ¿aparece el endeudamiento como consecuencia de ello?

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barón Crespo): El endeudamiento no aparece como consecuencia de eso, sino que se mantiene, y aumenta algo, a pesar de la labor de saneamiento, teniendo en cuenta el problema de carga financiera que existe, que no se puede rescatar con suficiente rapidez, porque éste es un planteamiento que se le produce al conjunto del Estado. Es básicamente el razonamiento por el cual no es posible conseguir una relación, recursos

propios sobre totales, tan favorable como sería de desear, pero esto lo hacemos teniendo en cuenta, además, que tenemos que ocuparnos de todo el sector público y de parte del privado que también nos ha ido cayendo encima. Hay que tratar de aguantar todo al mismo tiempo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Triana García): Muchas gracias, señor Ministro, por su abundante información en este trámite, y solamente destacar la importancia de que, a iniciativa del Ministro, se ha tenido esta sesión informativa sobre un tema de tanta importancia que va a enriquecer nuestro trabajo parlamentario.

— PREGUNTA RELATIVA A SERVICIOS MINIMOS EN LA HUELGA DEL METRO DE MADRID, PRESENTADA POR DON SANTIAGO CARRILLO SOLARES

El señor **VICEPRESIDENTE** (Triana García): En este momento, ampliamente rebasada la hora prevista para el segundo punto del orden del día, si los distintos Grupos y el señor Ministro está en condiciones para ello, podíamos pasar ya a la pregunta formulada por el Diputado señor Carrillo, al que va a sustituir en este turno el Diputado señor Pérez Royo, relativa a los servicios mínimos en la huelga del Metro de Madrid.

Este trámite se sigue de acuerdo con el 189 del Reglamento y, en tal sentido, tiene la palabra, para efectuar la pregunta, el señor Pérez Royo.

El señor **PEREZ ROYO**: Señor Presidente, señor Ministro, sustituyo en el trámite de esta pregunta al señor Carrillo, que se encuentra ausente de España en estos momentos por trabajos parlamentarios.

El motivo de la pregunta que había planteado el señor Carrillo, que yo ahora desarrollo, es un motivo que para una persona de izquierdas no puede dejar de suscitar, en primer lugar, perplejidad y, luego, desánimo. Se trata de la actitud mantenida por el Gobierno en relación a la aplicación del Decreto de servicios mínimos en la reciente huelga del Metro de Madrid.

La aplicación del Decreto de servicios mínimos se ha establecido en este caso, al igual que en otros supuestos de huelga de servicios públicos, y singularmente en huelga de servicios públicos en empresas del sector de transporte, con unos criterios que, de hecho, coartan de manera decisiva el ejercicio del derecho de huelga; limitan de manera importante este derecho y, en cierto sentido, se orientan a anular el mencionado derecho.

Digo que es un motivo que suscita desazón y tristeza, porque, en definitiva, lo que estamos constatando en estos supuestos —el señor Ministro hablaba de un desfase cultural— es una incapacidad de percibir el sentido de los tiempos nuevos. Yo lo que sí echo de menos en este punto, como persona de izquierdas, es la incapacidad de introducir un cambio claro en los comportamientos por parte del actual Gobierno que, en definitiva, sí que se diferencia en algo del Gobierno anterior. Ya sé que el

Gobierno anterior era un Gobierno democrático, pero éste, además, es de izquierdas.

En todo caso, tengo que decir que se continúa con unas prácticas anteriores orientadas a coartar gravemente el derecho de huelga. Tenemos, además, un supuesto importante. Tengo aquí, delante de mí, el «Boletín de Jurisprudencia Constitucional» en el cual se reproduce, precisamente, la sentencia del Tribunal Constitucional de 1981, en relación al Decreto-ley regulador de la huelga, número 77, promovido precisamente por don Nicolás Redondo como primer firmante y otros cincuenta Diputados socialistas y argumentado por el señor Soria, en aquella época Diputado y conocido laboralista de signo socialista.

En esa sentencia se establecen proposiciones que afectan, claramente, a este problema. Se dice, en concreto: se declara inconstitucional el apartado 7 de ese Decreto-ley en cuanto atribuye, de manera exclusiva, al empresario la facultad de designar a los trabajadores que durante la huelga deben velar por el mantenimiento de los locales, máquinas e instalaciones. De manera general, se dice por la sentencia del Tribunal Constitucional que los decretos de servicios mínimos no pueden afectar al contenido esencial del derecho de huelga; no pueden establecer mínimos tales que impidan reconocer la acción que el Decreto permite a los trabajadores, los caracteres básicos del derecho de huelga. Yo, lamentablemente, tengo que decir que en estos supuestos se han producido circunstancias que entran dentro del supuesto definido en esta sentencia.

En segundo lugar, y creo que casi es más preocupante, el colmo de los despropósitos se ha producido con la notificación por parte del Gobierno —creo que de este Ministerio— al Fiscal para que éste ejerza la acción penal por un presunto delito de huelga-sedición, si no es incorrecta la información de Prensa, como consecuencia de la acción de los trabajadores en relación al tema de los servicios mínimos. *(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)*

Respecto a esta cuestión, tengo que decir varias cosas. En primer lugar, que no me creo que eso lo pudiera mandar el señor Barón, porque, aparte de un convencido demócrata y hombre de izquierdas, le tengo por un buen experto en Derecho y, francamente, este tipo de medidas supone un craso desconocimiento de nuestro ordenamiento jurídico penal. Aquí no había lugar para hablar de huelga de sedición, que tiene un tipo perfectamente determinado, que exige, entre otras cosas, una intencionalidad determinada de subvertir el orden constitucional, idea a la que no creo que llegara el señor Barón, si es que fue él quien envió estos escritos.

Tampoco se puede hablar de un delito de desobediencia, si es que ése era el tipo. El tipo de delito de desobediencia requiere, como sabe también el señor Barón perfectamente, una orden personal y directa. Rizando el rizo, diría que, si cabe entender algún tipo delictivo en los hechos que motivan esta pregunta sería el de coacción —vamos a calificarlo de delictivo y antijurídico, para no cargar las tintas—, y en ese caso la coacción no sería

ejercida por los trabajadores, sino que se habrá ejercido sobre los trabajadores con la finalidad de limitar su ejercicio al derecho de huelga.

Lo que más me preocupa respecto a este tema es el ribete de política antisindical que se manifiesta en actuaciones como las que han motivado esta pregunta y que me entristece y me desconcierta.

Para finalizar, me limito a reproducir la pregunta: ¿Se propone el Gobierno corregir esta política antisindical en materia de huelga de servicios mínimos o pretende, más bien, resolver los problemas aplicando el Código penal a los trabajadores? Insisto en que lamento verme en la necesidad de hacer este tipo de preguntas, pero los hechos han ocurrido y no soy yo quien los ha creado.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Pérez Royo.

El señor Ministro tiene la palabra para contestar por un tiempo de diez minutos.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Gracias, señor Presidente. Señorías, este Ministro comparte la perplejidad del señor Diputado, porque hay una pregunta concreta, pero la interpelación tiene una serie de consideraciones que no están formuladas en términos personales, sino como reflexiones del Partido Comunista de España, algunas de las cuales son absolutamente inaceptables en el fondo y en la forma.

Le agradezco mucho que me haya recordado mi condición de demócrata y de hombre de izquierdas, pero creo que aquí nos encontramos con una situación en la que lo que hay que precisar de una manera muy clara es el respeto que tiene este Gobierno del derecho de huelga junto al respeto de los derechos de los ciudadanos y el respeto a la autoridad del Estado por parte de determinados núcleos de trabajadores. Me parece que la cuestión se plantea de esta manera a partir de la formulación del artículo 28.2 de la Constitución, que establece claramente que en el supuesto de una huelga en servicios públicos habrá que adoptar determinadas medidas cautelares precisamente para que queden respetados los derechos de los ciudadanos. Porque en este tipo de huelgas se plantea una situación —y esto pasa en los servicios públicos ferroviarios, en los metropolitanos, en determinados tipos de servicios aéreos, en los de enseñanza, en los hospitalarios, en el gas y en los servicios de la electricidad— que consiste, y se ha visto claramente, en colocar a los ciudadanos entre los huelguistas y el Estado. En cierto modo los ciudadanos se convierten o llegan a convertirse casi en un colectivo de rehenes. Se plantea una contestación frente al Gobierno.

Sobre esa base (el Gobierno tiene señalado este tema en su programa legislativo en cuanto al desarrollo del derecho de huelga, y hay una regulación de 1977 que tiene unas correcciones por la jurisprudencia del Tribunal Constitucional) yo, como miembro del Gobierno, he procedido con una exquisita cautela, planteando a los Presidentes de las empresas de transporte que en princi-

pio negociaran los servicios mínimos con los sindicatos de trabajadores, cosa que ha sido posible hacer una serie de supuestos y que se está haciendo en este momento a satisfacción de las partes y con cumplimiento responsable por parte de los trabajadores de este tipo de servicios, pero cosa que no se hizo en absoluto en el Metro de Madrid. Además, hay que contar todas las cosas. Por ejemplo, en el Metro de Madrid este año, con motivo de la implantación del agente único, la cual estaba también ofrecida en la negociación, nos hemos encontrado, todo el pueblo de Madrid se ha encontrado, con que se ha producido una huelga absolutamente salvaje sin cumplimiento del preaviso, con destrucción, incluso, y sabotaje de algunos trenes o, por lo menos, intento de que no pudieran funcionar y sin que hubiera ninguna responsabilidad.

En segundo lugar, en este supuesto concreto se ofreció la negociación de los servicios mínimos al Comité de Empresa, siendo aceptado por la Unión General de Trabajadores y dándose una negativa absoluta por parte de Comisiones Obreras. Y, precisando más la información, hay que señalar también que cuando se habla de que los servicios en horas punta se cumplían en un 90 por ciento, ello no implicaba que fuera el 90 por ciento de la plantilla. La plantilla del Metro de Madrid está en torno a 6.400 trabajadores. En principio, los servicios mínimos afectaban a 1.500 trabajadores; es decir, el 75 por ciento o más de la plantilla podía hacer huelga normalmente y, al mismo tiempo, se garantizaba el derecho, no voy a decir de cuatro millones de ciudadanos, pero sí de más de medio millón de ciudadanos que utilizan el Metro. Y nos hemos encontrado con que el Comité de huelga, con ocultación por lo menos de una de las centrales sindicales que no fijó su posición ahí —es decir, que, después de declarar que no negociaba, eran ya el Comité de Empresa y el de huelga— resulta que afirma que el Estado no era quién para fijar servicios mínimos porque eso no era un servicio esencial. Considero que, por lo menos, hay que reconocer al Estado que tiene una autoridad para saber cuáles son los servicios esenciales de la comunidad. A partir de eso no vale el subterfugio, que la jurisprudencia tendrá que valorar, de decir: es que no ha habido notificación individual. Bien notificados se vieron aquellos que dijeron que no querían cumplir las órdenes.

Por tanto, creo que la cuestión se plantea desde un punto de vista estrictamente democrático en estos términos. Además, si nos referimos a la legislación del Tribunal Constitucional, a la del Tribunal Supremo y a las recomendaciones que hace la Organización Internacional del Trabajo, así como a la experiencia sindical en los países democráticos, en todos los casos, dependiendo según los países, hay requisitos cualificados para que se pueda hacer huelga en los servicios públicos. Las fórmulas van desde, por ejemplo, la obligación de votación en urna secreta del 75 por ciento de la plantilla que sea favorable a eso hasta mecanismos de conciliación y de intervención obligada por parte del Gobierno.

Dada la sensibilidad del Partido Comunista, como no conozco el Decreto de servicios mínimos del Metro de

Moscú, no sé realmente cuál será el planteamiento que exista en otras latitudes, pero lo que sí es absolutamente cierto es que en este tipo de servicios —y la Constitución lo dice y la lógica también lo refrenda— tiene que haber un cierto mantenimiento de unos servicios esenciales. Tiene que haber ese respeto, y lo que no cabe es un enfrentamiento frontal con el Gobierno diciendo que no se cumplen porque no se consideran convenientes. Ahí es donde me parece que se sitúa la cuestión en estos momentos. Creo que el Gobierno, y concretamente el Ministro que les habla, ha sido enormemente prudente a la hora de remitir los hechos al Fiscal. No es el papel de un Ministro, aunque tenga ciertos conocimientos de rudimentos de Derecho, hacer una cualificación de tipo penal. Lo que sí hice, el día que se produjo la desobediencia con una voluntad clara de paralizar el Metro y de hacer imposible el cumplimiento de estos servicios mínimos, fue dirigir un oficio al Fiscal General del Estado, cuyo contenido literal es el siguiente:

«Comprobado el total incumplimiento por los trabajadores del Ferrocarril Metropolitano de Madrid de la Orden ministerial de 17 de los corrientes sobre servicios mínimos en dicho ferrocarril, servicios que fueron declarados esenciales por Real Decreto 495/1980, de 14 de marzo, pongo en conocimiento de V. E. los citados hechos a los efectos penales en su caso pertinentes, sin perjuicio de las medidas disciplinarias que sean de aplicación en base a lo dispuesto en el artículo 16.1 del Real Decreto-ley de 4 de marzo de 1977 y artículo 2.º de la Ley de 30 de julio de 1959».

El Fiscal General del Estado contestó al oficio de la manera siguiente:

«Excelentísimo señor: Acuso recibo a V. E. de su oficio de 27 de los corrientes relativo a los posibles efectos penales del incumplimiento de la Orden ministerial de 17 anterior, sobre servicios mínimos esenciales con ocasión de la huelga de trabajadores del Ferrocarril Metropolitano de Madrid. Al propio tiempo, ruego a V. E. que me comunique la identidad de los trabajadores adscritos a tales servicios mínimos y las certificaciones de los requerimientos expresos hechos a los mismos, así como los medios utilizados para acreditar su realización efectiva, datos estos que estimo indispensables para tomar cualquier decisión de principio sobre la existencia de delitos de desobediencia del artículo 237 del Código Penal». No el 222, que es el que corresponde a la sedición; cosa que dice el Fiscal, no lo dice el Ministro; es decir, yo no he hablado en ningún momento de sedición. Lo que sí creo claramente es que hay un posible delito de desobediencia, con el único argumento de que aquí, como en Fuenteovejuna, no se puede individualizar, pero los hechos sí configuraban una clarísima desobediencia.

Figura otro oficio en el cual se hace una relación de los hechos con la remisión nominativa que se ha hecho.

Por tanto, concluyendo, entiendo que, desde un punto de vista estrictamente democrático, la Constitución fija unas condiciones claras de respeto a los derechos de los ciudadanos en su conjunto en relación con el chantaje masivo que se puede producir con el ejercicio indiscrimi-

nado del derecho de huelga. Eso ha tenido una regulación que ha sido modificada por la jurisprudencia y con respecto a la cual este Ministerio ha sido cuidadosamente respetuoso, y ésa es la situación actual hasta que se promulgue la nueva Ley de Huelga. A partir de aquí, considero también que el comportamiento que ha tenido el Ministerio en este caso ha sido escrupulosamente respetuoso con lo que es un Estado de Derecho y con lo que es la defensa de la mayoría de los ciudadanos frente a una minoría que, incluso pasando por encima de la representación sindical organizada, se irroga el derecho de valorar si los actos de un Estado son conformes a Derecho o no. Me parece que ahí es donde está planteada la cuestión, y creo que eso es absolutamente democrático.

Nada más, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro. Señor Pérez Royo, tiene usted la palabra por espacio de cinco minutos como máximo.

El señor PEREZ ROYO: El señor Ministro nos ha dicho que estaría prudente o, en todo caso, que iba a estar enormemente prudente la notificación al Fiscal. Francamente, creo que no fue una actitud prudente, sino una actitud equivocada. De cualquier forma, no puedo darme por satisfecho de ninguna manera con la intervención del señor Ministro en esta sesión.

Es más, a mí me ha sorprendido ver que una persona de las condiciones que ha dicho anteriormente —y sigo manteniendo— del señor Barón, en las que yo sigo creyendo a pesar de todo, y de sus dotes parlamentarias por todo el mundo reconocidas, necesite recurrir a argumentos que a uno sí le recuerdan un cierto desfase cultural y una falta de sensibilidad, argumentos como los del Metro de Moscú, que el señor Barón sabe que están completamente fuera de lugar. A mí eso sí que me sigue recordando el lenguaje de hace diez años, y me da mucha más pena escuchárselo al señor Barón. Como me recuerda el lenguaje de hace diez años el hablar de colectivos de rehenes y oír hablar en esos términos del ejercicio de la huelga en servicios públicos.

En la discusión constitucional hubo proposiciones conservadoras de eliminar la posibilidad de huelga de los servicios públicos en cuanto al derecho de huelga reconocido en el artículo 28 de la Constitución. Afortunadamente, y gracias a la posición de la izquierda y también del Partido Socialista, esto no cuajó en el texto constitucional y hoy los trabajadores de los servicios públicos tienen reconocido el derecho de huelga y, por tanto, los trabajadores en empresas públicas tienen reconocido el derecho de huelga en las mismas condiciones que los trabajadores que desarrollen servicios públicos en régimen de iniciativa privada. Y no se puede hablar así de alegremente de colectivos de rehenes. Es más, dándole la vuelta a esto yo diría que el Gobierno, en cierta medida, con su política antisindical, con su política laboral, está convirtiendo en rehenes a una serie de trabajadores de las empresas públicas y se está demostrando claramente con las últimas negociaciones sindicales.

Pero, en todo caso, lo que yo no puedo admitir de ninguna manera es que el señor Barón siga empeñado en plantear la huida al Derecho penal, porque además la conclusión lógica de sus razonamientos sería el seguir aplicando ese tipo de medidas, que yo espero que no va a seguir por ahí, como el notificar al Fiscal, si es que los tiene, los nombres de los que se trata, etcétera. Efectivamente, no creo que eso se vaya a producir, porque, aunque él diga que ha obrado con una exquisita cautela, que ha obrado con prudencia, sabe perfectamente que ha obrado con notoria imprudencia y que ha bordeado el riesgo de gravísimo comportamiento antidemocrático.

Yo, aunque no tengo nada más que decir, sí que añadiría, para completar, por si tiene a bien incluirlo entre los inventarios inaceptables que dice de nuestras preguntas, que nos extraña el celo que el señor Ministro ha mantenido en relación a este tema con la ausencia de celo en relación al tema Bardellino mantenido por el Gobierno. Todavía no ha ejercido la acción penal el ministerio fiscal en relación al caso Bardellino.

El señor PRESIDENTE: Me parece que se sale un poco de la cuestión; es un tema colateral.

El señor PEREZ ROYO: En todo caso, el Gobierno está empeñado en convertir a los sindicatos en el malo de la cuestión y, en concreto, a un sindicato, Comisiones Obreras, sobre el que el Presidente del Gobierno ha hablado. Yo creo que esto es sacar las cosas del lugar y no se puede decir que un sindicato, Comisiones Obreras, esté actuando contra el Gobierno por ser un Gobierno socialista, y lo que sí se puede decir es que este Gobierno, en puntos concretos como éste, está tratando a los sindicatos como no los habían tratado ni siquiera anteriores Gobiernos.

Yo comprendo, y creo que mucha gente puede comprender, que este Gobierno esté aplicando una política liberal o esté copiando determinados elementos de Gobiernos autoritarios. Comprendo que haga una política monetarista tan dura como la de la Thatcher; comprendo que haga una política de control del déficit tan dura como la de Reagan, como la de Thatcher también, porque la de Reagan no es tan dura; comprendo que haga una política económica en este sentido. Lo que no comprendo es que, además, copie el elemento más reaccionario de esos Gobiernos, es decir, el de la política deliberadamente antisindical.

Espero que este caso sea un caso aislado y que no se inscriba dentro de lo que nosotros calificamos como la huida al Derecho penal. Es decir, que el Gobierno se mantenga en los límites actuales y que no continúe yendo al Derecho penal, porque sería enormemente preocupante.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Pérez Royo.

Señor Ministro, tiene usted la palabra para contestar si éste es su deseo.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barón Crespo): Verdaderamente, quien ha planteado la cuestión en estos términos no es el Gobierno, sino que ha sido el señor Carrillo Solares, a quien usted sustituye hoy, al hablar de una postura del Partido Comunista.

Yo no comprendo por qué cuando se plantea, por ejemplo, el interés de este tipo de normas en la Unión Soviética los comunistas se ofenden. En la pregunta se le dice al Gobierno que está adoptando posturas favorables a mafiosos italianos. Yo no lo he hecho constar en mi contestación; ha sido usted quien ha sacado el tema. El Gobierno, concretamente en relación con el Magistrado correspondiente del Tribunal Supremo y con el otro Magistrado, ha adoptado medidas y curiosamente, al día siguiente de salir esta pregunta, el Consejo de Ministros no solamente hizo eso, sino que concedió una nueva extradición; se ha abierto un expediente, el Fiscal ha actuado y el Consejo General del Poder Judicial, que es el que tiene la facultad disciplinaria, también ha actuado. Es decir, que es absolutamente falso el paralelo y el parangón. Sin embargo, lo que sí resulta asombroso es que, cuando alguien alude a que en los Estados Unidos, en Francia, en Alemania o en Italia, hay tal legislación; y uno dice «Hombre, y en la Unión Soviética, ¿qué pasa con el Metro?», entonces se diga que eso es una ofensa al Partido Comunista. Me parece que es absolutamente inaudito, es un problema casi de cambiar de referencias, no de izquierdas, sino de referencias geográficas hacia el este.

Planteadas la cuestión en estos términos, se dice que el Gobierno vuelve a una política autoritaria. Eso no es cierto. Ha habido bastante huelgas en el transporte en estos meses, más desconvocadas que convocadas, y en la mayor parte de los casos se ha podido negociar normalmente con ambas centrales sindicales y con otras, y las centrales sindicales han aceptado la negociación porque, en principio, además, hay que decir que son conscientes de la impopularidad de estas medidas y de la necesidad del cumplimiento de los servicios. En el caso del Metro de Madrid no era así. En este caso ha habido este año una huelga salvaje y, repito, incluso con intentos de sabotaje y destrucción de material, huelga salvaje que parece que eso es el ejercicio del derecho de los trabajadores. ¡Inaceptable! Y luego ha habido una negativa explícita a cumplir con órdenes emanadas del Gobierno, después de que el Gobierno y el Presidente de la empresa, en este caso concretamente, hubieran intentado negociar. ¿Qué es lo que pasaba? Que se pretendía, precisamente, convertir a los ciudadanos en rehenes, y resulta paradójico que se diga que se coarta absolutamente el derecho de huelga cuando he demostrado de una manera paladina que el 75 por ciento, y casi el 80 por ciento de la plantilla, hacía huelga normalmente y sin ningún problema. Lo que pasa es que hay que tratar de coonestar y hacer compatibles los derechos de los ciudadanos con los derechos de los trabajadores, sobre todo cuando, además —y en esto insisto—, se utiliza un método, y yo no quiero acusar a nadie, a través del cual desaparecen las centrales sindicales o se les quita todo tipo de protagonismo y

responsabilidad, y todo ello acaba en una especie de Fuenteovejuna, en la cual una asamblea a mano alzada de 600 personas acaba reemplazando la voluntad de los 6.000 trabajadores.

Ese no es un método democrático, en absoluto, y es un método, además, que se caracteriza no solamente como un desafío al derecho de huelga, sino incluso, en el caso del Metro, en la huelga del 23 de febrero, cuatro días antes, a la que al final renunciaron, se planteaba con violación clarísimas del preaviso; es decir, que ya era la operación por sorpresa.

Resulta curioso que, cuando en la mayor parte de los casos, en empresas ferroviarias, aéreas y marítimas, se está cumpliendo por los sindicatos estrictamente, se negocia y se discute con ellos y no haya ningún problema (incluso en el caso de la huelga anunciada de Renfe para mañana, concretamente los sindicatos ha aumentado los servicios mínimos que pedía la empresa, sí, los ha aumentado y ha habido que modificar el nivel número 1), en el caso que nos ocupa se plantee esto como un paradigma del derecho de huelga.

En absoluto se puede decir que un Estado democrático tiene que poner determinadas limitaciones al derecho de huelga, que eso además es asumido por las centrales sindicales, que negocian sin ninguna dificultad. A lo que el Gobierno se niega es al chantaje y al enfrentamiento frontal. Esa es la postura del Gobierno, y como ése es un caso clarísimo de desobediencia a la autoridad, no es una huida hacia el Derecho penal, es que yo, como Ministro del Gobierno, tengo la responsabilidad de poner los hechos en conocimiento del Fiscal. Eso forma parte de mi responsabilidad y yo no me puedo sustraer a ella. Yo no puedo eludir eso esperando a ver si se ponen de acuerdo. Y la prueba de que lo que digo es cierto es que, después de hacer esto y después de tomar medidas —que sí fueron eficaces— para que se ejerciera el derecho de huelga, que no se coartó, y al mismo tiempo se cumplieran los servicios mínimos, el Comité de Empresa, ¿qué es lo que hizo? Anunció un rosario de huelgas a lo largo de todo el mes de marzo, se lo pensaron mejor y al cabo de una semana firmaron el Convenio. Porque eso de estar jugando al órdago a la grande, sistemáticamente y desafiando a la autoridad del Gobierno se comprende al final que no se puede hacer.

Esto me parece que está dentro de una concepción absolutamente democrática y me siento absolutamente tranquilo también, no solamente como demócrata, sino como hombre de izquierdas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro, por su presencia entre nosotros y por haber facilitado toda la información que, a juicio de todos, ha sido de interés.

Antes de levantar la sesión quisiera informar a SS. SS. sobre una cuestión. Se refiere a la continuidad de la sesión que el señor Ministro de Industria llevó a cabo la semana anterior, si no recuerdo mal, para informar sobre la política general de su Departamento. Quedó cortada la intervención la semana anterior, falta todavía un bloque

bastante importante de información, después las correspondientes preguntas y de nuevo la intervención del señor Ministro. En este caso, he estado haciendo gestiones para intentar conseguir que en un solo día pudiéramos terminar la comparencia. Ello debería ser la próxima semana y en principio se había previsto el jueves, pero se tropieza con una dificultad y es que ese día estará en Madrid el Ministro de Economía de la República Federal Alemana, lo cual obliga a nuestro Ministro de Industria a estar presente en una serie de actos con motivo de tal visita, lo cual nos lleva a forzar las cosas para que la comparencia se lleve a cabo el próximo martes. Lo siento de veras.

He estado incluso llamando a Bruselas para hablar con el Ministro e intentar arreglar algunas cosas. La comparencia sería de la siguiente forma: Empezaría la sesión a las diez de la mañana del próximo martes, e intentaremos que los señores Diputados puedan formular las preguntas en la misma mañana, porque ese mismo día el señor Ministro tiene que contestar a una pregunta en el Senado, lo cual dará lugar a que empiece la sesión el martes a las 5,30 de la tarde. Es decir, reservamos mañana y tarde, pero con esta particularidad, ya que de lo

contrario nos veríamos obligados a dedicar dos días, es decir, dos sesiones, a la comparencia del señor Ministro, y teniendo en cuenta la carga de esta Comisión eso ya sería demasiado.

Lo siento de veras, sobre todo por los señores Diputados que vivan fuera de Madrid —entre los cuales me encuentro yo—, pero creo que éste es un tema importante, sobre todo cuando por unanimidad se aprobó ayer en el Pleno una propuesta de la Cámara para que hubiese un debate sobre política y reconversión industrial. En ese sentido, pues, la información que pueda facilitar el señor Ministro servirá, sin ninguna duda, para dar argumentos y datos a la Cámara, ya que parece ser sentimiento unánime de la Cámara el interés en que se facilite este tipo de información.

Por todo ello, esta Presidencia ha considerado conveniente forzar la máquina para que el próximo martes se convoque a la Comisión. Lo siento de veras, pero no puede hacerse de otra forma.

Muchas gracias. Se levanta la sesión.

Eran las dos de la tarde.

