



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2001

VII Legislatura

Núm. 205

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 17

celebrada el miércoles, 4 de abril de 2001

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor secretario de Estado de Infraestructuras (Blanco Rodríguez) para informar sobre:

- Las principales novedades introducidas en los pliegos tipo de cláusulas administrativas particulares para los concursos de obras del Ministerio de Fomento. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000314) 6152
- El proceso de adjudicación de material móvil de alta velocidad para la línea Madrid-Barcelona por parte de Renfe. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/000439) 6166

Preguntas:

— Del señor Contreras Pérez (Grupo Parlamentario Socialista), sobre provisiones y viabilidad del soterramiento del ferrocarril a su entrada en la ciudad de Almería. (Número de expediente 181/000631)	6201
— Del mismo señor diputado, sobre supresión de pasos a nivel en la provincia de Almería. (Número de expediente 181/000693)	6203
— Del mismo señor diputado, sobre inversiones relativas al proyecto L.A.V. Murcia-Almería (Estudios), en el año 2000. (Número de expediente 181/000694)	6204
— Del mismo señor diputado, sobre la reunión mantenida entre el Ministerio de Fomento y los presidentes de las comunidades autónomas de Castilla-La Mancha, Valencia y Murcia. (Número de expediente 181/000695)	6206
— Del mismo señor diputado, sobre la firma de un acuerdo con la Junta de Andalucía para la línea de alta velocidad Murcia-Almería. (Número de expediente 181/000696)	6206

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Iniciamos la sesión número 17 de la Comisión de Infraestructuras para proceder a la celebración de dos comparecencias del secretario de Estado de Infraestructuras y a la contestación de preguntas. La Comisión, manteniendo su línea de sorpresa constante, va a modificar el orden del día nuevamente. Las dos comparecencias se van a celebrar una a continuación de la otra y al final se verán las preguntas, tal y como ha sido consensuado por la Mesa y portavoces.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS (BLANCO RODRÍGUEZ), PARA INFORMAR SOBRE:

- **LAS PRINCIPALES NOVEDADES INTRODUCIDAS EN LOS PLIEGOS TIPO DE CLÁUSULAS ADMINISTRATIVAS PARTICULARES PARA LOS CONCURSOS DE OBRAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000314.)**

El señor **PRESIDENTE**: Comparecencia del señor secretario de Estado de Infraestructuras para que informe sobre las principales novedades introducidas en los pliegos tipo de cláusulas administrativas particulares para los concursos de obras del Ministerio de Fomento.

Tiene la palabra don Benigno Blanco.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Buenos días, señorías.

Comparezco una vez más ante esta Comisión a petición del Grupo Parlamentario Popular para informar, como ha indicado el presidente, sobre las principales novedades introducidas en los pliegos tipo de cláusulas administrativas particulares para los concursos de obra que licita el Ministerio de Fomento.

Me permitirán que lea unas palabras que pronunció el propio ministro de Fomento ante esta Comisión de Infraestructuras el pasado 15 de junio de 2000 sobre esta materia. Decía el ministro: La política del Ministerio de Fomento procurará hacer más eficiente y transparente la contratación pública. A tal efecto, el nuevo reglamento que debe desarrollar la Ley de contratos de las administraciones públicas y los nuevos pliegos de contratación que se apoyan en su desarrollo contendrán cláusulas que favorezcan la más amplia concurrencia de empresas de tal modo que el juego mismo de las ofertas asegure un producto de calidad en las mejores condiciones técnicas y económicas.

En cumplimiento de este compromiso programático del ministro de Fomento, iniciamos un periodo de reflexión en el Ministerio en el que fuimos analizando los sistemas de contratación y las incidencias que se producen en la ejecución de las obras contratadas por el propio Ministerio. Detectamos así una serie de debilidades y de problemas muy arraigados en ocasiones en el tiempo y aparentemente de difícil solución. Entre ellos, me permito resaltar ante SS.SS. los siguientes: el excesivo número de modificados, de cuantías a veces importantes, en gran parte originados por las despro-

porcionadas bajas del precio de adjudicación respecto al presupuesto de licitación que permiten los procedimientos establecidos; en algunas ocasiones, la escasa definición de los proyectos que sirven de base en la adjudicación de los concursos de proyectos y obra; la triste accidentalidad laboral que sigue existiendo en la obra pública; el alto grado de subcontratación en cadena que se produce en nuestras obras; volúmenes de obra por contrato que pueden suponer barreras a la capacidad de competir para las empresas medianas o pequeñas; escasos incentivos al cumplimiento de los plazos en los contratos, y sistemas de adjudicación con fórmulas a veces excesivamente complejas pero que podrían posibilitar mecanismos que alteren la libre competencia mediante sistemas de concertación entre las empresas licitadoras.

Para hacer frente a estos problemas consideramos necesario profundizar en los principios de igualdad, no discriminación, publicidad y concurrencia proclamados por la vigente Ley de contratos de las administraciones públicas respecto de todos los contratos celebrados por los órganos directivos, organismos autónomos y demás entes públicos empresariales dependientes del Ministerio de Fomento, objetivando al máximo los procesos y los criterios de selección de los concursantes, con plena transparencia durante la tramitación de los expedientes de contratación. Tal profundización en los principios mencionados en modo alguno podía ni debía suponer una merma en la exigencia de las debidas garantías de capacidad y solvencia técnica, económica y financiera de las empresas contratistas en orden a asegurar la adecuada ejecución de las obras. Antes al contrario debería contribuir a la correcta ejecución de los proyectos tanto en el desarrollo y aplicación de las soluciones técnicas como en la exigencia de los elementos básicos del contrato.

Somos conscientes de que el cumplimiento de estos objetivos y la corrección de los vicios o defectos que históricamente han acompañado a la contratación de la obra pública exigen un mayor ejercicio de responsabilidad por parte de todos cuantos intervienen en el proceso, sean responsables políticos, funcionarios públicos, empresas contratistas o subcontratistas, en las distintas fases del procedimiento de contratación, tanto desde que el proyecto se concibe hasta que la obra se ejecuta y es recibida por la Administración, en orden a que los proyectos sean plenamente viables en su configuración técnica, de seguridad, ambiental y económica y a que la ejecución de la obra se realice adecuadamente en plazo y por su precio de contrato.

Estimamos que, tras este proceso inicial de identificación de defectos en el proceso de contratación y de la reflexión sobre los mismos, no nos debíamos quedar en el ámbito de los principios y en su transmisión a los distintos actores que intervienen en la contratación y ejecución de la obra pública, sino que era precisa también la adopción de medidas concretas en las que que-

darán debidamente plasmadas las soluciones a las que llegamos después de tal análisis. Es en este contexto en el que nos planteamos desde el Ministerio, como una de las primeras medidas, proceder a la reforma de los pliegos de cláusulas administrativas particulares para la contratación de la obra pública y también para la contratación de asistencias técnicas para consultoría, aunque en esta comparecencia haré una especial referencia de forma singular a la obra en la modalidad más habitual, que es la del concurso abierto tras un periodo de consulta con los servicios técnicos y sectores implicados.

La exposición de las medidas concretas, introducidas en el citado pliego de contratación constituye el objeto principal de esta comparecencia, si bien, para su mejor comprensión, he creído oportuno enmarcarla en la reflexión a la que responde y en la que cobra sentido, debiendo señalar a SS.SS. que, como ya habrán advertido, no se agotan las medidas tendentes a lograr una mayor eficacia en los procesos de contratación en las citadas reformas de los pliegos de contratación del Ministerio. Los nuevos pliegos de contratación —haciendo referencia a los básicos, que son los de la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Ferrocarriles porque suponen el mayor volumen de contratación que realiza el Ministerio de Fomento— fueron aprobados respectivamente el 31 de octubre del año 2000 para Carreteras y el 17 de noviembre del mismo año para Ferrocarriles. Aprobados estos pliegos, las distintas entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio procedieron a adaptar sus propios pliegos de contratación a los mismos principios que inspiran los actualmente usados por el Ministerio.

Como principales novedades introducidas en estos pliegos tipo, puedo resaltar las siguientes: se realiza una adaptación al nuevo texto refundido de la Ley de contratos de las administraciones públicas, aprobado por el Real-decreto legislativo 2/2000, de 16 de junio; se incorpora a los mismos la doctrina de la Comisión Europea en materia de contratación, especialmente en lo que hace referencia a la valoración en los concursos de los medios humanos y materiales ofertados por los licitadores y a la valoración de las ofertas económicas en la forma que más adelante comentaré con cierto detalle; la simplificación y objetivación de los criterios de valoración, tanto de las ofertas técnicas como de las económicas, intentando lograr un equilibrio que, garantizando en todo caso la calidad técnica de las ofertas con posibilidades de ser elegidas, permita a la vez un amplio margen a la libre competencia dificultando las acciones tendentes a la concertación de precios o a cerrar el mercado de la contratación pública en detrimento de determinados grupos empresariales.

En lo que se refiere a la valoración global de las ofertas, hemos concretado dicho equilibrio en la atribución de un peso del 70 por ciento a la oferta técnica y de un 30 por ciento para la económica en el caso de los con-

tratos de consultoría o asistencia técnica, por la especial relevancia que en estos tiene la propia consistencia técnica de la oferta para hacer viable un uso eficaz del proyecto que al final se obtiene a través del contrato, mientras que en el caso de las ejecuciones de obra el peso atribuido a la oferta técnica puede oscilar entre un 50 por ciento y un 70 por ciento y, correlativamente, el de la oferta económica puede oscilar entre un 50 por ciento y un 30 por ciento, dependiendo de la complejidad y grado de especialización exigido por el tipo de obra a realizar. Con los nuevos pliegos tendemos a equilibrar el peso porcentual de la parte técnica y de la parte económica en la suma total, lo que posibilita la valoración definitiva que determina quién es el adjudicatario de las obras.

Se ha cuidado especialmente, en la línea indicada, por una parte, el aseguramiento de la calidad en la ejecución de la obra, en la prestación del servicio; por otra, se han introducido límites para evitar ofertas económicas temerarias, irreales o desproporcionadas, que es uno de los grandes vicios tradicionales del sistema de contratación pública, y también se han desterrado las conocidas y durante demasiados años vigentes líneas quebradas para la valoración de las ofertas económicas, que podían ser fácilmente manipuladas a través de la denominada baja media o de referencia, sustituyéndolas por un modelo sencillo de comprender y de aplicar que dota de una mayor objetividad al proceso de valoración y mantiene una proporcionalidad lineal, sin saltos ni mesetas injustificables, entre los distintos precios ofertados y las puntuaciones a ellos atribuidas. Conforme a estos nuevos pliegos de contratación, el cálculo de la puntuación de las ofertas económicas se realiza interpolando o extrapolando linealmente las mismas, según los casos, en una recta definida por los siguientes puntos extremos: la oferta más económica, no incurso en anormalidad, a la que se otorga 100 puntos, y el precio de licitación, al que se otorgará la puntuación que corresponda con arreglo a la fórmula: precio de licitación igual a 100 por precio menor, dividido por el precio de licitación. La formulación en el pliego tipo es algo más complicada, pero les ahorro la descripción detallada porque el concepto es el que acabo de describir.

Creemos de esta forma haber ayudado a conseguir una fórmula sencilla, quizás la más sencilla posible conceptualmente, que da plena respuesta tanto a las recomendaciones de la Comisión Europea en los expedientes que en materia de contratación ha abierto históricamente respecto al Reino de España como a las exigencias del servicio jurídico del Estado, que llevaba años manteniendo discrepancias sobre la corrección de las fórmulas quebradas que se venían utilizando, en el sentido —esta es la recomendación tanto de la Comisión Europea como del servicio jurídico del Estado— de que se otorgue mayor puntuación en la valoración de las ofertas económicas a la oferta más barata y

luego, en proporción y en escala descendente, al resto de las ofertas según su precio, en proporción equivalente de puntuaciones, sin mecanismos que distorsionen esa atribución. Mayor complicación presenta la determinación de las ofertas económicas anormalmente bajas, que han supuesto históricamente, como antes he dicho, uno de los grandes problemas de la contratación pública al permitir la adjudicación de obras a precios inferiores a los que hacen posible su ejecución, provocando en consecuencia durante la vida de la obra una tensión permanente hacia los modificados con la consiguiente incidencia administrativa y práctica en el plazo final de adjudicación y en el precio final de la obra realizada.

En los nuevos pliegos, el cálculo de la baja temeraria se realiza de la siguiente forma: En caso de concurso de consultoría y asistencia, se entenderán como ofertas incursas en presunción de anormalidad por su bajo importe en relación con la prestación exigida aquellas que o bien superen la baja media en cinco puntos o bien superen la baja máxima indicada expresamente en el cuadro de características del contrato, determinada por referencia al precio de licitación y al contenido de la prestación, aunque con la misma filosofía se establecen fórmulas un poco más complejas en el caso de las obras, que varían en función del número de ofertas presentadas y de las propuestas técnicamente aceptadas. Para la concreción de las bajas anormales sí se tienen en cuenta por tanto, como no podía ser de otro modo, pues la referencia necesariamente debe ser los precios de mercado, la denominada baja de referencia, que es la media de las bajas de las ofertas que cumplen determinadas condiciones, entre las que se encuentra la superación de ciertos estándares de calidad técnica. Hemos procurado evitar que ofertas técnicamente inviables o muy deficientes contribuyeran a alterar la puntuación de las ofertas económicas basadas en buenas ofertas técnicas y con carácter realista.

Pese a todos estos esfuerzos, no les oculto la extraordinaria complejidad técnica del tema que estoy tratando y las dificultades que entraña siempre lograr un equilibrio sano por esta vía entre la deseada libre competencia y la necesaria garantía de la calidad técnica de la oferta finalmente seleccionada. Así lo ponen de manifiesto las complejas fórmulas matemáticas incluidas en el anexo IV del pliego, que no renunciamos en el futuro a seguir simplificando. Especial relieve se ha dado también a la hora de valorar la calidad técnica de las ofertas a dos aspectos cuya relevancia singular ya anunció el ministro de Fomento en sus primeras comparecencias en esta misma Comisión y que constituyen importantes motivos de preocupación y de ocupación en materia de obra pública para el Ministerio: la seguridad y la salud de los trabajadores y de los terceros afectados o usuarios de las obras, por un lado, y el cuidado de los aspectos medioambientales en la ejecución de las mismas y en su finalización, por otro.

Para la consecución de la mejora en la seguridad y salud de las obras, hemos introducido entre la documentación técnica que todo licitador deberá presentar para participar en el concurso la memoria de seguridad y salud. Dicha memoria va encaminada a demostrar no sólo el cumplimiento de la normativa laboral por parte de las empresas concursantes, lo cual es obligatorio conforme a la ley, sino también su correcta organización y gestión en materia de prevención de riesgos laborales y de seguridad en las obras que realizan, incluyendo necesariamente en esa memoria los sistemas de prevención con los que cuenta cada concursante, la implantación de sistemas de participación y formación de los trabajadores en la prevención de riesgos laborales, la existencia de auditorías o evaluaciones externas de seguridad en las obras que se ejecutan y la capacidad del concursante para reaccionar frente a las posibles situaciones de emergencia que se produzcan. La citada memoria deberá contener asimismo, según prevé expresamente el nuevo pliego, el análisis del estudio de seguridad y salud incorporado al proyecto, su adaptación al proceso constructivo ofertado por el licitador y la propuesta de mejoras sobre el mismo. La importancia que se otorga a la memoria de seguridad y salud en el Ministerio de Fomento y el nuevo pliego de contratación tiene su reflejo en su consideración como elemento de valoración específica y puntuable de las correspondientes ofertas.

Por lo que se refiere a los aspectos medioambientales, también tienen su reflejo en la documentación técnica exigida a todos los licitadores bajo la rúbrica que consta en el anexo III, letra e), de los nuevos pliegos, programa de actuaciones medioambientales, y en su consideración como elemento de valoración de las ofertas que se presentan a los concursos. Se concibe este programa de actuaciones medioambientales como un plus que se añade a las medidas correctoras para la protección del medio incorporadas al proyecto como consecuencia del estudio de impacto ambiental y en su caso de la declaración de impacto ambiental. Se concreta en la aportación de mejoras y de un programa de vigilancia y seguimiento de los recursos naturales afectados que abarque tanto la ejecución de las distintas unidades de obra como las operaciones auxiliares o complementarias, tales como el replanteo, la ubicación y la explotación de las zonas de préstamos y vertederos, la localización y control de instalaciones, el movimiento de maquinaria, los accesos temporales y el desmantelamiento de las instalaciones de limpieza de la zona a la finalización del proceso de ejecución de la obra.

La subcontratación, otra de las grandes preocupaciones en materia de obras del Ministerio, la hemos limitado en los términos previstos en el texto refundido de la Ley de contratos de las administraciones públicas. Pretendemos que el adjudicatario se dedique realmente a ejecutar la obra o a prestar el servicio y no a subcon-

tratar lo que a su vez ha contratado la Administración con él. Constituye también uno de los aspectos a tener en cuenta para la valoración de las ofertas técnicas conforme a los nuevos pliegos y determinamos expresamente el límite máximo en el 50 por ciento, sobrepasado el cual el pliego establece que se produce una causa expresa de resolución del contrato. Sobre el plazo de ejecución de la obra o del servicio, se han establecido expresamente en los pliegos las penalidades aplicables en caso de demora respecto del plazo total o de los plazos parciales convenidos para la ejecución, siempre que sea imputable al contratista, con la posibilidad de llegar incluso a la resolución del contrato. Por el contrario, valoramos de forma positiva, especialmente en la selección de ofertas, el compromiso de reducción de los plazos de ejecución ofrecido por cada uno de los licitadores, naturalmente siempre que ello no represente merma alguna en la calidad de la ejecución del trabajo.

Hemos querido también subrayar en los pliegos la importancia que concedemos a los controles de calidad de los distintos elementos de la obra: materiales empleados, medios utilizados, productos finales obtenidos, etcétera. Con esta orientación hemos profundizado en los requerimientos del pliego respecto de la documentación que, para acreditar dicha calidad, deben presentar los licitadores mediante la aportación de certificados, sellos o distintivos de calidad emitidos por entidades debidamente acreditadas que garanticen el cumplimiento de las especificaciones contenidas en la correspondiente normativa técnica. A esta finalidad responde también el plan de aseguramiento de la calidad exigido en obras de cierta entidad, el cual incluye desde un completo análisis del proyecto y de la organización de la obra hasta sucesivos controles, informes, registros y auditorías durante la ejecución de la misma. No obstante, el contenido concreto de los controles de calidad varía lógicamente según el tipo de obra de que se trate y de los materiales utilizados, por lo que deben ser concretados en cada licitación.

Creo importante señalar que la mejora en las condiciones de contratación de la obra pública no nos la planteamos desde el Ministerio como un proceso cerrado, sino que, por el contrario, en la medida en que la experiencia, con la puesta en marcha de estos nuevos pliegos, nos demuestre posibilidades de mejora en orden a la consecución de los objetivos de transparencia, competitividad, calidad y seguridad de la obra pública, estamos plenamente abiertos a introducir las matizaciones o correcciones que sean precisas, en un proceso permanente de acercamiento a la consecución de dichos ideales. En particular, en estos momentos estamos trabajando ya en una nueva revisión de los pliegos particulares, que se convertirán en definitivos una vez que se apruebe el nuevo reglamento de la Ley de contratos de las administraciones públicas, sobre la base de las siguientes ideas: la introducción de mecanismos de valoración dinámica de los contratistas del

Ministerio conforme a la experiencia de cada uno de ellos en las obras del mismo tipo que ya estén ejecutando para el Ministerio; la fijación en el propio pliego del momento procedimental en que se procede por la mesa de contratación a la apertura y valoración de las ofertas técnicas y de las ofertas económicas; la atribución a la mesa de contratación de competencia para que ella misma, y sin remisión al órgano de contratación, inicie el procedimiento de audiencia del licitador presuntamente incurrido en temeridad y a la vista de sus alegaciones formule la oportuna propuesta al órgano de contratación; la sistematización de los criterios de valoración en sus grandes rasgos en el cuerpo del pliego, en lugar de remitirlos íntegramente a los distintos anexos del mismo; la concreción específica de los tipos de proyectos en que es necesario el plan de aseguramiento de la calidad; la eliminación de las reservas no imprescindibles por razones de titulación reservada legalmente a determinados profesionales titulados para puestos de responsabilidad en la ejecución de la obra; la acumulación de determinados trámites que hoy se plantean como sucesivos, a fin de acortar los plazos que discurren, excesivamente largos actualmente, entre la adjudicación del contrato y el comienzo de las obras; la mejora de los procedimientos de control por parte de la dirección de la obra de la subcontratación existente en la misma y la cualificación técnica de los subcontratistas; la profundización contractual en el principio de riesgo y ventura del contratista respecto al proyecto, el plazo de ejecución y el precio finalmente ofertado. Estas son algunas de las ideas sobre las que estamos trabajando para sucesivas mejoras del texto del pliego básico de cláusulas administrativas particulares. Una reflexión similar estamos realizando para los pliegos atinentes a los contratos de consultoría y asistencia.

Al margen de la reforma de los pliegos, pero respondiendo a los mismos principios que he descrito a SS.SS., se han venido tomando en el Ministerio otras decisiones que coadyuvan a la misma finalidad de consecución de los objetivos propuestos. Entre estas medidas, me permito destacar ante SS.SS. las siguientes: la prohibición expresa de acudir a los concursos de proyecto y obra, salvo casos extraordinarios de objetiva justificación, dado que los concursos de proyecto y obra se han demostrado históricamente como una de las mayores fuentes de dilatación de los procesos constructivos de la obra pública y desviaciones respecto al precio inicialmente previsto; la creación de la figura del consejero general de seguridad, con funciones de supervisión y coordinación en materia de seguridad, en el ámbito de las competencias propias del Ministerio de Fomento, para garantizar un mecanismo de seguimiento con razón de eficacia de las nuevas disposiciones en materia de seguridad y salud, a las que he hecho referencia, que prevén los nuevos pliegos; el establecimiento de cauces directos de comunicación con los agentes que intervienen en el proceso constructivo y

sus correspondientes representantes en orden a preservar y mejorar de forma continua y abierta los sistemas y medidas de prevención de riesgos y de seguridad. En este sentido, hemos mantenido y seguiremos manteniendo relaciones institucionales, tanto con la representación de las organizaciones sindicales como de las empresas más presentes en la contratación del Ministerio, para ir intentando de común acuerdo definir nuevos mecanismos para promover la disminución de la accidentalidad en la obra pública; la disminución de los volúmenes de obra en cada licitación singular cuando se trata de obras lineales, posibilitando así, por el menor importe económico de cada uno de los tramos, una mayor posibilidad de concurrencia por parte de las empresas concursantes; el establecimiento de un plan de simplificación administrativa que, en lo que respecta a contratos, prevé una serie de medidas, que se van a aprobar por orden ministerial, tendentes a mejorar la coordinación de los expedientes conexos (contratación de obra, explotación, retención de crédito, control y vigilancia, etcétera), la supervisión dinámica de estudios y proyectos, la reducción del plazo para el inicio efectivo de las obras, entre otras medidas.

Como pueden apreciar SS.SS., estamos en un proceso complejo, que nunca se puede dar por acabado, referido a una realidad muy dinámica, que exige una permanente adaptación a las deficiencias y fallos que se producen en el sistema. La complejidad del proceso entiendo que no debe hacernos abdicar del esfuerzo por lograr los mejores mecanismos para garantizar que la contratación del Ministerio de Fomento permita la ejecución de buenas obras sobre buenos proyectos y en los plazos y con los precios ajustados al mercado y a las capacidades técnicas disponibles en nuestro entorno. Con la reforma a la que me he venido refiriendo de los pliegos de condiciones particulares de los contratos y con el resto de medidas complementarias a que he hecho alusión, estamos intentando progresar en esta línea.

Quedo a disposición de SS.SS. para cualquier aclaración o comentario al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: Para su intervención, tiene la palabra el señor Segura, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor secretario de Estado, una vez más bienvenido a esta Comisión, pues siempre es muy positivo el diálogo entre el Gobierno, a través de sus representantes más cualificados en materia de competencia del Ministerio de Fomento, y la oposición y más en una mañana en que vamos a tocar temas que generan interés ciudadano, como consecuencia de la importancia que este asunto tiene para toda la colectividad española. Las Cortes Generales tienen que ser un auténtico foro de debate riguroso.

En esa línea de rigor que este parlamentario y su grupo vienen demandando, nosotros encontramos positiva su comparecencia a petición propia. Pero entenderá que, como siempre, nos falta documentación. El secretario de Estado acaba de leer 10, 15, 20 folios elaborados por el Ministerio, mediante los que da una explicación acelerada y detallada de una serie de contenidos. En este caso concreto, al igual que se ha hecho con las asociaciones empresariales de contratistas acreditadas y como marca la norma en vigor, a las que se consulta, en una línea de clarificación de los procesos de adjudicación por parte de las administraciones públicas, nos parece razonable que el Gobierno dé pasos al frente, en el sentido de tener un proceso abierto para mejorar los mecanismos de licitación, pero —y lo digo a efectos de que quede con absoluta claridad en el «Diario de Sesiones»— es deseable que las Cortes Generales tengan información previa. Le pedimos que no nos obligue a acudir a lo que dice el artículo 7 del Reglamento en vigor de las Cortes Generales, que nos permite solicitar información. Como es una información de naturaleza técnica y a todos nos une el deseo común de la calidad de la obra pública, la seguridad, el buen uso del dinero público, valores que todos compartimos y que constituyen la línea directriz que lleva al Gobierno a la elaboración y a la modificación de contenidos en los pliegos de condiciones, también los informes de la Asesoría jurídica, de los servicios técnicos o de la propia Abogacía del Estado, quisiéramos que se nos mandara un dossier a cada uno de los grupos parlamentarios para poderlo analizar y poder tener criterios más firmes.

No obstante, señor secretario de Estado, voy a hacer algunas reflexiones para que su Secretaría de Estado las considere. Nosotros tenemos muy claro que la Ley 53/1999, de 28 de diciembre, da un mandato específico y concreto al Gobierno respecto a la necesidad de un texto refundido. Este texto refundido, fundamental sin duda alguna, se convirtió en el Real Decreto-ley 2/2000, de 16 de junio, al que usted ha hecho referencia, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de contratos de las administraciones públicas. Es un paso adelante normativo esencial. Pero son necesarios otros pasos. Curiosamente, nos encontramos, si no estoy desinformado, dado que la vida profesional de este diputado que le habla no es la de jurista, con que el decreto 3854/1970, de 31 de diciembre, es decir, de hace 31 años, por el que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas generales para la contratación de obras de Estado, aún está vigente. Puede ser un salto adelante importante, en ese proceso abierto al que usted ha hecho referencia, efectuar las modificaciones que conduzcan a que se actualice una norma de hace 31 años, que además está condicionada a la estructura comercial, a la estructura organizativa de las empresas, a las nuevas tecnologías, que avanzan, como es lógico, de forma inexorable. Esto tiene que tener un reflejo en

las condiciones administrativas reguladoras de estas cláusulas generales.

Nos parece positiva la globalidad de la publicación a mediados del año pasado, como he dicho, del real decreto legislativo por el que se aprobó el texto refundido de la ley. Pero, señor secretario de Estado, nosotros creemos que el artículo 48 de ese texto refundido, sobre pliegos de cláusulas administrativas generales, se apoya en el decreto del año 1970, al que también he hecho referencia. No es discutible el contenido del texto refundido, habida cuenta de que es una ley aprobada por las Cortes Generales. Fueron loables los intentos, sin duda alguna, de las Cortes Generales en la aprobación de esta ley, donde el Grupo Parlamentario Socialista planteó enmiendas diferentes de las del Grupo Parlamentario Popular apoyando el texto remitido en aquel momento por el Gobierno. Nosotros creemos que el Ministerio de Fomento utiliza demasiado los mecanismos de concursos. Acude en muy pocas ocasiones a los concursos-subasta, acude en muy pocas ocasiones a las subastas y los concursos siempre tienen, sin que esto signifique ninguna predisposición peyorativa al respecto, la componente inexorable de la discrecionalidad derivada de los criterios de los propios técnicos que han de facilitar la información sobre la oferta económica, por un lado, y, por otro, sobre la oferta técnica.

A nosotros nos preocupa un hecho que ha sido tradicional en los concursos públicos, tanto de las administraciones locales, como autonómicas, como del Estado, y es que las empresas licitadoras suelen ir a la baja, entendiéndose por ir a la baja presentar ofertas con la intencionalidad —no digo malsana, sino propia del empresario— de que, si consiguen que se les adjudique, a continuación, los reformados sucesivos que les puedan ser aprobados les sitúen en una escala de beneficios posteriores. Esto lo hemos vivido todos en distintas circunstancias y ha sido consustancial a la vida de la Administración pública española. Desde esa perspectiva, nosotros creemos que, tal y como están redactados los artículos 85, 86 y 87 del texto refundido sobre supuestos de aplicación del concurso, existen unos márgenes de discrecionalidad, que será luego obligación del propio responsable máximo gubernamental en el Ministerio del que estamos hablando, hacer que esa discrecionalidad se sitúe en la franja en que la norma común, concurso tras concurso, pueda aportar la mayor claridad posible justificativa de las puntuaciones obtenidas.

Señor secretario de Estado, le he escuchado con interés, en esa lectura rápida que ha efectuado, aspectos vinculados no solamente a la intencionalidad respecto a la seguridad de la obra, sino aspectos vinculados a la oferta económica. Este grupo parlamentario se ha interesado, en la medida de las posibilidades que ha tenido, por los contenidos del pliego, lo hemos leído y, por ejemplo, por lo que se refiere a la oferta económica,

establecen una fórmula en la que aparecen dos parámetros, un primer parámetro —llamémosle P_1 —, que es el correspondiente a la oferta más económica, a la de menor precio para la Administración pública, a la que se otorga una puntuación de 100 puntos, y otro segundo parámetro —llamémosle P_2 — correspondiente al presupuesto de contrata, y al que se aplica la fórmula 100 por el precio menor dividido por el precio de la contrata. Nos gustaría disponer de la información de los servicios técnicos justificativa de la aparición de estas fórmulas de naturaleza empírica, sin que nos mueva nada más que la intencionalidad que queremos reconocer al Gobierno de la mayor claridad posible en el establecimiento de esas puntuaciones. La aparición de medio punto o de un punto más o menos en el tema de la oferta económica condiciona la adjudicación correspondiente. Otras reflexiones. Por ejemplo, las garantías exigibles y recogidas en el pliego de condiciones cuando el contrato se adjudica, cuando el contrato público se ha abierto y ya se ha producido una resolución y se adjudica a una empresa cuya oferta económica ha estado muy por debajo de la media. Nosotros querríamos saber qué criterios se siguen, porque oímos de fuentes interesadas, como es lógico de las empresas contratistas que concursan, que unas tienen un criterio y otras otro con respecto a los contenidos de los pliegos de condiciones.

Nosotros le pediríamos, señor secretario de Estado, que nos concrete, puesto que en el texto refundido de la Ley de contratos de las administraciones públicas que, si no estoy desinformado, determina un sistema de garantías complementarias de hasta un 16 por ciento en función de la desviación de la oferta seleccionada respecto de la oferta media y de su aproximación al umbral a partir del cual las ofertas deben ser consideradas como anormalmente bajas, cuáles son los criterios que se siguen ante el amplio número de ofertas que en un determinado concurso se puede producir, cuáles se consideran excepcionalmente bajas, cómo se obtiene el valor del parámetro medio, cómo se fija el intervalo razonable de cumplimiento de los requisitos recogidos en el pliego de condiciones y, consiguientemente, cuál es el peso específico que se da a cada una de las ofertas.

Termino, señor presidente, reiterando que sería muy positivo, desde el punto de vista de la riqueza parlamentaria, de la riqueza democrática, porque aquí estamos representando a cuarenta millones de ciudadanos españoles, todos los grupos parlamentarios, por escasa que sea la representación de un determinado grupo, que dispusiéramos de información en temas de naturaleza técnica previamente, en los que además es deseable el consenso, desde la óptica de la defensa del bien público. Señor secretario de Estado, este grupo parlamentario ha tenido que buscar la información y algunos diputados de este grupo hemos dedicado unas horas a leerla, a estudiarla y hemos buscado el asesoramiento correspondiente, ha analizado todos y cada uno de los conte-

nidos de un documento que lleva ocho meses circulando. No estamos pidiendo un documento reservado del Gobierno. Me refiero al pliego de cláusulas administrativas particulares tanto para el caso de obra como de consultoría y asistencia. Naturalmente, esto tiene un componente técnico importante y no constituye un dogma cerrado, como usted ha dicho. Disponer de la información en la que el Ministerio se sustenta, elaborada por los servicios técnicos jurídicos o de ingenierías y de la propia Abogacía del Estado es un derecho que tenemos, que no nos lo niega el Reglamento, y por la voluntad del Ministerio a comparecer, nosotros estamos convencidos de que la comparecencia sería mucho más rica si pudiésemos disponer previamente de los razonamientos técnicos a los que he hecho referencia.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: En primer lugar, quiero saludar a don Benigno Blanco en esta comparecencia. Brevemente voy a insistir en lo que acaba de decir el señor Segura sobre la documentación. La documentación relativa a este tema es muy compleja. El mismo señor secretario de Estado nos lo dice, nos ahorra la explicación matemática y hace una pasada rápida porque son muy compleja algunas de las fórmulas que se usan. Nosotros no somos un grupo —y con esto no critico absolutamente nada— que acostumbremos a buscar información previa, como otros grupos pueden hacer, y me parece legítimo y muy correcto, pero hoy hemos escuchado una intervención explicando, en líneas generales, todas las novedades introducidas en los pliegos de cláusulas administrativas. De ellas se deducen prácticamente las tres palabras básicas de la primera intervención del ministro en esta Comisión en junio pasado, los tres conceptos: calidad, seguridad, modernidad. Hoy creo que la palabra modernidad no ha salido, pero al hablar de renovación ya es estar en modernidad. Nos ha hablado de calidad respecto a ofertas, de todas las formas de presentación de los conceptos, del control de calidad. En cuanto a seguridad, nos habla del control de memorias en toda la cuestión laboral que pueda crear conflicto y que tiene que estar muy bien detallada en las ofertas. Nos parece muy bien. He anotado dos temas más, de los que seguramente hablaré en la posterior comparecencia. Ha hablado de la subcontratación, de limitarla al máximo, y también de la mesa de contratación-audiencia de los ofertantes, que me parece muy importante.

Le quiero agradecer la información que nos da, señor secretario de Estado. Me gustaría que nos mandara información más concreta cuando sea el momento, según ustedes, y también querría saber cuándo entraría en vigor y si esto es para obras y concursos de adquisiciones del Ministerio de Fomento. La comparecencia

se refiere a pliegos de condiciones de cláusulas administrativas particulares para los concursos de obras del Ministerio, y ello afecta a todos los concursos.

Con estas simples indicaciones que le pido, dejo para la otra comparecencia alguna referencia a lo que acabo de decir.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Como portavoz del Grupo de Coalición Canaria, en primer lugar, quisiera agradecer la información que nos ha facilitado don Benigno Blanco respecto a esta contratación administrativa. Ha sido una exposición acorde con los principios de legalidad y de normativa administrativa que regulan todo el cuerpo legislativo del Estado español sobre los contratos administrativos, con el cierre de una obra legislativa de plenas garantías jurídicas como el Real Decreto legislativo 2/2000, que viene a poner un orden sistemático, con garantías no solamente de calidad y transparencia que exige todo Estado democrático sino para el sector privado que accede a los contratos por las vías administrativas que se señalan.

La labor que se realizó en el real decreto legislativo para dotar al sistema de una normativa clara y sistemática ampara todo. Para eso hay unos mecanismos de control desde esta Cámara a través del control constitucional y reglamentario al Gobierno, que se somete a los controles de esta Cámara, los controles de legislación y los que la jurisprudencia española ha venido sentenciando hasta el todopoderoso instrumento de la legislación contencioso-administrativa —podemos enorgullecernos en España de tener una Ley de lo contencioso-administrativo— para que los ciudadanos, las entidades, las personas físicas o jurídicas que se consideren menoscabadas en sus derechos ante la ley puedan recurrir ante los tribunales de Justicia. Por tanto, jurisdicción del ámbito de la Justicia y de la Magistratura y, en segundo lugar, los sistemas de control interno, a través de la intervención delegada y de la intervención correspondiente del Ministerio, para la transparencia y adecuación al principio de ley de todo contrato. El Decreto 2/2000 también viene a sistematizar las facultades discrecionales de toda administración pública. Una vez puestos todos los mecanismos de control, bien judicial, bien parlamentario, bien contencioso-administrativo, bien de intervención delegada, la Administración tiene que tener las facultades necesarias de discrecionalidad, lo que se llama condiciones subjetivas de la adjudicación de los contratos públicos de las administraciones públicas. Por tanto, si se ciñe al principio de legalidad, no se le pueden tasar las facultades del concurso-subasta ni las condiciones de la subasta ni las del concurso. Son tres opciones legales que tienen las administraciones públicas para

conceder las adjudicaciones correspondientes de los contratos. Tan legítima es la fórmula de la subasta como la del concurso-subasta o la del concurso, si cada una se ajusta a las normativas del decreto legislativo al que estoy haciendo referencia.

Cuando repasamos la normativa, y a eso se ha ajustado exactamente la intervención explicativa del señor secretario de Estado, vemos que la Administración tenía que corregir una práctica, como los reformados de obras, que antes de la existencia de este real decreto ley se había venido desvirtuando. En las distintas administraciones públicas, sean la general del Estado, las de las comunidades autónomas que tienen transferidas competencias en obras públicas fundamentalmente o la Administración local o territorial, como en el caso de Canarias con los cabildos insulares o, en el territorio peninsular, las diputaciones provinciales, que pudieran tener competencias en este aspecto, llamaba la atención los continuos reformados de obras que se venían haciendo, que podían encubrir una práctica no deseable. Eso motivaba las protestas de licitantes que en su día concurrieron a la fórmula por la que optara la administración pública correspondiente y quedaron fuera de ella, pues entendían que una práctica viciosa, que podría entrar en el terreno de lo doloso o incluso de la prevaricación, podría estar favoreciendo la adjudicación al adjudicatario original que concursó bajo la fórmula legal en aquel momento. La acumulación de reformados desvirtúa el precio inicial de adjudicación de la obra al llegar al precio final de su terminación. Creo que ésta era una de las causas que hacían necesario clarificar y ordenar la normativa, y a esto se ha referido el secretario de Estado don Benigno Blanco.

A este texto refundido se ha ajustado milimétricamente la información, como no podía ser de otra manera, a un principio de legalidad y de ley administrativa. En el libro primero del real decreto legislativo está todo lo que se refiere a los contratos de las administraciones públicas, desde el ámbito de la aplicación subjetiva hasta las facultades que tiene previamente la Junta consultiva de contratación administrativa, organismo que tiene sus responsabilidades y está sometido al principio de ley. Cuando se llega a unas garantías para el ciudadano o para las personas físicas o jurídicas que contratan con la Administración, se han sistematizado los distintos tipos de contratos administrativos. Si la sujeción al contrato administrativo está ahí —y lo veremos en la segunda comparecencia del señor secretario de Estado—, no es de recibo que una persona física o jurídica que concursa y acepta las reglas previas del concurso, cuando no se le adjudique, plantee un contencioso o una explicación distinta. Esto no se admite ni siquiera en las leyes deportivas.

Por tanto, y termino señor presidente, celebro la corrección y también que, cuando haya casos concretos de una adjudicación determinada sobre la que se pueda presumir una cuestión de discrecionalidad que entre en

el terreno de la arbitrariedad, las distintas instancias, judiciales, contenciosas o parlamentarias, tendremos la ocasión de exigir el control a la administración correspondiente, bien en las Cortes Generales, bien en los parlamentos autonómicos, según el concepto de ley administrativa.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Vasco, tiene la palabra el señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Gracias por su presencia, señor Blanco.

Muy brevemente, su exposición, aparte de agradecerse, tengo que decir que suena bien. Usted ha hecho una relación, con conocimiento de causa, de los problemas habituales en las contrataciones del Estado y de sus organismos diferentes, los males endémicos que ha presentado, los modificados, las reformas, las revisiones de precios, la indefinición de los proyectos, los problemas que genera la subcontratación, los problemas que generan los propios subcontratistas con concertaciones previas o posteriores, la barrera que supone los volúmenes de obra a veces inalcanzables para algunas empresas, y el problema de los plazos, caballo de batalla de muchas obras de la Administración. En ese sentido, estamos de acuerdo, pero nos sentimos un poco escépticos acerca de que la nueva reglamentación vaya a solucionar esos problemas que, repetimos, entendemos endémicos y de difícil curación. Hablando en plan coloquial, la gente más o menos cercana al mundo de la obra siempre suele decir que las empresas ganan bastante más con los abogados que con los ingenieros. Tristemente, eso es algo que se repite porque vemos que la nueva normativa sigue concediendo de un 50 a un 70 por ciento —hablo de ejecución de obra— a la valoración de la parte técnica y de un 50 a un 30 por ciento a la económica. Hay que decir que en esa parte técnica, como no puede ser de otra forma, hay valoraciones objetivas que están sujetas a los informes previos que sobre las diferentes ofertas ejecuten los técnicos de la Administración y que son valorados luego por la mesa de subcontratación del propio Ministerio. Nos parece muy bien la audiencia que esa mesa va a dar a los subcontratistas, y no vamos a entrar en lo que aquí se ha expuesto por algún grupo sobre la procedencia o no de los concursos, concursos-subasta o subastas puras y duras, porque entendemos que la Administración debe tener esas tres opciones; otra cosa es el uso que haga de ellas, y en ese sentido entendemos que a veces se abusa de unas fórmulas cuando podrían emplearse otras, pero no creo que sea ése el objeto de la comparecencia en este momento.

Pediríamos al compareciente que nos explicase brevemente qué calificación merece la subcontratación que se quiere limitar, si la de una empresa a la que se le asigna una parte de una obra o si merecen esa calificación de subcontratación, por ejemplo, las cuadrillas de

especialistas, encofradores, ferrallistas, el alquiler de maquinaria, etcétera, las prácticas que a usted le consta que están desarrollando las empresas y que entendemos que no están tipificándose como subcontratación, lo cual permite a las empresas modificar sustancialmente, a nuestro juicio, las condiciones iniciales previstas en la adjudicación de la obra.

Otro tanto tendríamos que decir de la indefinición de los proyectos. Creemos que es algo en lo que hay que luchar diariamente, porque a ello se agarra el subcontratista para modificar tanto los precios como los plazos de ejecución de obra, y ya llegamos a lo que a nuestro juicio es la peor entrada o falsa entrada que tienen muchas empresas para conseguir obras. Difícilmente hay obras que se acaban dentro de los plazos licitados, plazos que además a veces se modifican, como usted bien conoce, con la dilación en la firma de las actas previas y esos finales de obra que estamos acostumbrados a ver a veces en los medios audiovisuales, cuando se ve cortando una cinta y los equipos siguen trabajando por otra esquina, haciendo esos remates de obra que luego se prolongan en el tiempo.

Los plazos son un elemento importante en la contratación de obra, y esos plazos —hay que decirlo con claridad— perjudican a los más honrados a la hora de hacer la oferta, porque si están hablando de plazos reales probablemente se les escape la concesión de obra y al final la obra se ejecutará con un alargamiento en los plazos que está perjudicando sensiblemente, insisto, a quien ha sido más preciso en la asignación inicial de los plazos y, sin embargo, en la valoración de la oferta van en su contra cuando la ejecución real se dilata en el tiempo.

Entendemos, por todo lo que nos ha explicado, que esa es la batalla en la que se encuentran los órganos técnicos del Ministerio para conseguir solucionarlo en el tiempo. Esperemos que así sea, señor Blanco, pero permítame que me sienta un poco incrédulo ante las modificaciones de las condiciones. Yo diría que en el mundo de la contratación el Estado tiene —permítame la expresión— el colmillo retorcido, y aunque el señor Mardones nos habla de que, cuando hay problemas, vayamos a los tribunales, todos sabemos que esa no es la solución ideal y que desde luego no es la solución que en el tiempo puede dar fin a los problemas o conseguir que mejoren las condiciones, sino que esa es una solución a posteriori que además casi nunca tiene la concreción final de arreglar la cuestión para la cual se ha llegado a esas instancias.

Yo no tengo nada más que decirle. Esperemos que esa idea que parece impregnar al Ministerio de modificar y mejorar estas condiciones se demuestre, y para ello vamos a tener ocasión hoy mismo de ver cuáles son los parámetros que se han aplicado en una contratación que ha habido no hace mucho, y a ello nos referiremos esta misma mañana. Gracias de nuevo por su comparecencia, y nada más, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE:** El señor López-Amor, por el Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA:** En primer lugar, agradezco la presencia del secretario de Estado, don Benigno Blanco, para explicarnos, a petición del Grupo Parlamentario Popular, cuáles son las principales novedades en los pliegos de cláusulas administrativas particulares para los concursos de obras del Ministerio de Fomento.

Voy a empezar diciendo la frase con la que voy a terminar, y es que suscribo íntegramente, como Grupo Parlamentario Popular, la intervención del secretario de Estado. ¿Por qué digo esto? Porque, después de escuchar su intervención y las de otros parlamentarios en representación de sus grupos, he de decir que coincido con alguno de ellos, en concreto con el del Partido Socialista, en calificar estos nuevos pliegos como una profundización de la transparencia en la contratación realizada por el Ministerio de Fomento, y yo creo que esa es la línea que marcó el ministro de Fomento en su comparecencia inicial del 15 de junio, y a partir de ahí se han ido moviendo, en lo que estamos detectando desde nuestro grupo, las diferentes piezas del Ministerio con la finalidad clara de conseguir una mayor transparencia, una mayor publicidad y una mayor concurrencia, sin olvidar lo que ha sido el *leit motiv* de toda la legislatura, que no es otro que la seguridad, que también se introduce dentro de los pliegos de cláusulas administrativas particulares que hoy nos ha venido a explicar y a comentar el secretario de Estado.

Por tanto, suscribimos ampliamente la intervención del secretario de Estado y reconocemos que es un paso adelante, pero que no es un paso estático, sino que con la juventud que tienen estos pliegos tipo de cláusulas administrativas ya se está pensando en profundizar todavía más en el camino que antes he comentado, como también ha observado el secretario de Estado.

En este sentido, quiero hacer algunos *flashes* sobre lo que a nuestro grupo le parece más importante de estos pliegos de cláusulas tipo. En primer lugar, yo creo que se ha dejado de lado por una vez el economicismo que podría plantearse en cualquier tipo de contratación administrativa para dar una importancia cada día mayor a la oferta de carácter técnico, entendida ésta como un conjunto de precisiones, no sólo técnicas, sino de otro tipo, que adornan lo puramente técnico, dándole una importancia casi del 70 por ciento, mientras que la oferta económica queda reducida a los alrededores del 30 por ciento.

Yo creo que además se establecen una serie de cauteles para dejar a todas las empresas que contratan con las administraciones públicas en unos ámbitos que son razonables, como intentar impedir que la subcontratación supere el 50 por ciento de cada obra en cada caso. También se penaliza el incumplimiento de los plazos, pudiendo incluso llegar a la resolución de las adjudica-

ciones, pero al mismo tiempo hay una valoración positiva si hay una reducción de los plazos. Por tanto, es un camino que tiene una doble dirección, y yo creo que podría simplificarse diciendo que valora de forma muy positiva a aquellos que consiguen reducir los plazos en la ejecución de las adjudicaciones de obra pública, o de cualquier otra adjudicación, mientras que se penaliza a aquellos que incumplen sistemáticamente los plazos.

Yo quiero llamar la atención, sobre todo, sobre dos cosas que me parecen no sólo un progreso con respecto a la anterior situación sino además claramente progresistas. Me estoy refiriendo a la introducción con carácter obligatorio de una memoria de seguridad sobre los trabajadores y sobre los derechos de terceros afectados. Es importantísimo que se incluya esto dentro de las obligaciones que tiene cualquier contratista cuando se presenta a un concurso de cualquier obra pública por lo que eso supone de pensar en terceras personas, no sólo en las relacionadas de forma inmediata con las administraciones públicas.

Quiero destacar también una cosa importantísima y de marcado carácter progresista, y es el programa de actuaciones medioambientales. Este binomio de seguridad laboral, de los trabajadores y de seguridad medioambiental hace posible un objetivo de la Secretaría de Estado y del ministro de hacer un crecimiento que algunos llaman de sostenibilidad. Desde el punto de vista de las infraestructuras, hoy no se puede vertebrar un Estado si no se es capaz de preocuparse por la seguridad y la salud de los trabajadores que le hacen posible, de los derechos de los terceros afectados y si no se incluye una memoria medioambiental que se preocupe por la conservación del medio ambiente y su perfeccionamiento.

Señor secretario de Estado, quiero felicitarle por estos nuevos pliegos y animarle en esa voluntad reformista que, de forma dinámica, quieren tener usted y su Ministerio en cuanto a estos pliegos de condiciones. Es un avance importantísimo desde el punto de vista de la publicidad, de la seguridad, de la transparencia y de la concurrencia de los diferentes operadores económicos en los sectores de infraestructura. Por todo ello, nuestro grupo suscribe íntegramente su intervención.

El señor **PRESIDENTE:** En relación con las intervenciones de los distintos diputados, esta Presidencia tiene que decir que la información solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista sobre la última comparecencia que se produjo en esta Comisión ha sido tramitada ayer mismo hacia todos los grupos parlamentarios. Probablemente la reciban ustedes hoy o a lo largo de mañana. Es decir, la información de la última comparecencia está ya a disposición de todos los parlamentarios que la solicitaron.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Gracias a los señores portavoces de todos los grupos por sus intervenciones que en este caso, y se puede afirmar con fiel reflejo de la realidad, manifiestan un amplísimo consenso sobre las preocupaciones que inspiran la reforma de los sistemas de contratación del Ministerio de Fomento, consenso que entiendo también, a la luz de lo que he escuchado, se extiende en gran medida a las propias soluciones que hemos ido estableciendo en los pliegos.

Haré un breve comentario, para no alargarme excesivamente, dado que no hay temas polémicos en esta primera comparecencia, a algunos de los comentarios que han hecho los distintos portavoces de los grupos parlamentarios. En cuanto al señor Segura y su permanente reivindicación de la falta de documentación con carácter previo a estas comparecencias parlamentarias, iba a contestarle que si nos hubiese pedido los pliegos de contratación, que es el objeto de la misma, se los hubiese enviado. Pero como al final de su intervención ha dicho que ya los tiene, creo que la documentación básica de que dispone es la necesaria para poder opinar sobre lo que es el objeto de la comparecencia, que son esos pliegos que tiene fotocopiados y que no son ningún documento secreto. Están a disposición de todos los que participan en los procedimientos de licitación del Ministerio de Fomento y, por tanto, circulan miles de copias por todas partes. Afirma el señor Segura que el Gobierno no debiera obligarle acudir al artículo 7 del Reglamento como método instrumental o procedimental para la reivindicación de documentos que constan en la Administración. Creo que no queda otro remedio, porque lo que no puede saber nunca el Gobierno, a priori, es qué quiere cada una de SS.SS., y la documentación administrativa son miles y miles de expedientes compuestos de cientos o miles de folios. No podemos seleccionar de *motu proprio* qué vamos enviando a Cámara. Y, dicho sea de paso, el uso que hacen SS.SS., y el juicio lo hago con carácter global, no referido a ningún grupo concreto, de las posibilidades del artículo 7 y de la vía correspondiente a las preguntas es amplio, cauntitativa y cualitativamente. Nos ocupan muchas horas en el Ministerio, y lo hacemos gustosísimos, en preparar contestaciones a esta Cámara y en remitir la documentación que se nos pide. Pero, reitero, el sistema exige que sean los señores diputados o los grupos parlamentarios los que decidan qué les interesa de lo que hay en la Administración, sobre qué materias quieren tener información, de qué desean traslado (de copias, de documentos, etcétera), porque si no nos obligarían a sustituir su iniciativa con la nuestra, lo cual creo que no es procedente ni ayudaría al control parlamentario que debe realizar esta Cámara.

Afirma el señor Segura que le parece correcta la publicación del texto refundido de la Ley de contratos. Agradezco que haga ese juicio, porque es una impor-

tante apuesta por la modernización en clave de adaptación a los principios de la Unión Europea de nuestro sistema de contratación, y reivindica que se actualice el viejo pliego de cláusulas generales que, efectivamente, es un monumento histórico en materia de contratación en este país con décadas ya de vigencia temporal. Lo cual demuestra, entre otras cosas, que era bastante bueno, porque algo que perdura por debajo y a la vez de diversas leyes de contratos, con los cambios que ha habido en la economía, en la técnica, en la preocupación respecto a la obra pública durante décadas, quiere decir que tiene unos contenidos que son de alta calidad, aunque es evidente que durante estas décadas, desde que se aprobó por decreto el pliego de cláusulas generales, muchas de sus disposiciones también han quedado sin vigor y han sido sustituidas en aplicación de las sucesivas leyes de contratos por un contenido cada vez más exhaustivo de los pliegos particulares, como los que hoy son objeto de atención en esta comparecencia.

Como crítica formula el señor Segura que, a su juicio y sin entrar en más detalles, el Ministerio de Fomento acude excesivamente a los concursos y poco a los concursos-subasta o a las subastas. Creo que le han dado réplica, que suscribo, algunos de los intervinientes, especialmente el señor Mardones y el señor Otxoa, en cuanto a que son tres procedimientos legales que están en la ley. Lo importante es usar cada uno de ellos cuando se considere el más procedente para conseguir la finalidad óptima para los intereses generales que se buscan. Debo decirle (y no tengo el dato, quizá me equivoque pero creo que no) que probablemente el Ministerio de Fomento sea, de todos los ministerios de la Administración general del Estado, el que más acude a las subastas, porque algunos programas concretos de actuación del Ministerio de Fomento, por las características específicas del tipo de obra de que se trata, se adecuan muy bien al sistema de subasta. Me estoy refiriendo específicamente al programa de conservación de carreteras, que tiene un presupuesto anual de algo más de 100.000 millones de pesetas, en el que usamos habitualmente la subasta. Precisamente hay una definición técnica a priori, son unidades de obra perfectamente identificadas con precios homogéneos según el tipo de carreteras, por tanto conocidos y contrastados, y eso permite que la subasta sea un mecanismo muy operativo. Optamos, supongo que como toda decisión es susceptible de crítica, por acudir a la subasta o al concurso según la tipología de la obra y las necesidades que se pretende atender con ellas. Creo que no sería buena una sustitución sistemática del concurso por la subasta, porque estaría en contra de otras de las preocupaciones que ha manifestado S.S., que es la preocupación por las bajas. Con el sistema de subastas, cuando se trata de proyectos complejos o unidades de obra no previamente definidos en términos económicos con carácter contrastable, se provocarían probablemente adjudicaciones a precios que no posibilitarían luego la ejecución con

ese coste de la obra. Precisamente en esta materia hay que buscar un permanente equilibrio, que no es fácil, porque el desequilibrio también es dinámico, entre la preocupación que todos compartimos de contar con buenos proyectos constructivos que tengan una precisa definición de las unidades de obra a realizar y buscar a la vez que eso se haga al menor coste posible para la Administración. Si nos fijamos sólo en el menor coste pondremos en peligro la buena ejecución de los proyectos técnicos en detrimento de la calidad de la obra, y si nos fijásemos sólo en la perfección técnica del proyecto provocaríamos deseconomías para la Administración y, en consecuencia, para el gasto público. Ese equilibrio, para el cual no hay fórmulas mágicas ni dogmas a priori, es precisamente el que intentamos ir consiguiendo de forma dinámica con los mecanismos a los que me he referido que estamos introduciendo en los pliegos y que están abiertos a cambios futuros, porque el equilibrio que intenta encontrar la Administración provoca, a veces, en el juego propio del mercado que quienes contratan con la Administración busquen puntos para volver a encontrar el desequilibrio. Por tanto, tenemos que ir en una adaptación permanente a la búsqueda de ese objetivo. Pero quizá haya una cierta contradicción en esas dos preocupaciones que ha manifestado el señor Segura respecto a su preferencia por la subasta y a su preocupación por las bajas sistemáticas.

Me plantea también que le gustaría conocer los informes que avalan la fórmula económica elegida para la consecución de la línea que determina la puntuación respecto a las ofertas económicas de los contratos. Estos informes son básicamente la Unión Europea, que es la que ha pedido siempre sistemáticamente, a través de reiterados pronunciamientos, que los sistemas de contratación de los países miembros impliquen una valoración proporcional lineal de puntos según la cuantía de las ofertas económicas. Eso no pasaba con los viejos sistemas de contratación del Ministerio de Fomento en esta materia —creados por cierto en la época del señor Borrell, basados en las famosísimas líneas quebradas— que introducían una desproporcionalidad en el carácter lineal de la puntuación que nos exige la Unión Europea.

La fórmula que he explicado en mi inicial intervención, y que consta ahora en los pliegos, es de una linealidad y una proporcionalidad absoluta, no hay margen para la discrecionalidad. Fijados los puntos que usted ha llamado P_1 y P_2 , a partir de ese momento es matemáticamente identificada la puntuación que corresponde al precio presentado por cada uno de los ofertantes. Creo que cumplimos con lo que nos impone la Unión Europea e introducimos un mecanismo absolutamente objetivo que no permite ningún margen para la discrecionalidad ni para la arbitrariedad. Como todo es discutible, pero creo que tiene unas ventajas en esos dos sentidos claramente objetivables.

Luego me plantea al final de su intervención la pregunta de cómo se determina qué bajas son anormales o temerarias. Creo que lo he explicado expresamente en mi intervención inicial, pero vuelvo a reiterarlo. Hemos establecido en los pliegos dos sistemas: uno se aplica cuando hay una complejidad técnica de las unidades de obra excesiva —puentes, obras singulares, túneles, etcétera— y otra con carácter general. El de carácter general implica hacer una apelación a la baja media que suscita la comparación entre las distintas ofertas económicas presentadas por los distintos licitadores, porque hay que entender que la media de lo que te ofrecen el conjunto de los que licitan indica una cierta referencia a lo que se puede entender como precio de mercado, que es el que interesa conseguir porque es el más competitivo para la Administración. Consideramos temeraria la baja que se separa hasta cinco puntos por encima de ese precio de mercado determinado por la propia cuantía de las ofertas de los licitadores.

En todo caso, como no es bueno en estas cosas ser matemáticos puros porque el precio de mercado puede variar, el procedimiento que hemos establecido en los pliegos es que, determinado quién conforma este criterio que está incurso en una baja anormal o temeraria, se le da audiencia para que explique si tiene alguna singularidad en los medios de que dispone, en la estructura organizativa empresarial, maquinaria, etcétera, que le permita de verdad, aun con ese precio presuntamente temerario, realizar las obras al precio que ha ofertado, porque si lo puede justificar objetivamente a la Administración le interesa contratar a ese precio más bajo, porque es una economía para el presupuesto público, y a veces esto sucede: un contratista tiene una maquinaria singular ya amortizada que otro tendría que comprar en el mercado si se le adjudica el contrato. Evidentemente el primero puede ofertar unos precios más baratos en las unidades de obra a realizar con esa maquinaria que el segundo. Si nos acredita que ha hecho una oferta más baja, incluso teóricamente temeraria, porque tiene amortizada la maquinaria disponible, estaría justificado, no sería temerario aunque presuntamente lo fuese y se le podría adjudicar a ese precio.

El otro criterio que, repito, utilizamos en los contratos de obras con unas singularidades técnicas muy específicas es fijar en el propio pliego un porcentaje del precio de licitación base que establece la oferta de la Administración para el propio concurso, pasado el cual se entiende que las ofertas que se presenten son temerarias por sí mismas. Es decir, la Administración predetermina que no admite que nadie diga que por debajo de un determinado precio puede hacer esa obra, porque sabemos que es imposible. Se utilizan estos dos mecanismos, que tienen un margen evidentemente de apreciación, como no podía ser de otra manera, los precios no están escritos en ninguna nube celestial para que contrastemos con ellos, dimanan de la realidad econó-

mica, empresarial y tecnológica todos los días, pero creo que son también bastante razonables y objetivos.

Otro mecanismo que hemos introducido —porque como ven ustedes el tema de las bajas temerarias nos preocupa, como no podía ser de otra manera, de forma muy especial— es el que tiende a evitar algo que, digamos, podría haberse producido en algunos casos, y es que como el mecanismo de fijación del precio de mercado, que a su vez es la referencia para determinar presuntamente quién incurre en una baja temeraria, se determina por la referencia de los precios ofertados por el conjunto de licitadores, si alguien hipotéticamente presentase varias ofertas, inducidas o bajo mano, puede predeterminar o manipular cuál es esa baja media o precio de mercado que determina la temeridad para los demás, y por eso hemos previsto en los pliegos que no computen a efectos del cálculo de la baja media —que, repito, es la referencia para determinar la presunta inclusión en temeridad— aquellas ofertas que la propia mesa de contratación considere clara e indubitavelmente que no son técnicamente sostenibles, porque eso a veces, por desgracia, ha pasado, y no podemos permitir que se nos manipule en contra de la transparencia y la objetividad de la contratación desde enfrente en nuestros procedimientos.

En cuanto a la intervención del señor Sedó, me alegra oír —es así, pero me alegra ver que lo dice— que reconoce cómo subyace a la explicación que he dado esa trilogía conceptual en que ha basado el ministro de Fomento, desde el 15 de junio, su programa para esta legislatura: seguridad, calidad y modernidad. Evidentemente es así en todas las acciones del Ministerio, porque tenemos que ser leales, por una parte, a lo que el ministro dijo y, por otra, a lo que a través del ministro el Ministerio se ha comprometido con esta Cámara. Mantenemos esa permanente, diría obsesiva —en el buen sentido de la palabra— preocupación por mejorar todo lo que tenga que ver con la seguridad, con la calidad y con la modernidad en todo lo que hacemos y por tanto también en materia de contratación de obra pública.

Me plantea también cuándo entran en vigor estas reformas. Ya han entrado en vigor, se están aplicando ya a todos los procesos de licitación del Ministerio que se han celebrado a partir de los meses de octubre o noviembre, según se trate de carreteras, ferrocarriles, del Ministerio de Fomento, no evidentemente a los procedimientos licitados antes de esa fecha en que aprobamos los nuevos pliegos.

Respecto a la siguiente cuestión que me plantea, efectivamente, se han extendido a todo el grupo Fomento, entendido por tal el conjunto de las entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio, estos mismos criterios, no los mismos pliegos literalmente, porque algunas de estas entidades tienen un régimen jurídico singular que les obliga a tener peculiaridades en su sistema de contratación, pero sí los mismos principios que inspiran estos pliegos del Ministerio a los

que me he referido y que inspiran ya las licitaciones de todas las entidades públicas empresariales adscritas al mismo.

En cuanto al señor Mardones, como he dicho antes, suscribo la apreciación sobre la bondad de que tengamos distintos procedimientos concurso-subasta para poder, según la tipología de la obra, acudir al que sea más idóneo para la finalidad perseguida. Suscribo —y me gustaría poner énfasis especial en ello— su preocupación por los reformados como el gran vicio histórico de la contratación de obra pública. La consecuencia de no contar con buenos proyectos y de adjudicar a precios que no son reales para poder ejecutar la obra es la cadena permanente, la tensión eterna por el reformado. Eso alarga las obras, dificulta su ejecución, supone un gran coste al final. La lucha contra los reformados debe ser, creo, para cualquier responsable de la contratación administrativa como una obsesión permanente para ver cómo consigue acabar con ellos, aunque no siempre sea posible, evidentemente.

Como ha dicho el señor Otxoa, que se manifiesta escéptico o no creyente en la eficacia de estas normas, las normas no son eficaces al cien por cien, porque cuando se aprueban inciden en la misma realidad que intentan ahormar y ésta se modifica para escaparse de la norma. No soy escéptico, creo que vamos consiguiendo cosas. No soy iluso tampoco, sé que no vamos a convertir la contratación de obra pública en un paraíso donde todo sea perfecto, nunca haya reformados, se cumplan todos los plazos, los proyectos sean absolutamente idóneos, no haya accidentes laborales y el medio ambiente esté integrado exquisitamente con las obras. La realidad, por desgracia, no es así, pero creo que cualquier escepticismo que podamos tener basado en la experiencia que cada uno tengamos debe ser superado por el esfuerzo permanente de arbitrar nuevas medidas para seguir afrontando, con pretensión de eficacia, los problemas que detectamos. Eso es lo que hemos intentado con estos pliegos y seguiremos intentándolo con ese carácter dinámico al que he hecho referencia en mi primera intervención, con carácter permanente, aunque sepamos que esta es una lucha —por llamarlo de alguna manera— que nunca tendrá final, siempre habrá que arbitrar nuevas medidas para corregir nuevos defectos o nuevas picarescas que puedan surgir en este mundo.

Me plantea singularmente cuál es el concepto de subcontratación que manejamos porque, efectivamente, dentro de la subcontratación caben muchas tipologías. Lo que hemos establecido en los nuevos pliegos es una precaución, porque si a un contratista le adjudicamos una obra entre otras cosas porque dice que tiene determinado personal, determinado material, determinada maquinaria, determinadas canteras y luego esa obra se hace sin ese personal, sin ese material, sin esa maquinaria y sin esas canteras, eso es un inmenso fraude. Si a alguien lo seleccionamos porque tiene unos medios y luego en vez de poner esos medios los sub-

contrata a otros deberíamos haber contratado al subcontratista directamente, sería un fraude.

Por eso, como he dicho al principio —y es además otra indicación de la Unión Europea—, estamos pidiendo a través de los nuevos pliegos que todos los contratantes identifiquen en su oferta los medios personales y materiales que van a adscribir con carácter contractual a ese contrato si se le adjudica, y que identifique también, porque no es malo en sí mismo, si va a hacer subcontrataciones. Por ejemplo, para realizar un proyecto técnico de una singularidad importante no tiene nada de malo sino que es positivo que una determinada ingeniería subcontrate a don fulanito de tal, experto de Taiwan en esta materia, que es el que más sabe del mundo. Ahí la subcontratación no sólo no es mala sino que es buena, pero tiene que decirlo para que lo valoremos en el contrato. Lo que no vale es decirnos que contratará con el experto no sé quien y luego que ese experto, de hecho, no aparezca a trabajar. Eso sería de nuevo un fraude. Por tanto, con esa identificación de medios materiales y personales a efectos de valorar los medios adscritos a la obra y, en consecuencia, la subcontratación creo que estamos utilizando, y contesto a su pregunta, un concepto muy amplio de subcontratación, porque ese es también, igual que los reformados, uno de los vicios históricos de la contratación de obra pública.

Por último, señor López-Amor, tengo que agradecerle su coincidencia al cien por cien con la exposición de este secretario de Estado. Creo que ha puesto el acento de forma muy acertada en las preocupaciones básicas que inspiran y preocupan al Ministerio de Fomento en esta materia, la preocupación por la seguridad y la salud de todos los que trabajan en la obra pública, la preocupación constructiva y creativa por la integración de la obra en el medio ambiente, tanto en su diseño como en su ejecución y acabado, y esa apelación permanente a crear mecanismos más eficaces para lograr la mayor objetividad y transparencia en la dotación pública. Con estos pliegos damos un paso, no el definitivo, no el último, no creamos ningún dogma para siempre, pero un paso que está en buena línea y deduzco que el conjunto de los grupos parlamentarios que se han pronunciado en esta Comisión así lo piensan también por el contenido de las intervenciones que he podido oír y le aseguro que estaremos permanentemente en esta dinámica de observar lo que pasa, de ver los defectos que se producen, de ver las deficiencias que el sistema va generando para ir a su vez modificando nuestros sistemas de contratación para seguir persiguiendo lo mismo por mecanismos cada vez más eficaces.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a dar un brevísimo turno, como siempre, de un minuto por portavoz por si ha quedado alguna duda o alguna pregunta.

Tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor secretario de Estado, lo que le he demandado son los informes técnicos justificativos de la posición del Gobierno en las modificaciones de los contenidos del pliego de condiciones; es decir, se modifica el pliego de condiciones como consecuencia de unos informes de ingeniería, económicos, de la Abogacía del Estado. Si ello es posible, le agradeceremos que nos los proporcione a los efectos de entender mejor el fundamento en el que se ha apoyado el Ministerio para introducir esas modificaciones en el pliego de condiciones. Segunda apreciación, señor secretario de Estado, yo no me he pronunciado —lo veremos en el «Diario de Sesiones» dentro de unos días, cuando se haya publicado— a favor de la subasta ni del concurso-subasta, fue un comentario que hice, no un pronunciamiento a favor de. Dije que la mayor parte de los mecanismos que pone en marcha el Ministerio son concursos y, consiguientemente, susceptibles, como cualquier concurso, de un cierto margen de discrecionalidad. La discrecionalidad depende del método iterativo que se utilice. Es decir, en lo que se refiere a la ponderación económica parece un mecanismo lineal o la línea es una serie de dientes de sierra o aparecen unas mesetas, no entremos en esos aspectos ahora, en el dibujo lineal, pero es obligación del Ministerio, segunda apreciación, estar ojo avizor en la aplicación, lo más rigurosa posible, de esa discrecionalidad que aporta el mecanismo del concurso. Tercera y última apreciación, el pliego general vigente de cláusulas administrativas para la contratación de obras del Estado, como he dicho y usted ha reiterado, es del año 1970; han transcurrido 31 años y han cambiado cosas. Por bueno que sea serían convenientes determinadas modificaciones, habida cuenta que el texto refundido de la Ley 2/2000 está condicionado a ese real decreto del año 1970. A modo de curiosidad, no me vale que se diga que si se ha mantenido durante 30 años es porque es muy bueno. Todo es mejorable y le pongo un ejemplo de algo que compete a su propio Ministerio. La ley de navegación aérea —no tiene nada que ver con esto— del año 1960 lleva 41 años en vigor y fue elaborada por el Ministerio del Ejército del Aire, regulador en aquel momento de la materia aeronáutica, y fíjese usted si han cambiado cosas. ¿Cómo es posible, una vez aprobada la Constitución y con la línea política que llevan los sucesivos gobiernos, que no la hayan modificado? Curiosidades de la vida gubernamental.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Señor Blanco, no quisiera que se quedara usted solamente con lo que he dicho de un cierto escepticismo. He dicho un cierto, no escepticismo total. Yo aprecio el esfuerzo que subyace detrás de estos nuevos pliegos de condiciones. Me he referido a un tema que es en el que quería centrarme, y es la poca ayuda que desde el punto de vista

jurídico recibe la Administración. Usted podrá contar, con su larga experiencia, con los dedos de una mano cuándo ha conseguido que un contratista que no ha cumplido un plazo sea realmente castigado por ello. A eso es a lo que me quiero referir, que al final se está valorando algo que en la práctica se transgrede constantemente, y no le echo la culpa a usted ni al pliego, pero en la praxis de funcionamiento usted sabe que esto funciona así y que, por desgracia, a veces quien es más leal en el planteamiento de los plazos de ejecución, que tiene en cuenta la tipología del terreno a tratar, la época del año en que consigue la contrata, lo pone todo ello a flor de piel en su exposición, y en los subplazos, a veces, en lugar de verse premiado, se ve penalizado. A eso es a lo que me quería referir y a algunas otras prácticas abusivas que, insisto, usted ha definido y que no se las voy a explicar porque es amplio conocedor del tema.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): No voy a reabrir el debate en estos momentos. Le enviaremos al señor Segura el único informe preceptivo que hay sobre los nuevos pliegos, que es el de la Abogacía del Estado, para que pueda disponer de su contenido, pero le advierto que es muy breve, porque dice simplemente que no hay ninguna observación que hacer desde el punto de vista de la legalidad de los pliegos porque son perfectos. No utiliza el término perfecto, pero más o menos dice eso.

En cuanto a la intervención del señor Otxoa, estoy de acuerdo en que era un cierto escepticismo y no un escepticismo radical, es lógico y comprensible. Respecto a los plazos, le recuerdo que ahora tenemos en los pliegos un mecanismo concreto para coadyuvar, aunque no sea definitivo, para evitar esas disfunciones que crea el alargamiento de los mismos en la concesión de obra pública, que es la capacidad que tienen los licitantes de ofertar un plazo menor al diseñado por la propia Administración y comprometerse en términos contractuales, por tanto con eficacia económica y resolutive respecto a la vigencia del contrato. De todos modos coincidido en que es uno de los problemas tradicionales e históricos de la contratación a los que debemos hacer frente, como ya indiqué en mi intervención inicial.

— **EL PROCESO DE ADJUDICACIÓN DE MATERIAL MÓVIL DE ALTA VELOCIDAD PARA LA LÍNEA MADRID-BARCELONA POR PARTE DE RENFE. A PETICIÓN DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/000439)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la siguiente comparecencia, como ya habíamos anunciado al principio, también del secretario de Estado de Infraestructuras, a petición urgente del Gobierno, para informar sobre el proceso de adjudicación de material móvil de alta velocidad para la línea Madrid-Barcelona por parte de Renfe.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Como se acaba de indicar, esta comparecencia, a petición del propio Gobierno, tiene como razón de ser dar cuenta a la Comisión del acuerdo de adjudicación por parte de Renfe del contrato para la adquisición de 32 trenes de alta velocidad que prestarán servicio en la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa, actualmente en construcción por parte del GIF, Gestor de Infraestructuras Ferroviarias. Esta comparecencia viene aconsejada por la misma relevancia objetiva del objeto del contrato de que se trata y por las consideraciones críticas que se han formulado a través de los medios de comunicación desde algunos sectores sociales y políticos en los últimos días respecto a la decisión de Renfe, críticas que aconsejan una aclaración inmediata por parte del Gobierno, y en este caso del Ministerio responsable políticamente de la entidad pública empresarial Renfe, en sede parlamentaria.

Siguiendo el criterio habitual que venimos aplicando desde el Ministerio de Fomento, acudo aquí ante SS.SS., que son los que tienen la función constitucional de controlar la acción del Gobierno, para dar cuenta con total transparencia del proceso seguido en este procedimiento de contratación hecho por una empresa pública, adscrita, reitero, al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría de Estado cuya titularidad me honro en ostentar en esta época. Tras una exposición inicial, quedará a disposición —como es lógico y reglamentario, por otra parte— de SS.SS. a efectos de cualquier aclaración o información complementaria que deseen plantearme.

Como saben SS.SS. el Plan de infraestructuras 2000-2007 presentado por el ministro de Fomento en esta misma Cámara prevé un ambicioso programa ferroviario, uno de cuyos ejes es la consecución de más de 7.200 kilómetros de líneas de alta velocidad en nuestro país a través de una red nueva que no sustituye sino que se superpone a la convencional existente. La puesta en servicio de las nuevas infraestructuras debe ir pareja con la disponibilidad de un material nuevo capaz de aprovechar al máximo las prestaciones de tales infraestructuras. Conceptualmente este material se puede distribuir en tres grandes grupos: trenes de alta velocidad para servicios de larga distancia, a 300-350 kilómetros/hora, con alta capacidad y elevadas prestaciones; trenes de alta velocidad para servicios de carácter regional, 250-270 kilómetros/hora, y trenes autopro-

pulsados de alta velocidad de ancho variable que permita en los mercados adecuados extender los beneficios de las nuevas infraestructuras más allá de su propio trazado. Este último material, cuya velocidad máxima está por el momento en el orden de los 220 kilómetros/hora, desempeña además un papel fundamental en aquellos casos, que se van a producir en nuestro país a corto plazo, en los que las nuevas infraestructuras entren en servicio en varias fases; por ejemplo, la línea a la que nos vamos a referir, Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona-frontera francesa entrará en servicio en el año 2002 hasta Zaragoza y Lleida y en el 2004 hasta Barcelona.

Como saben SS.SS., actualmente se encuentra en servicio la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, de 470 kilómetros de longitud, que soporta un tráfico de unos cinco millones de pasajeros al año, atendida por 14 trenes para servicios de larga distancia, 4 trenes para servicios de carácter regional y 8 trenes de ancho variable. En diciembre del año 2002 entrarán en servicio otros 480 kilómetros de alta velocidad en la línea Madrid-Zaragoza-Lleida, que se ampliará a 850 kilómetros en diciembre del año 2004, con la llegada de la alta velocidad a Barcelona.

Para atender las necesidades de material para esta nueva línea, actualmente en construcción por el GIF, como anteriormente he indicado, Renfe convocó una serie de procedimientos negociados que paso a describirles sucintamente. El primero es el procedimiento para el suministro y mantenimiento integral de trenes de alta velocidad para la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa. El objeto de este contrato, que es al que dedicaremos específicamente esta comparecencia de hoy, es el suministro y mantenimiento integral de entre 26 y 40 trenes de alta velocidad que se destinarán a cubrir los servicios de larga distancia relacionados con la nueva línea Madrid-Barcelona-frontera francesa. El mantenimiento integral que se contempla en el pliego tendrá una duración temporal de 14 años. Los trenes a suministrar circularán por vías de ancho UIC y deberán alcanzar velocidades de referencia de 320 kilómetros por hora.

Los grupos preseleccionados —les recuerdo que se trata de un procedimiento negociado— e invitados a participar en el procedimiento fueron —y no les leo el nombre oficial de las empresas, sino el nombre con el que las conocemos habitualmente desde el punto de vista comercial— los siguientes: Ansaldo-Breda, Siemens, Talgo Adtranz y Alstom-CAF. La fecha límite de presentación de ofertas se fijó a las 12 horas del día 29 de septiembre del pasado año 2000. Finalmente, de los cuatro grupos preseleccionados, el grupo Ansaldo Breda decide no presentar oferta alguna, con lo cual han participado en el procedimiento los grupos Siemens, por un lado, Talgo Adtranz, por otro, y Alstom-CAF, por último.

El segundo procedimiento se refería al suministro y mantenimiento integral de trenes de alta velocidad para velocidades de entre 250 y 270 kilómetros/hora. El objeto de este contrato es el suministro y mantenimiento integral de un mínimo de 6 y un máximo de 30 trenes de alta velocidad destinados a cubrir los mercados de media distancia que aparecerán con la puesta en servicio de las nuevas líneas de alta velocidad, es decir, trayectos regionales por estas nuevas líneas. Los trenes a suministrar deberán circular por vías de ancho UIC y a velocidades, como he indicado, entre los 250 y los 270 kilómetros/hora. El mantenimiento integral, al igual que en el caso anterior, que se contempla en el pliego, tendrá una duración temporal de 14 años. Los grupos preseleccionados e invitados a participar en el procedimiento fueron Breda, Siemens, Talgo Adtranz y Alstom-CAF. La fecha límite de presentación de ofertas se fijó a las 12 horas del 18 de octubre del año 2000. Finalmente, los grupos Breda y Talgo Adtranz decidieron no presentar ofertas, con lo cual sólo han participado en el procedimiento los grupos Siemens, por un lado, y Alstom-CAF, por otro lado.

El tercer procedimiento se refiere al suministro de trenes autopropulsados eléctricos para ancho variable. El objeto de este contrato es cubrir la demanda generada entre las ciudades directamente atendidas por la nueva línea de alta velocidad y las que se relacionan con ésta a través de la red convencional, extendiendo con ello, como he indicado al principio en la descripción genérica, los beneficios de la alta velocidad más allá del propio corredor físico en el cual se implanta la línea de alta velocidad. El plazo de mantenimiento podrá variar, según el pliego, entre 4 y 8 años, según las opciones que presenten los propios licitadores. Los trenes a suministrar en este caso, un mínimo de 8, deberán circular tanto por vías de ancho UIC como de ancho ibérico y a velocidades superiores a los 200 kilómetros/hora. Los grupos preseleccionados invitados a participar en el procedimiento fueron Talgo Adtranz y Alstom-CAF-Fiat, como grupo conjunto de las tres empresas. La fecha límite de presentación de ofertas se fijó en las doce horas del día 18 de septiembre del año 2000. Ambos grupos preseleccionados, Talgo Adtranz y Alstom-CAF-Fiat, han participado en el procedimiento presentando sus ofertas.

El primero de los expedientes de contratación referidos es el que fue objeto de adjudicación por parte del consejo de administración de Renfe el pasado 24 de marzo, y a él voy a referirme a continuación con más detalle porque es, como les indiqué, el objeto específico de esta comparecencia. Pero me parecía interesante, a efectos de que puedan contar SS.SS. con toda la información, hacer esta descripción de contexto de dónde estamos en materia de necesidades y procedimientos de contratación de material móvil de alta velocidad. Por lo tanto, todas las referencias que haré a partir de este momento al procedimiento, a la adjudicación

y a la licitación se referirán, si no indico nada en contrario, a este procedimiento negociado en concreto.

Antes de detallar ante SS.SS. la cronología del procedimiento seguido para esta adjudicación, creo procedente hacer con carácter previo una referencia al marco jurídico de Renfe en materia de contratación para que tengan constancia de las normas que se han seguido escrupulosamente en este expediente de contratación. La Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres configura a Renfe, en su artículo 175, como entidad con personalidad de derecho público que actúa en régimen de empresa mercantil —y estoy haciendo una cita literal entrecomillada— con sometimiento al ordenamiento jurídico privado. Renfe tiene, en consecuencia, personalidad jurídica independiente de la del Estado y plena capacidad para el desarrollo de sus fines, estando adscrita al Ministerio de Fomento. Se rige, según establece el artículo 183 de la misma ley citada, por el principio de máxima autonomía de gestión que resulte posible dentro de las limitaciones que las necesidades sociales y las obligaciones de servicio público hagan necesario establecer.

Por lo que se refiere a la materia de contratación, Renfe se rige con carácter general por el ordenamiento jurídico privado, en consecuencia, así como por las determinaciones de la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, reguladora de los procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, ley por la que se incorporan al ordenamiento jurídico español las normas de las Directivas 93/38 y 92/13 de la Unión Europea. En definitiva, y por lo que se refiere al contrato de suministro y mantenimiento de trenes de alta velocidad al que nos estamos refiriendo, el mismo se rige por la siguiente normativa: la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, a la que he hecho referencia, y la normativa específica de Renfe, constituida para este tipo de contratos por el procedimiento administrativo de contratación con proveedores, aprobado por el consejo de administración de Renfe el 23 de febrero de 1999, el cual desarrolla y adapta a la organización específica de Renfe los principios y las normas de la ley citada.

Conforme a este régimen jurídico, Renfe aprobó el día 28 de marzo del año 2000 la puesta en marcha del procedimiento según el pliego de condiciones particulares del procedimiento negociado para la adjudicación del suministro y mantenimiento integral de trenes de alta velocidad e instalaciones asociadas de la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa, al que en adelante intentaré referirme sin más como pliego particular para no enumerar un título tan largo. Este pliego consta de 29 cláusulas numeradas del 0 al 28 y de 10 detallados anexos numerados del I al X, con números romanos. Este pliego es la ley del contrato singular al que nos vamos a referir, que fue entregado y aceptado por todos los concursantes que fueron preseleccionados y que presentaron sus ofertas. El propio pliego de cláusulas

particulares específica en la condición 0, que lleva el epígrafe de introducción, que su ámbito de aplicación —hago una cita literal entrecomillada— ha de entenderse en el contexto de lo que la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, de trasposición al derecho español de la Directiva comunitaria 93/38, determina con la denominación de procedimiento negociado. El procedimiento negociado se regula por la citada Ley 48/1998, principalmente en sus artículos 23.4, 33.2, 34, 35 y 36 del título IV, en cuanto al procedimiento de adjudicación de estos contratos, así como en el capítulo V del mismo título, en el título II, sobre normas y especificaciones técnicas, y en el título V respecto a reclamaciones y otras medidas de control de los procedimientos, así como los anexos correspondientes. Dicha regulación presenta las siguientes características que en consecuencia son las de aplicación al procedimiento negociado al que nos estamos refiriendo en esta comparecencia. Rigen iguales principios de publicidad, concurrencia, igualdad y no discriminación que en el resto de los procedimientos y formas de adjudicación, si bien en el procedimiento negociado el contrato será adjudicado al empresario elegido por la entidad contratante previa consulta y negociación de los términos del contrato con uno o varios empresarios —cita por sí a alguien le interesa, del artículo 23, apartado 4, de la ley a la que me estoy refiriendo—. Aunque esta ley admite en determinados supuestos, como los del artículo 25, la utilización de un procedimiento negociado sin convocatoria de licitación previa, en el caso examinado no se hizo uso de tal potestad, y precisamente para aumentar las condiciones de transparencia se procedió a publicar tanto en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas como en el Boletín Oficial del Estado la correspondiente convocatoria pública.

La selección de candidatos realizada por las entidades contratantes en un procedimiento restringido negociado deberá efectuarse de conformidad con los criterios y normas objetivas que se hayan establecido en el pliego, las cuales se encontrarán a disposición de todas las empresas interesadas, según prevé el apartado 1, del artículo 34 de esta ley y se ha cumplido en este procedimiento. La entidad contratante invitará —esta es la última regla de este breve resumen de las que se aplican al procedimiento negociado— simultáneamente y por escrito —así se ha hecho— a los candidatos seleccionados. La carta de invitación deberá ir acompañada del pliego de cláusulas particulares y de la documentación complementaria que incluya los datos esenciales del proceso de adjudicación. El pliego de condiciones particulares de este contrato prescribe en la condición número 1 que se aplicarán supletoriamente, y en lo que no se oponga a su clausulado, las normas básicas internas de contratación de Renfe y, en particular, los siguientes documentos que han estado a disposición de todos los licitantes en este procedimiento: el pliego de condiciones generales para los contratos de construc-

ción y suministro de material rodante, del 6 de junio de 1999, el pliego de condiciones generales para los contratos de prestación de servicios, aprobado con fecha 7 de junio de 1999, el Plan básico de prevención de riesgos laborales de abril de 1999 y el procedimiento de control continuo de fabricación para contratos de material rodante, de marzo del año 2000.

A este conjunto de normas y procedimientos se ha atendido escrupulosamente el procedimiento de adjudicación del que estamos hablando, según el iter temporal que les detallaré a continuación y según las consideraciones sustantivas, tanto técnicas como económicas, a que me referiré un poco más adelante.

Según el orden de exposición que acabo de indicarles, paso a continuación a informar a SS.SS. sobre la cronología del procedimiento de contratación del que venimos hablando. Una vez elaborado el pliego de condiciones particulares que regirá la adjudicación, éste fue presentado en fecha 29 de febrero del año 2000 al consejo de administración de Renfe. El 28 de marzo del año 2000 se autoriza por el consejo de administración de Renfe el inicio del procedimiento negociado para la selección y adjudicación del suministro y mantenimiento de los trenes de alta velocidad, de acuerdo con el anuncio que se incorporaba y se remitió al Diario Oficial de la Unión Europea y al Boletín Oficial del Estado. El 31 de marzo siguiente se publica la correspondiente convocatoria en el Boletín Oficial del Estado, exactamente en el número 78, del 31 de marzo; el 3 de abril se publica en la prensa y el 8 de abril se publica en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, según he indicado antes, sin ser preceptivo pero para aumentar la transparencia en todo este procedimiento.

Respondiendo a la convocatoria presentada con este carácter público de ámbito europeo y nacional, presentaron solicitudes de participación, una vez concluido el plazo, las siguientes empresas a las que ya he hecho referencia, pero reitero en este momento: Ansaldo-Breda, Bombardier Transport-Anf, Siemens, Talgo Adtranz y Alstom-CAF. Con fecha 10 de mayo del año 2000 se reúne la mesa de apertura de solicitudes de participación para proceder a la apertura de las presentadas y al examen del cumplimiento de los requisitos exigidos, informando que se consideran válidas las documentaciones presentadas por todos ellos, excepto la de Bombardier-Anf por diversos defectos: insuficiencia de los certificados aportados para acreditar la solvencia técnica, económica y financiera, carencias en la acreditación de la representación, falta de compromiso de responsabilidad conjunta y solidaria o de constitución de la correspondiente UTE. Como pueden ver SS.SS. por esta enumeración, esta oferta carecía de los mínimos requisitos documentales conforme al pliego para ser tenida ni siquiera en consideración en esta fase primera de preselección.

En igual sentido se pronunció la dirección de compras central de Renfe el 19 de mayo del año 2000,

según consta en la correspondiente acta en la que se decide, en consecuencia, cursar las invitaciones para participar en el procedimiento negociado a Siemens, S.A. y a las agrupaciones Ansaldo-Breda, Talgo Adtranz y Alstom-CAF, acuerdo del que se dio cuenta al consejo de administración de Renfe en fecha 30 de mayo del año 2000. En la misma fecha fueron cursadas por el director de compras central las correspondientes invitaciones para participar en el procedimiento de contratación a las empresas indicadas. El 31 de mayo se hizo entrega a los licitadores del pliego de condiciones particulares, como antes les he indicado. Una vez finalizado el plazo de presentación de ofertas se constituyó el grupo de recepción y apertura de ofertas el cual procedió a levantar acta de recepción formal de las ofertas recibidas y a disponer su custodia en fecha 29 de septiembre del año 2000. Presentaron ofertas, y reitero el dato que ya antes he preanunciado, Siemens, Alstom-CAF y Talgo Adtranz. La única agrupación invitada, en consecuencia, que no presentó oferta fue Ansaldo-Breda. Por acuerdo de la presidencia de Renfe, de fecha 14 de noviembre del año 2000, se dispuso la constitución de la mesa de contratación que debería elaborar la correspondiente propuesta de adjudicación. Según dicho acuerdo, la composición de la mesa de contratación era la siguiente: presidente, el secretario del consejo de administración y director de la asesoría jurídica de Renfe; vocales, el director general de operaciones de Renfe, el director de compras central de Renfe, el director gerente de la unidad de alta velocidad de Renfe, el director corporativo de finanzas y administración de Renfe, el director general de programación económica y presupuestaria del Ministerio de Fomento, el subdirector general de planes y proyectos de infraestructuras ferroviarias del Ministerio de Fomento y un representante de la asesoría jurídica de Renfe designado por el director de la misma; actúa como secretario de la mesa el jefe de gabinete de contratación de la dirección de compras central de Renfe. Más adelante el director general corporativo de Renfe sustituyó en la mesa al director corporativo de finanzas y administración de él dependiente. En fecha 17 de noviembre del año 2000 tuvo lugar la reunión constitutiva de la mesa de contratación en la cual se adopta el acuerdo de habilitar a los servicios de Renfe para que proceda a la apertura de los sobres de las ofertas a), cumplimiento de los requisitos de solvencia administrativos, b), recursos asignados al proyecto y planes de ejecución y c), oferta técnica, llevando a cabo los subsiguientes trabajos de evaluación técnica. El 21 de noviembre del año 2000 se reúne el grupo de recepción y apertura de ofertas para proceder a la apertura de los sobres a), b) y c) levantando acta del contenido y del resultado de su examen. El 4 de diciembre del año 2000 se produce la segunda reunión de la mesa de contratación en la que el director de compras central de Renfe informa sobre el grado de avance de los trabajos de evaluación técnica de las ofer-

tas. El 2 de febrero del año 2001 se reúne por tercera vez la mesa de contratación donde se informa nuevamente del desarrollo de los trabajos de evaluación. El 9 de marzo siguiente se reúne por cuarta vez, adoptando el acuerdo de autorizar la apertura de los sobres d), oferta económica y e), propuesta de estructura de financiación. Dicha apertura se produjo el día 9 de marzo del año 2001 por el grupo de recepción y apertura de ofertas. El inicio del procedimiento de negociación de las ofertas por el presidente de Renfe tuvo lugar el 12 de marzo del año 2001, dándose por concluido el 18 de marzo siguiente. El 20 de marzo del mismo año 2001 el presidente de la mesa de contratación dirige sendas cartas a los tres licitadores interesando una ampliación de sus ofertas en el siguiente sentido: adaptación de sus ofertas para un pedido inferior a 26 trenes; aceptación de la participación de Renfe en el 20 por ciento de la fabricación del material móvil y en el 50 por ciento del mantenimiento de los trenes. Con fecha 22 de marzo siguiente se reciben las cartas de contestación de los tres licitadores a las peticiones anteriores. En la misma fecha, 22 de marzo del 2001, tiene lugar la quinta reunión de la mesa de contratación en la que se acuerda elevar al consejo de administración de Renfe la correspondiente propuesta de adjudicación de los 32 trenes de alta velocidad y del mantenimiento de los mismos así como de sus instalaciones asociadas en resolución del expediente adoptada por unanimidad de la mesa. Por escrito del presidente de la mesa de contratación, de fecha 23 de marzo del año 2001, se eleva al presidente de Renfe la anterior propuesta. El mismo día 23 de marzo, el comité de Renfe acuerda por unanimidad la elevación de la propuesta anterior al consejo de administración. Por último, el 24 de marzo del año 2001 se reúne el consejo de administración de Renfe en sesión extraordinaria, en la que se acuerda aprobar, también por unanimidad, la propuesta elevada por la mesa de contratación al comité de dirección y por éste, a través del presidente, al propio consejo. Finalmente, con fecha 2 de abril, se comunica formalmente a todos los licitadores el resultado del procedimiento de adjudicación y se remite anuncio para publicación de este resultado tanto en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas como en el Boletín Oficial del Estado en España. Como he indicado a SS.SS., tres grupos empresariales de entre los preseleccionados presentaron definitivamente ofertas. Los tres grupos eran: Alstom-CAF, Siemens y Talgo-Adtranz.

He comentado con detalle el procedimiento seguido (fechas de reuniones, personas intervinientes, procedimiento establecido legalmente y normas que se aplican al mismo) y ahora, a fuer de alargar quizá esta comparecencia excesivamente, paso a exponer ante SS.SS. los productos ofertados por cada uno de estos grupos, haciendo una breve descripción de las características técnicas de cada una de las ofertas presentadas. Seguiré

el orden alfabético en la enumeración de los distintos grupos empresariales y de los productos ofertados.

Alstom-CAF presenta una oferta base y dos variantes, todas ellas con una velocidad punta de 320 kilómetros/hora. Los trenes son los siguientes. La oferta base con una potencia de 8.960 kilovatios, tracción concentrada, es un producto que no está homologado para 320 kilómetros/hora pero que presta servicio comercial hasta 300 kilómetros/hora entre París, Bruselas y Amsterdam; la composición es de dos coches motores, más ocho coches remolque, con una capacidad de entre 303 y 312 plazas. La variante 1 de este mismo grupo empresarial se define por las siguientes características. Una potencia de 8.960 kilovatios, tracción concentrada, no está homologado para 320 kilómetros/hora (presta servicio comercial entre París y Lyon a 300 kilómetros/hora) y su composición es de dos coches motores, más ocho coches remolque de dos pisos, con una capacidad de 441 a 458 plazas. La variante 2 de este mismo grupo ofertante se caracteriza por los siguientes rasgos. Potencia de 7.500 kilovatios, tracción distribuida, es un producto no homologado (se trata de un proyecto todavía, en consecuencia no circula ni presta servicio comercial en ningún sitio), la composición es de 10 coches (6 bojes motores, más cinco bojes bordantes) con una capacidad de entre 336 y 352 plazas, según la oferta.

El grupo Siemens presentó una oferta con dos variantes. El tren se denomina ICE 3, su velocidad máxima es de 340 kilómetros/hora, la potencia es de 8.800 kilovatios, tracción distribuida, no está homologado a 350 kilómetros/hora (presta servicio comercial actualmente a 200 kilómetros/hora entre Berlín y Hannover), y respecto a la composición y capacidad es donde están las dos variantes de la oferta del grupo Siemens. La primera variante supone una estructura de cuatro coches motores, más tres coches remolque, con capacidad para 332 plazas; y la variante segunda una estructura de cuatro coches motores, más cuatro coches remolque, con capacidad para 404 plazas.

El tercer grupo concursante, Talgo-Adtranz, presenta una única oferta, cuyas características técnicas son las siguientes: velocidad máxima, 330 kilómetros/hora; potencia, 8.000 kilovatios; tracción concentrada. No está homologado, es un prototipo, en consecuencia, no presta servicio comercial actualmente en ningún sitio. Composición, dos coches motores, más 12 coches remolque, y la capacidad, 318 plazas.

Tras esta breve descripción de los productos ofertados en sus características técnicas por cada uno de los grupos, procedo a continuación a exponer ante SS.SS. los criterios para la valoración de las distintas ofertas que establece el pliego de condiciones particulares que regula, como ley del contrato, el procedimiento negociado del que estamos hablando y la forma en que tales criterios fueron aplicados por la mesa de contratación para llegar a su propuesta final.

La condición número 11 del pliego de condiciones particulares establece cuáles son los criterios de análisis y evaluación que se han de seguir para proceder a la adjudicación del contrato y que son, entre otros, los siguientes: características técnicas del tren, correcta adecuación funcional del tren a las necesidades de prestación del servicio comercial y de atención a los clientes, características técnicas del mantenimiento de trenes e instalaciones asociadas, fiabilidad y disponibilidad del tren, fiabilidad y disponibilidad del mantenimiento, referencias en explotación de los trenes y equipos ofertados, plazos de entrega comprometidos, oferta económica del tren, oferta económica del mantenimiento, planteamiento global, tanto implícito como explícito, en cuanto a distribución de riesgos y solidez de los planes de ejecución de las distintas fases del proyecto. En relación con tales criterios, debo significar que el pliego los establece con carácter enunciativo, no limitativo, y sin orden de prelación y que a la hora de retirar el correspondiente ejemplar de pliego y de formular sus respectivas ofertas ningún licitador puso objeción alguna al cuadro de criterios de adjudicación ni a las normas del pliego.

Además de estos criterios enumerados en la condición número 11, el pliego de condiciones particulares establece las siguientes normas a tener en cuenta para la adjudicación. El tren objeto de demanda será valorado no tanto como un medio de transporte que constituya el fin mismo del procedimiento convocado sino como un servicio dinámico de la más alta calidad posible, capaz de aunar el transporte que se realiza con un alto grado de satisfacción del cliente. Renfe se reserva el derecho de adjudicar parcialmente o incluso anular o declarar desierta la licitación sin que los licitadores tengan derecho a reclamación alguna por estos motivos. Renfe se reserva asimismo el derecho de efectuar cuantas comprobaciones considere necesarias antes de la adjudicación, así como, caso de resultar incompleta o no válida la información facilitada, desestimar las ofertas presentadas. Renfe (sigo citando normas del pliego) prestará particular atención durante el proceso de análisis de las ofertas al coste del ciclo de vida del tren, considerando entre otros posibles parámetros el precio de adquisición, el coste de mantenimiento, el coste de operación, el consumo energético y el valor residual del propio tren.

La mesa de contratación, a la luz de los informes técnicos evacuados, realizó la siguiente ponderación de factores a valorar. Factores técnicos (características básicas, dinámica y seguridad, equipo eléctrico y mecánico), ponderación del 55 por ciento. Factores funcionales (distribución interior y acomodación de personas de movilidad reducida, servicios a bordo y diseño), ponderación del 15 por ciento. Factores de explotación, ponderación del 5 por ciento. Conforme a esta ponderación, la puntuación obtenida por las distintas ofertas desde el punto de vista técnico, fue la siguiente. Facto-

res técnicos: Alstom-CAF, oferta base, 44 puntos; Alstom-CAF variante 1, 46 puntos; Alstom-CAF variante 2, 45 puntos; Siemens base, 47 puntos; Siemens variante, 47 puntos; Talgo, 45 puntos. Factores funcionales: Alstom base, 14 puntos; Alstom variante 1, 11 puntos; Alstom variante 2, 13 puntos; Siemens base, 12 puntos; Siemens variante, 11 puntos; Talgo, 12 puntos. Factores de explotación: Alstom base, 4 puntos; Alstom variante 1, 4 puntos; Alstom variante 2, 4 puntos; Siemens base, 4 puntos; Siemens variante, 4 puntos; Talgo variante, 5 puntos. Total: Alstom base, 62 puntos; Alstom variante 1, 61 puntos; Alstom variante 2, 62 puntos; Siemens base, 63 puntos; Siemens variante 1, 62 puntos; Talgo, 62 puntos. Como pueden comprobar, hay una valoración muy semejante de las características técnicas de cada uno de los factores de las ofertas.

Respecto a los factores industriales (planes de ejecución y recursos industriales) y los factores de referencia (homologaciones y referencias industriales) la mesa de contratación decidió considerarlos como requisitos de aptitud o no aptitud de las ofertas y los licitadores y, de acuerdo con el informe técnico, decidió que no era un motivo de descalificación para ninguno de los ofertantes que, como ven ustedes, tienen una valoración técnica absolutamente similar.

A la luz de las descripciones técnicas de los productos ofertados por los licitadores, la mesa decidió que el producto de dos niveles ofrecido por Alstom-CAF debía ser descartado por cuanto no satisface las necesidades de explotación de la actividad a la que estaría destinado porque, por su configuración, limitaría la capacidad de prestar servicios de calidad en el piso superior y la movilidad a personas de edad o con discapacidades físicas.

Adoptadas estas decisiones, la mesa procede a definir el número definitivo de trenes a adquirir, apostando por la conveniencia de que se cuente con las dos tecnologías básicas ofertadas, es decir, la tracción distribuida y la tracción concentrada, a fin de poder asegurar y optimizar la futura explotación comercial de la línea.

En cuanto al número de trenes, se acuerda que sean 32 por resultar el número óptimo para atender las necesidades de demanda y la planificación de servicios previstos. La cifra de 32 trenes a contratar para la explotación de la línea Madrid-Barcelona surge como consecuencia de los estudios cuantitativos para la determinación del tamaño del mercado, llevados a cabo en el año 2000 por parte de la unidad de negocio de alta velocidad de Renfe, responsable de la explotación comercial del corredor en los servicios de larga distancia con material AVE, y por la consultora Mackinsey, contratada para colaborar con Renfe en el estudio de estas proyecciones de demanda.

Como consecuencia del volumen de demanda previsto, del tamaño de los trenes ofertados, del sistema de explotación, frecuencias y tipos de viaje, de las rotaciones necesarias del parque, etcétera, el volumen de tre-

nes a contratar, incluidos trenes de reserva y paralizaciones por razones de mantenimiento, asciende a 31 composiciones, habiéndose incluido una composición más de refuerzo, hasta un total de 32, al haberse optado por un reparto entre dos tipos distintos de tecnologías: la concentrada y la distribuida.

Adoptadas las decisiones sobre las valoraciones técnicas y la selección de productos, la mesa pasó a valorar la última oferta económica de cada uno de los licitadores, presentada tras la fase negociada del procedimiento, teniendo en cuenta que el grupo Alstom-CAF renunció a presentar oferta económica para su variante 2, que, por lo tanto, queda excluida de esta fase de valoración. A los distintos ofertantes se les había solicitado una oferta económica para posibles adjudicaciones de entre 10 y 25 trenes. Se pidió esto porque, una vez optado por las dos tecnologías, la distribuida y la concentrada, aunque se fuese a la cifra máxima teórica prevista en el pliego de 40 trenes, para cada una de las dos estaríamos por debajo de la cifra mínima de 26 considerada en la oferta inicial de las empresas.

Para no aburrir a SS.SS. con el relato de las valoraciones económicas ofertadas para cada número de trenes por cada uno de los ofertantes, les voy a aportar a continuación tales datos para 16 trenes, que, como he indicado, fue la cantidad finalmente elegida para cada una de las ofertas. Aunque las ofertas se presentan en euros, por disposición del pliego, como todavía quizás no todos estemos acostumbrados a la traducción del euro a la peseta, voy a dar las cifras en pesetas. Precio total del tren para 16 unidades, en pesetas: Alstom-CAF 3.633.256.442 pesetas; Siemens base, 3.750.174.054 pesetas; Siemens variante, 4.179.117.162 pesetas; Talgo-Adtranz, 3.520.000.154 pesetas. El número de plazas ofertadas a estos precios es, en el caso de Alstom-CAF, 303; en el caso de Siemens base, 332, en el caso de Siemens variante, 404, y en el caso de Talgo-Adtranz, 318. En consecuencia, el coste por plaza en pesetas pasa a ser para la oferta de Alstom, 11.990.945; para la oferta base de Siemens, 11.295.705; para la variante de Siemens, 10.344.349 y para la de Talgo-Adtranz, 11.069.183. El coste de mantenimiento, incluyendo limpieza, con los parámetros que utiliza el pliego, que implica la suposición para homogeneizar las ofertas de cada empresa de que se hacen 500.000 kilómetros/tren/año y en pesetas por kilómetro, es el siguiente, según cada uno de los ofertantes: Alstom-CAF, 588; base de Siemens, 421; variante de Siemens, 453; Talgo-Adtranz, 405.

Si nos vamos ya a las cifras agregadas de precio de adquisición, más coste de mantenimiento —y siento aburrir con esta enumeración de cifras, pero creo que es importante que SS.SS. tengan toda la información en materia tan relevante para la adjudicación como el importe de las ofertas económicas de cada uno de los licitantes—, resulta lo siguiente: coste agregado total, repito, de

tren más mantenimiento, caso de Alstom-CAF, 7.773.217.987; la base de Siemens, 6.666.718.142; la variante de Siemens, 7.318.544.948 y la oferta de Talgo-Adtranz, 6.361.755.732. Si hacemos este mismo cálculo con cifras, que puede ser una referencia que les sea útil, para el coste agregado por plaza y kilómetro, resultarían las siguientes cifras: en el caso de Alstom, 3.652; en el caso de la base de Siemens, 2.882; en el caso de la variante de Siemens, 2.598 y en el caso de Talgo-Adtranz, 2.855. Hasta aquí las cifras económicas ofertadas por las propias empresas a requerimiento de Renfe en su última oferta, tras el procedimiento negociado.

Del análisis de estas ofertas y de los precios ofrecidos por los licitantes, resulta la siguiente valoración económica para cada uno de estos productos, atribuyendo 100 puntos a la oferta más ventajosa y a las demás los que correspondan proporcionalmente conforme a una regla de tres inversa, que es el sistema más objetivo para estos casos: Alstom-CAF, 71 puntos; oferta básica de Siemens, 90 puntos; oferta variante de Siemens, 100 puntos; oferta de Talgo-Adtranz, 91 puntos. Estas valoraciones económicas no se vieron alteradas, a juicio de la mesa, por las propuestas de financiación del precio del contrato presentadas por los distintos ofertantes, ya que las estructuras financieras presentadas por todos ellos son semejantes entre sí, sin que exista elemento diferenciador alguno entre ellas que permita discriminar favorablemente a una sobre otra, aparte de que esas propuestas de financiación, según el pliego, son potestativas para Renfe.

La mesa de contratación valoró los aspectos técnicos y los económicos según la relación 50/50 por ciento, por resultar la que más optimiza para la empresa las bondades técnicas del producto seleccionado y las economías en el precio o, dicho en palabras del propio pliego de condiciones particulares, conseguir el mejor tren al mejor precio. A estos efectos se procedió a elevar a base 100 la puntuación técnica, para que fuese homogénea con la económica, obviamente. Sumando las valoraciones técnicas a las que hice referencia anteriormente y las económicas que acabo de describir ante SS.SS., la puntuación final a la que llegó la mesa de contratación fue la siguiente para cada una de las ofertas presentadas al procedimiento negociado: Alstom, un nivel; valoración técnica, 82 puntos; valoración económica, 71 puntos; valoración total, 77 puntos. Siemens base: valoración técnica, 84 puntos; valoración económica, 90 puntos; valoración total, 87 puntos. Siemens variante: valoración técnica, 83 puntos; valoración económica, 100 puntos; valoración total, 91 puntos. Talgo-Adtranz: valoración técnica, 82 puntos; valoración económica, 91 puntos; valoración total, 86 puntos.

A la luz de estos criterios, la propuesta de la mesa, que se elevó al comité de dirección de Renfe y éste avaló por unanimidad para su presentación por el presidente al consejo de administración, fue en su parte sus-

tantiva, literalmente, la siguiente: Elevar al consejo de administración de Renfe, a través de su presidente, la propuesta de adjudicación de 32 trenes de alta velocidad y el mantenimiento de los mismos y de sus instalaciones asociadas, en resolución del expediente número 3.0/7000006/0-00000. Perdonen la numeración, pero estoy leyendo literalmente el acuerdo para que lo conozcan SS.SS. Procedimiento para la adjudicación del suministro y mantenimiento integral de trenes de alta velocidad e instalaciones asociadas, línea Madrid-Barcelona-frontera francesa, según el siguiente detalle: 16 trenes ICE 3, con ocho coches, a la empresa Siemens, S.A.; 16 trenes Talgo 350 al consorcio Talgo-Adtranz. Dicha propuesta de adjudicación se efectúa en base al pliego de condiciones particulares aplicable y de acuerdo con las ofertas presentadas por los respectivos licitadores y la valoración efectuada.

Me permito, llegado a este punto, recordar a SS.SS. que las dos ofertas seleccionadas, la de Siemens y la de Talgo-Adtranz, incorporan el compromiso expreso de contratar con personal de Renfe el 50 por ciento del mantenimiento durante los 14 años a que se extiende el contrato y de contratar con la misma Renfe hasta el 20 por ciento del proceso de fabricación, compromiso que no asumió expresamente el grupo Alstom-CAF. La apuesta por el empleo de Renfe y por el mantenimiento y la modernización de la formación de su personal ha sido considerada, en cuanto a estos compromisos, por el consejo de administración de Renfe como positiva en cuanto al resultado del procedimiento de negociación. Como saben SS.SS., el consejo de administración de Renfe, en su reunión del día 24 de marzo pasado, decidió por unanimidad realizar la adjudicación en los términos propuestos por la mesa de contratación, a los que me acabo de referir.

Hasta aquí la descripción, que he pretendido sea lo más completa posible, aunque sintética, del proceso seguido por Renfe para contratar el material móvil de alta velocidad para la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa.

Quisiera, a continuación, concluir esta intervención inicial haciendo una valoración de todo este proceso como secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento. A tal efecto, debo, en primer lugar, resaltar mi satisfacción por la iniciativa del presidente de Renfe al solicitar la presencia de representantes de la Secretaría de Estado en la mesa de contratación. Fue ésta una sugerencia que acredita un afán de objetividad y transparencia en la decisión final que honra a Renfe y a su presidente y garantiza una integración plural de perspectivas y experiencias en el equipo proponente, que sólo podía redundar en una decisión acertada. En la perspectiva de liberalización del transporte ferroviario en que nos encontramos, esta plural composición de la mesa es expresión de la necesaria objetividad con la que los poderes públicos afrontarán un proceso complejo en el que la propia Renfe se pone

a disposición del regulador para jugar con lealtad su papel conforme a las nuevas reglas.

En segundo lugar, quiero dejar expresa constancia ante SS.SS. de que el Ministerio de Fomento se siente satisfecho del resultado de este procedimiento de adjudicación, pensando en sus responsabilidades de presente y de futuro respecto al ferrocarril en España. De presente, porque se trata de una adjudicación transparente y objetiva, que garantiza unos costes más que razonables para Renfe como fruto de las economías conseguidas en el procedimiento negociado, y porque garantiza una apuesta de futuro por la estabilidad en el empleo del personal actual de Renfe, que es preocupación prioritaria para el Ministerio de Fomento. De futuro, porque España apuesta por la competencia en el material ferroviario de alta velocidad, con un parque que será, gracias a esta adjudicación y a las que la sigan, el más plural de Europa en tecnología, fabricantes, tipos de tracción y prestaciones. Aspiramos a ser uno de los líderes europeos en alta velocidad por kilómetros de vías y, en consecuencia, debemos promover las tecnologías de alta velocidad con pluralidad de fabricantes y técnicas para asegurar un servicio óptimo y de calidad al usuario final.

Tras esta quizá excesivamente larga exposición, quedo a disposición de SS.SS. para cuantas aclaraciones estimen convenientes.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Segura, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor secretario de Estado, nosotros hubiésemos preferido que su comparecencia para dar explicación detallada del proceso de adjudicación de los trenes, del material móvil, en el tramo de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa se hubiese enmarcado en el planteamiento global de todas las inversiones que están teniendo lugar en ese corredor de importancia vital dentro del Estado español. De ahí que este interviniente por el Grupo Parlamentario Socialista le va a hacer en los primeros minutos de su intervención una lectura lo más rápida posible de lo que es un amplio proceso inversor en un corredor básico.

Nosotros entendemos que el Estado español está apostando, a través de su Gobierno y globalmente con el apoyo de las Cortes Generales, por la modernización de la red ferroviaria española, por su integración en las políticas comunitarias, y estamos intentando y tenemos la firme voluntad de que, al igual que el Reino de España fue realmente pionero en la implementación de políticas de liberalización del transporte aéreo, del transporte de mercancías por carretera y del transporte marítimo a lo largo de la década de los noventa, se convierta también en un auténtico país pionero en la implementación de los contenidos derivados de las tres direc-

tivas comunitarias publicadas en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas del pasado 15 de marzo y también a buen seguro de las que a lo largo de los años 2002 y 2003 las instituciones comunitarias pondrán en marcha para liberalizar el transporte de viajeros, porque debemos dejar muy claro que la liberalización de la que venimos hablando, y que se implementará a lo largo de los años próximos en esta década, aprobada por las Comunidades Europeas, es la del transporte de mercancías dentro de la red transeuropea del transporte y dentro del cabotaje entre los diferentes países.

Nosotros tenemos claro que España apostó en la década de los ochenta por la alta velocidad, siguiendo las directrices comunitarias, también dictadas a comienzos de esa década, en lo que a alta velocidad se refiere, y de ahí que la experiencia de la alta velocidad Madrid-Sevilla en su globalidad es para sentirnos satisfechos, sin duda alguna. Es un corredor de todos conocido, que ha dado unas prestaciones espléndidas, en el que Renfe tiene el reto de su mantenimiento y de la oferta de una calidad en su servicio, al que usted acaba de hacer referencia. En esa década y a comienzos de la década de los noventa España dio un salto desde el punto de vista tecnológico y en lo que se refiere a la modernización de su estructura ferroviaria. Nos colocamos en una plataforma desde la cual actualmente hemos de dar otro salto, debemos tomarla como punto de partida para dar otro salto y situarnos en una nueva plataforma. Esa plataforma tecnológica y con nuevos corredores implica que estamos en una nueva etapa desde esa óptica.

El corredor Madrid-Barcelona-frontera francesa va a suponer, en números redondos, una inversión del orden de un billón 200.000 millones de pesetas; el billón de pesetas será para infraestructura en tierra, catenarias, subestaciones, todo lo que significa la estructura fija, y algo más de 200.000 millones de pesetas para la inversión en material rodante, y nos estamos refiriendo a esto. Pero a nosotros nos preocupan los plazos, las tecnologías, la calidad de la prestación de los servicios que se puedan producir en un futuro y, no tenga usted la más mínima duda, no solamente porque —lo ha recordado, y es muy oportuno que así se haga— compete a las Cortes Generales hacer un seguimiento a la labor del Gobierno —y por ello el Gobierno se persona y empieza a rendir informes—, sino porque este grupo parlamentario quiere hacer un seguimiento riguroso desde la óptica, insisto, de la seriedad parlamentaria y desde la perspectiva del servicio público. De ahí que no puede en modo alguno olvidarse que las inversiones en infraestructuras que está llevando a cabo el GIF tienen que estar vinculadas a las inversiones de material rodante.

Voy a hacer una simple relación de cuatro o cinco procesos de resolución del GIF, como el que ha tenido lugar, pongamos por caso, el 16 de marzo, para el contrato del carril de barra larga con sus soldaduras y en

barra corta en la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa y en el tramo Madrid-Lleida, con una inversión de 4.887 millones de pesetas, abierto en fase de concurso y ya resuelto y adjudicado; o bien el correspondiente estudio para la consultoría y asistencia para la redacción del proyecto y control de las obras de plataforma del tramo Torrente Can Bargalló, enlace de la Nacional II con la A-7, en la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, adjudicado por 330 millones de pesetas; o, por 755.160.000 pesetas, el suministro y transporte de traviesas con sujeciones para líneas de alta velocidad, en el tramo Madrid-Lleida; o bien las decenas y decenas de procesos de adjudicación, cuyas referencias obtenidas por este grupo parlamentario constituyen todo este conjunto. Todo ello pone de manifiesto que, hasta el día de hoy, el GIF ha abierto decenas de concursos parciales de adjudicaciones, unos de material tecnológicamente avanzado y otros de material relativamente clásico, pero todo ello en la línea de generación de infraestructura. A nosotros nos preocupan las cadencias temporales, el cumplimiento de los contenidos de los pliegos de condiciones y los mecanismos de encaje de los sucesivos concursos parciales que deben encajar en una globalidad y que tienen que tener el seguimiento permanente y constante del Ministerio de Fomento a través de su Secretaría de Estado, habida cuenta de la dependencia del GIF de esta Secretaría. Pero el tema que hoy nos ocupa es el de la adjudicación, del que nos ha dado explicación detallada como consecuencia de la lectura de esos 25 ó 30 folios. Y no digo ayer, pero al menos ahora sí me gustaría disponer de ellos, porque no se pueden estar produciendo anotaciones permanentes en una lectura de 45 ó 50 minutos. Pero al no disponer de ello en estos instantes, leeremos el «Diario de Sesiones» y continuaremos perfilando nuestra posición.

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo que establece el artículo 7 de nuestro Reglamento, va a pedir los expedientes de todos y cada uno de estos procesos de licitación que lleva a cabo el GIF, por cuanto tenemos mucho interés en hacer un seguimiento al respecto. Vamos a solicitar también la información pertinente de este proceso de adjudicación a efectos de su lectura y de su seguimiento para ir configurando una posición. Pero no puede obviar que esta adjudicación ha sido objeto de controversia pública. Nosotros, sin que pretendamos convertirnos en ecos de esa controversia, sí tenemos sensibilidad para plantearle una serie de preguntas, con el ruego de que nos las vaya contestando en el día de hoy. Entendemos que Renfe, como empresa pública, está siendo sometida a todo lo contrario de lo que usted acaba de manifestar, está siendo sometida a un proceso de despersonalización. Nos resulta sorprendente la actitud del Gobierno de no plantear un contrato programa con Renfe que le permita mirar el futuro de los próximos tres o cuatro años, de acuerdo con unas cláusulas recogidas en ese contrato

programa. No nos valen, porque no los compartimos ni los logramos entender, los argumentos del Gobierno, expuestos por el ministro en comparencias anteriores, en el sentido de que, dado que las directivas comunitarias se van a implementar próximamente, está justificado que en los años 2001 y 2002 Renfe continúe con prórrogas implícitas y tácitas del actual contrato programa. Desde nuestro punto de vista, la despersonalización de Renfe no sólo no está justificada en ese aspecto al que acabo de hacer referencia, sino en el papel que ha venido jugando en este proceso de licitación. Nosotros sí queremos oír al presidente de Renfe, y nos hubiese gustado que hubiera estado hoy aquí. Pediremos su comparencia próximamente. No tenemos muy claro que la comisión mixta Ministerio de Fomento-Renfe, que se creó aproximadamente hace un año para hacer un seguimiento de estos temas, le haya dejado jugar a Renfe el auténtico papel, no digo de protagonismo, sino de emisión de criterios técnicos, sólidos y razonables a efectos de hacer un seguimiento de lo que ha venido ocurriendo.

Señor secretario de Estado, se han hecho afirmaciones, transmitidas por los diferentes medios de comunicación, que deben ser desmentidas o desmontadas, entre comillas, por el Gobierno. Se ha dicho, parece que por parte del presidente de Alstom, que aquí hay una adjudicación de naturaleza política, entendida como una decisión política. Nosotros no hacemos más que reproducirlo. Parece que el presidente de Alstom afirma que la tecnología que ha ofertado y ha propuesto es merecedora de otro trato por parte de la Administración pública. Queremos que usted profundice en ese planteamiento. Otro medio de comunicación ha hecho también unas afirmaciones en los últimos días, en el sentido de que responsables de Alstom se han quejado y han hecho llegar a los medios de comunicación, no a este grupo parlamentario —lo reproducimos con la cautela con la que se deben enfocar estos temas—, que muy pocos días antes de que se reuniera el consejo de administración, que tuvo lugar un sábado cuando estaba previsto que se celebrase el martes de la semana siguiente, Alstom fue requerido para que modificase determinados planteamientos. Nos gustaría que todos esos temas se aclarasen. Esa es la auténtica intencionalidad de este grupo parlamentario. No deja de ser sorprendente que Renfe, en esa línea de despersonalización, convocara a su consejo de administración esa mañana del sábado, de forma acelerada y precipitada. Nos gustaría que nos indicase si esas noticias aparecidas en los medios de comunicación son correctas o no. Este diputado no tiene constancia de ello, reproduzco la preocupación dimanada de afirmaciones que aparecen en medios de comunicación, poniendo de manifiesto que los miembros del consejo de administración carecían de un expediente con el tiempo necesario para poderlo estudiar, y en el transcurso de una hora, que

parece ser fue lo que duró el consejo de administración, se produjo esa resolución.

Señor secretario de Estado, le seguiremos formulando preguntas que, si tiene la amabilidad, le rogaríamos las vaya anotando. Nos gustaría saber si es cierto que las ofertas presentadas por los fabricantes de material ferroviario han sido evaluadas por una comisión mixta, integrada por técnicos especialistas en infraestructuras y en tecnología rodante ferroviaria, y que los técnicos que han participado por parte del Ministerio de Fomento en esa comisión mixta no disponen de la cualificación pertinente. Se dice también que algunos miembros del consejo de administración de Renfe que asistieron al consejo elaboraron un informe contradictorio con la decisión que se adoptó. Queremos preguntarle cuántos informes hay sobre esa materia y si es cierto que el consejo de administración manifestó claramente que llegaban a una resolución sin disponer de los datos adecuados. Queremos preguntarle, tal como han dicho algunos medios de comunicación, si es cierto que la tecnología que incorpora Siemens en su tren, el ICE 3, a partir de 300 kilómetros por hora hace que determinados fenómenos aerodinámicos afectan a la estabilidad del tren en determinadas condiciones de peralte de algunas curvas. Eso se ha publicado y afecta a la seguridad. Sería positiva una aclaración al respecto.

Es cierto también que cualquier ciudadano español, como el que les habla, de forma intuitiva y primaria puede decir: deseamos tecnología española. Talgo tiene tecnología española acreditada desde los años cincuenta, ha sido pionera como industria española, tiene trenes recorriendo vías en Alemania y es posible que concursos que se van a resolver tanto en los Estados Unidos como próximamente en Rusia puedan venir avalados por cierto éxito, sin embargo, en alta velocidad Talgo no tiene experiencia al respecto. ¿No le genera cierta preocupación esa falta de experiencia que sí que la tienen Alstom y Siemens? ¿No le preocupa que, por ejemplo, una de las empresas concursantes, Bombardier, una empresa canadiense que en España es muy conocida porque suministra los últimos aviones birreactores que ha adquirido la compañía Air Nstrum, haya sido —me parece recordar de la lectura del documento que usted acaba de hacer— rechazada como concursante y, sin embargo, como al parecer ha adquirido Adtranz —no sé si estoy desinformado al respecto—, va a participar en la construcción? Le preguntaría también si es cierto que en las subestaciones del recorrido, por parte del GIF, Alstom ha recibido la adjudicación por unos veintitantos mil millones de pesetas, lo que también podría poner de manifiesto que Alstom está participando en determinadas unidades de este proceso.

Nosotros, señor secretario de Estado, tenemos clarísimo que el Estado español se adentra, con todas las decisiones que toma respecto a los corredores de alta velocidad, en una nueva etapa tecnológica, que las

decisiones que se tomen van a afectar a la industria ferroviaria nacional, van a afectar a políticas de I+D que son financiadas por instituciones comunitarias, van a posibilitar una cohesión más profunda en el seno del Estado español y, consiguientemente, una redistribución de la riqueza. Luego las decisiones que se tomen son absolutamente trascendentes y deben estar sólidamente fundamentadas, y por eso nosotros quisiéramos pedirle unos cuantos datos más de naturaleza tecnológica.

Cuando decimos que el concurso contemplaba que el tramo Madrid-Barcelona debería cubrirse en dos horas treinta minutos, nosotros pensamos que en la alta velocidad un parámetro importante, en lo que a su cinemática se refiere, es el de la aceleración; es decir, modificaciones, incrementos de velocidad o disminuciones de velocidad en unidades de tiempo concretas. Son aspectos fundamentales porque de ellos va a depender el número de paradas intermedias que el propio AVE haga en el camino, al margen de que no entendemos el trazado del AVE que saldrá de la estación de Atocha, que pasará a diez kilómetros del aeropuerto de Madrid-Barajas sin parar, mientras que sí parará en el aeropuerto de El Prat. Es un tema que no es propio de esta comparecencia, pero que está vinculado a esa temática. Es decir, la intermodalidad en el transporte aéreo, ferroviario y por carretera se tiene que implementar en puntos de encuentro de las distintas modalidades.

Le queremos preguntar sobre capacidades de los trenes en lo que a aceleración se refiere. Le queremos preguntar también sobre la tecnología en los diferentes sistemas de frenado de las distintas ofertas, aspecto básico también en lo que a seguridad se refiere. Queremos preguntarle sobre las catenarias —que han de ser absolutamente nuevas, con tecnología totalmente nueva en cuanto a la tensión que soporte la catenaria, en cuanto al número de kilonewton, o kilopondios que soporte la catenaria en cada uno de los tramos, aspecto básico cara a la seguridad— para saber cuáles son los contenidos de los informes técnicos aportados por los técnicos que han participado en este concurso. Queremos preguntarle también acerca del consumo energético por pasajero. De la misma manera que una compañía aérea valora o evalúa el rendimiento económico en la prestación de un servicio en el parámetro llamado AKO, es decir, un rendimiento por pasajero y por número...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, le ruego concluya.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, creo que tengo que formular las preguntas en aras precisamente del servicio al Estado que se hace desde la oposición y desde el Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, entiendo la importancia de las preguntas, pero le rogaría que abre-

viara. Lleva usted consumido el doble de tiempo de lo que estaba previsto en esta convocatoria y, por tanto, le ruego que haga las preguntas con mayor brevedad y además no las conteste, porque usted hace las preguntas y las contesta.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, disculpe, estoy formulando preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, conozco su capacidad oratoria y sé que es usted capaz de formular las preguntas con mayor velocidad. Le ruego que vaya terminando.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, este diputado no ha hecho ninguna declaración pública, porque prefiere dialogar en la sede parlamentaria y no emitir juicios gratuitos. Consiguientemente, creo que eso, desde la perspectiva parlamentaria, hay que valorarlo en cuanto a la posición de un grupo parlamentario. Es decir, nosotros queremos dar nuestro criterio a los ciudadanos una vez que esté sólidamente fundamentado en base, naturalmente, a las informaciones que demandamos.

El señor **PRESIDENTE**: Siga usted y le ruego brevedad, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor secretario de Estado, hay un número elevadísimo de parámetros de naturaleza tecnológica vinculados a las nuevas tecnologías que se aplican.

Nos ha sorprendido que —y es otra pregunta concreta—, según su intervención, los trenes ofertados por todos los concursantes carezcan de homologación, por parte de organismos nacionales o de organismos internacionales especializados en la homologación de material rodante, a velocidades superiores a 300 kilómetros por hora. Ese es un tema absolutamente esencial, señor secretario de Estado. La pregunta es: los trenes que han sido objeto de la adjudicación pertinente, ¿han sido homologados? ¿Cuándo van a serlo? ¿Qué experiencia tienen acumulada en lo que a estas velocidades se refiere? ¿Cuáles son, repito, las características de los sistemas de frenado y de conexión con la central operadora desde la que se dirige la operación del traslado del tren?

Señor secretario de Estado, aunque tenía preparadas otras preguntas, dada la escasez de tiempo, las formularemos por escrito a efectos de ir documentando un proceso en el que, le reitero, el Grupo Parlamentario Socialista quiere cooperar en una línea de servicio a los intereses globales de nuestro país y siempre haciendo un seguimiento crítico a la labor gubernamental. Pediremos todo el expediente, analizaremos las contestaciones que se nos den y continuaremos en una línea de análisis, como nos corresponde como grupo parlamentario de la oposición.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó tiene la palabra en nombre de *Convergència i Unió*.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, señor secretario de Estado, tenía preparada una intervención que incluía unas preguntas, para pasar después a hacer unas reflexiones que usted puede tomar como preguntas, me puede contestar a ellas. Sin embargo, después de oír su intervención, voy a variar algo mi manera de actuar.

Empezaba mi intervención preguntándome por qué está usted aquí y no el presidente de Renfe. Me parece que debería estar el presidente de Renfe. También me preguntaba por qué está usted aquí con tanta rapidez. Nos dice en su intervención que pensaba venir porque ha habido muchas críticas sociales y políticas. El consejo de administración de Renfe se reúne el sábado 24; el domingo 25 en prensa se habla de la adjudicación del siglo, y el día 26 la prensa habla de que el secretario de Estado ha solicitado la comparecencia. Por tanto, las críticas sociales y políticas las intuía en todo caso, pero no existían en aquel momento, cuando usted solicita comparecer.

Francamente no sabía por qué usted venía aquí por cuanto en unas declaraciones a un medio económico —supongo que en una entrevista que le hacen— decía: No es función nuestra defender a Aena, Renfe o el GIF, sino incentivar la competencia. Esta es una referencia del lunes 26. Entonces, ¿a qué viene, señor secretario de Estado? Porque Renfe es grupo Fomento y usted es la segunda autoridad en el Ministerio de Fomento; no sé si dentro de los esquemas usted entra como número dos del grupo Fomento, me parece que sí. Por tanto, creo que si usted defiende a los ciudadanos, defendiendo Renfe, defendiendo Aena y al GIF defiende a los ciudadanos.

Su comparecencia de hoy a mí me parece fuera de lugar, más cuando se dice en los medios que ha habido quejas por parte de altos directivos de Renfe, ya que hubiesen querido que compareciese la compañía. Usted me dice que está aquí y me parece muy bien. Le agradezco mucho su información, que me hace pensar —antes de entrar en las valoraciones que voy a hacer— que lo primero que deberíamos hacer al analizar a fondo esta cuestión —y lo haré posteriormente, pero lo anticipo porque estoy convencido de ello— es descalificar a alguien, y esa descalificación debe ir hacia la comisión evaluadora. Si usted me dice que la variante uno de Alstom se rechaza, que no se entra en el debate porque es una variante de dos pisos y que no es lo que se pedía, me parece bien. Si usted me dice que se rechaza la variante dos porque los trenes tienen que tener la tracción directamente en vagones y Alstom no tiene experiencia, se lo acepto. Si vamos a Talgo, ¿tiene Talgo algo construido de este tipo, tiene algo funcionando de este tipo? El propio consejero delegado de Talgo en un medio dice que lo único que

tienen es un prototipo. No es una construcción totalmente aceptada, posiblemente lo será, no lo niego. Pero además, Talgo en velocidades de 330 kilómetros por hora o de menos de 300 kilómetros de circulación comercial, que es lo que pide el proyecto, no tiene absolutamente nada ni ha tenido absolutamente nada en los últimos años, a pesar de tener un gran producto pero en unas condiciones de funcionamiento que no son las que se pedían en el proyecto. Por lo tanto, Talgo queda descalificada por el mismo criterio por el que han descalificado a los otros.

Con el ICE, a Siemens le ocurre otro tanto. Ustedes piden una velocidad de 350 kilómetros punta para ir a 300 kilómetros comerciales. Tenía trenes que iban a 300 kilómetros, pero Siemens se ha visto obligado, por las circunstancias que sean —se han citado por parte del señor Segura ligeramente—, a bajar su velocidad a 280. Una de las palabras clave que antes señalaba era la seguridad. Por lo tanto, si Siemens no tiene trenes de las características que se piden, también debería ser rechazada. Entonces vemos —y aclaro por qué decía lo de la descalificación— que a la hora de valorar técnicamente los trenes, se da menos valoración a una empresa que tiene 200 ó 300 trenes por todo el mundo, con velocidades de 300 kilómetros comerciales; después está el grupo japonés, que también tiene velocidades de 300 kilómetros. El grupo AVE en España está dando un resultado magnífico; es el grupo que está más implantado en España, al que se le pusieron unas condiciones muy duras de absorción de empresas que estaban en crisis y cumplió, y esta empresa en este momento queda fuera. Ante todo esto, tengo que decir que tenemos muchas dudas de que la valoración esté hecha de una manera correcta. Parece ser que no se les da a los miembros del consejo de administración de Renfe una documentación, sino la resolución del tema y a quien se le tiene que dar. Es lógico que surjan las dudas y que en la prensa haya reacciones contra la decisión política. Pero si ha llegado a ser una decisión política, ¡vaya análisis políticos que se hacen! No se analiza el concepto político que tiene este tren de alta velocidad en su enlace con Francia. Ya hemos visto que se habla de las reacciones del Gobierno francés respecto al enlace en la frontera con Francia y ya se habla de dos años más. Ellos no tienen ninguna prisa, lo sabemos, y por parte del Ministerio de Fomento se actuó hace poco de una manera muy diligente para provocar que Francia reaccione. Con esto, reacciona al revés. De momento ya se dice por parte de Francia que no tiene ninguna prisa y que ya veremos qué pasa en el 2006.

Había hablado de seguridad. Si unos no tienen el prototipo y otros no pueden ir a velocidades de 300 kilómetros por hora, ¿adónde vamos? En la comparecencia del ministro del 26 de febrero se había dicho que hay que reducir la dependencia del exterior respecto al material móvil. De acuerdo. Alstom es una empresa de origen francés y británico pero radicada en España y

construye prácticamente todo su material ferroviario en España, junto con CAF, que también está aquí, su tecnología está radicada aquí. Además, tenga usted presente, señor secretario de Estado, que cuenta con una tecnología subvencionada por el Ministerio de Ciencia y Tecnología. Otro de los temas de los que se habla es del fuerte impulso de la capacidad productiva del país. Se habla también en los medios de que las diez primeras locomotoras Talgo las fabricará su asociado en Alemania. Siemens dice que, como no tiene capacidad —en Cornellá sí, y estamos bien contentos de que la fábrica Siemens de Barcelona pueda tener un buen volumen de carga de trabajo—, en Cornellá se fabricarán los motores y que el resto lo va a subcontratar, y se habla de que la propia Alstom y la propia CAF trabajen para Siemens. Esta mañana usted nos hablaba de las subcontrataciones. Francamente, sería interesante que no hubiese subcontrataciones. ¿Cómo vamos a subcontratar a una empresa proveniente de otra en un concurso que ha participado? Francamente, muy mal lo vemos, muchas dudas tenemos sobre este tema.

He hablado de la velocidad comercial, de la calidad y de la seguridad. En cuanto al personal, ¿qué personal tenemos trabajando en la producción ferroviaria? Es lógico que el sindicato y el comité de empresa de Alstom vengan y nos lo expliquen, porque tiene muchísimo más personal. En estos momentos, a la empresa, a la hora de plantear su estrategia de futuro, no le sirven de nada todas sus garantías, porque a la hora de valorarse su producto técnico recibe 44 puntos, Siemens 47 y Talgo 45. Cualquier persona con una información mediana sobre el tema se tiene que quedar sofocada al ver cómo se ha considerado a esta empresa que lleva trabajando en ello muchos años. Además —ya con cierta ironía—, en su documento de información, Renfe abre al mercado de la fabricación los trenes de alta velocidad de competencia, con un párrafo que dice: Con esta nueva adjudicación, el material adquirido para alta velocidad de que dispondrá Renfe está formado por 18 trenes Alstom. No, que hable de lo que adjudica. Y dice: Ha adjudicado 13 a Siemens y 16 a Talgo; pero para justificar esto, dice que Alstom ya tiene 18. Pues entonces no haberle invitado. Como comprenderá, señor secretario de Estado, el grupo más grande de producción de Alstom está radicado en Barcelona, y esto nos preocupa mucho. Los ministros catalanes dicen que no hay que preocuparse porque hay muchas más adjudicaciones, pero la valoración técnica de adjudicaciones ya la hemos visto y veremos cómo la explican. Ahora quedan las lanzaderas, que, si se contratasen todas podrían representar 60.000 millones o 19.000 millones las de ancho variable, pero cuando se van a adjudicar se han presentado dos. Yo no vengo aquí a pedir que para solucionar la cuestión se compense a Alstom; vengo a decir que verdaderamente dudamos que esta adjudicación se haya hecho bien, y creo que Renfe, que al fin y al cabo es quien ha hecho las valora-

ciones, o en todo caso ha seguido las indicaciones en el momento final, tiene que mirárselo, como se dice coloquialmente, porque esto francamente da motivo a las críticas sociales que usted ha indicado al principio que se habían presentado. Sí, se presentaron después de pedir la comparecencia, porque posiblemente en el Ministerio ustedes ya estaban seguros de que las cosas no se habían hecho bien.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mardones, siguiendo el orden que hemos empleado anteriormente, le corresponde a usted intervenir por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria.

Si los representantes del Grupo Parlamentario Mixto también quieren intervenir, lo harán a continuación del señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Muchas gracias, señor secretario de Estado, don Benigno Blanco, por la información tan detallada hasta los extremos menores de cualquiera de las facetas que usted ha tratado hoy aquí. Desde el punto de vista de mi grupo parlamentario, de la comunidad autónoma que nunca va a tener tren de alta velocidad por razones obvias —nos basamos en el transporte aéreo y en el marítimo—, quisiera hacerle la siguiente definición de principio de posicionamiento de mi grupo, que se va a basar en el análisis de tres puntos. El primer punto es que este contrato, adjudicado a las dos empresas citadas, Siemens y Talgo, y que no se ha adjudicado a una tercera, a juicio de este portavoz tiene tres aspectos distintos. En primer lugar, sometimiento al principio de legalidad. Mi grupo está plenamente conforme con la información que usted ha dado, señor secretario de Estado; entendemos que no se ha conculcado ninguno de los principios de legalidad que tienen que regir todo contrato público para una empresa pública; se ha respetado plenamente la Ley 48/1998, del mes de diciembre, que se refiere precisamente al procedimiento de contratación de los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, y por la que se incorporan al ordenamiento jurídico español las directivas 93/38 y 92/13 de la Unión Europea. Por tanto, primer documento de principio de legalidad, porque si alguien al final quiere plantear el contencioso correspondiente y rechazar la decisión, tendrá que ajustarse al principio de legalidad de todo Estado de derecho. Las cuestiones técnicas serán posteriores, pero rige el principio de legalidad en todo Estado de derecho.

En segundo lugar, el sometimiento a la Ley de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, que ya se invoca en la Ley 48/1998, se ha respetado. Así se ha hecho con todos los principios de publicidad, incluidos por las directivas de la Ley 48, en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, con la Ley de contratos de las administraciones públicas, que habíamos visto en su

anterior comparecencia, el Real Decreto legislativo 2/2000, y entiendo mi grupo que los procedimientos que ha seguido la Administración, tanto el Ministerio de Fomento como Renfe, se han ajustado a estos principios de legalidad. En segundo lugar y dentro de este concepto, está la discrecionalidad de la Administración para hacer dentro del marco de la ley las oportunas intervenciones; y digo esto porque usted bien ha señalado al principio que Renfe es un organismo con unas características jurídicas que tiene el principio de máxima autonomía de gestión pero que está adscrita al Ministerio de Fomento. Por tanto, si viene aquí el señor presidente de Renfe y cualquiera de los que hayan intervenido en este proceso, mi grupo lo aceptará plenamente y lo daremos por bienvenido, pero la primera exigencia de comparecencia en el control del Ejecutivo ante el Legislativo es que usted esté compareciendo aquí; por tanto, me parece correcto y ajustado al procedimiento de diálogo administrativo y político entre quienes controlamos al Gobierno y el Gobierno que viene a ser controlado hoy en su presencia y figura. Segundo, si vemos cuál es la composición del consejo de administración de Renfe, después de su presidente están los representantes de los ministerios de Economía, Hacienda y Fomento, aparte de los miembros de los dos sindicatos mayoritarios en la empresa, Comisiones Obreras y UGT, que da también un principio de adición democrática y de transparencia al sistema. Además, el señor ministro de Fomento, en uso de sus facultades, desde el principio y anunciado el concurso en marzo del año pasado, crea una comisión de evaluación de ofertas en la que hay dos representantes de Renfe y dos representantes del Ministerio de Fomento. Por tanto, el Ministerio de Fomento, por esta normativa, por esta situación y por estas estructuras de análisis, está también obligado a su comparecencia ante esta Comisión. Este primer principio, que después analizaré en el tercer punto que voy a tocar, son las lecturas políticas que esta Cámara está perfectamente legitimada para debatir.

Entro en el segundo factor de evaluación de mi grupo, lo que yo llamaría principios de economía de empresa, donde están los tecnológicos. Usted ha dado un detalle muy ajustado de lo que es el principio de selectividad de unos proyectos, todos ellos con unas calidades excepcionales. Comienzo por decir que cuando se hizo la adjudicación de la alta velocidad Madrid-Sevilla, en el concurso anunciado en 1988 —los que tenemos presencia y memoria histórica lo recordamos— y que defendió en esta Cámara el entonces ministro correspondiente del ramo de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el señor Barrionuevo, que fue quien vino a informar aquí, aparte de todas las vicisitudes de la variación del presupuesto que empezó en 250.000 millones de pesetas y terminó en cerca de 500.000 millones de pesetas, el proceso de adjudicación a Alstom fue correcto, algo que nadie, incluidos

los demás concursantes, puso en duda. Creo que fue la adjudicación de un tren eficaz y tecnológicamente adecuado a las necesidades de aquel momento; pero el Consejo de Ministros tuvo que adoptar una decisión política previa, que fue el ancho de la vía, porque toda la vía ferroviaria española era de ancho distinto del de la europea y el tren francés de Alstom estaba diseñado para la vía del ancho europeo. Hubo que tomar una decisión, que no creo que fuera administrativa sino política, y adaptar el ancho de la vía Madrid-Sevilla para el AVE a esa circunstancia; ancho de vía que también permite, precisamente por la tecnología Talgo, que actualmente por la vía de alta velocidad Madrid-Sevilla no solamente circulen los trenes de Alstom, sino que también circule el tren Talgo. Por tanto, ya quiero ir adelantando el posicionamiento de mi grupo a favor de una empresa española, porque no olvide usted, señor secretario de Estado, que aunque a este contrato se le ha llamado el concurso del siglo, si comparamos los 123.000 millones con los 323.000 del carro de combate Leopard, hay 200.000 millones de diferencia para saber a quién damos el título de contrato del siglo. No voy a entrar en esta materia. ¿Qué ocurre entonces? Que cualquiera que hubiera sido la fórmula de resolución de este contrato, se hubiera hecho una lectura distinta desde cada lado. Si no se le da a una empresa nacional, se juzgará por qué se le ha dado a una empresa extranjera y si se le da a una empresa extranjera, se dirá por qué no se le ha dado al otro competidor que había.

Después de analizar esto con más detalle en el tercer renglón de mi sistemática del análisis político de la circunstancia, voy a analizar el segundo, el de las características técnicas. Una empresa tiene que llegar a encontrar —como bien ha dicho y participo de ello— el mejor tren al mejor precio. He seguido muy atentamente su información sobre las puntuaciones en los distintos factores de las evaluaciones que se hicieron de los proyectos, porque no nos olvidemos de que estamos manejando un proyecto cuyo procedimiento de comunicación es por concurso negociado. Esto es muy importante, no se ha ido al abierto ni al restringido; se ha ido al negociado porque es un tema muy complicado y que justificó la presencia de dos grandes compañías fabricantes: Siemens y Alstom. Esta decisión de consultas continuas y simultáneas en los aspectos tecnológicos es muy importante y complicada.

España había optado, en los aspectos tecnológicos, en el tren AVE a Sevilla por la tracción de cabeza, la tracción concentrada. Creo que es oportuno que España, Renfe, tuviera también el contraste de un sistema de tracción distinto que es el de tracción distribuida a lo largo del tren ¿Por qué digo esto, señor secretario de Estado? Los ingenieros de diseño ferroviario se encuentran con el problema de que lo que no ha variado en el ferrocarril es el sistema de tracción; sigue siendo dos raíles de rodadura lisa que soportan unas ruedas metálicas con banda de rodadura lisa. Hay unos proble-

mas tecnológicos que son los derivados de que si se concentra la potencia en la locomotora tractora o de empuje, se dan unos problemas de resbalamiento de la tracción. Esto lo saben los señores de Siemens y los de Alstom. La nueva tecnología distribuye la tracción de los ocho vagones del tren Siemens que tiene cuatro vagones tractores y cuatro de arrastre. Tenemos que saber diferenciar qué le va a interesar a España, si la tracción en cabeza que requiere como tiene el AVE a Sevilla de Alstom cabezas tractoras muy pesadas, porque tienen que evitar el resbalar de las ruedas sobre el raíl con un peso tremendo de la locomotora tractora, o el otro sistema que puede distribuir la relación peso-fricción para el arrastre. La decisión de este tipo ha sido oportuna. Van a compatibilizarse y vamos a poder tener un parámetro de medida que no tienen Alemania ni Francia y después diré por qué. Este criterio ha sido muy oportuno tecnológicamente.

En segundo lugar, usted ha dado la puntuación objetiva, era importante saberlo, que se había podido obtener en los distintos parámetros de medida, técnicos, industriales y económicos, y sobre todo ir a uno de rentabilidad: saber cual es el coste por asiento o plaza transportada. Esto es muy importante desde el punto de vista empresarial de rentabilidad y eficiencia en cuanto a una tecnología, con el número de asientos que haya. Superadas estas pruebas de puntuación, tenemos que aceptar —mi grupo la acepta plenamente— la decisión que se ha tomado respecto al tren de Siemens.

Cuestiones que van en este aspecto tecnológico —no quiero incidir más— tanto de la distribución de la fuerza concentrada o distribuida. Me inclino porque vayamos a la nueva tecnología y prueba de ello es que uno de los proyectos desechados de Alstom es el que no está homologado. Alstom ha cambiado la tecnología del AVE a Sevilla, de tracción en cabeza, tracción tractora con locomotora de enorme peso para sujetarse sobre la vía en la fricción y ha ido a un nuevo proyecto de tracción distribuida a lo largo del tren. Sin embargo, ha llegado tarde porque no lo tiene homologado y contrastado en el tren de alta velocidad París-Lyon.

La puntuación ha sido en su información un detalle exigible y característico para saber cuáles han sido los criterios objetivos en los parámetros técnicos, industriales, económicos, el coste agregado por plaza —que es fundamental—, porque si hacemos solamente una plaza en relación con el número de plazas que lleva por la longitud del tren y el coste del proyecto, salen unas cifras, y al final hay que llegar al coste agregado por plaza con todos los componentes del *input* que entra ahí directamente para obtener una cifra y en este caso una puntuación. El criterio de mi grupo es que ha sido correcto que se dé la máxima calificación, 100, al primer proyecto y una regla de tres inversa en la distribución de los otros proyectos.

Como tengo el tiempo tasado, señor secretario de Estado, voy a entrar en el último renglón de la cuestión

del análisis político de la situación. Se ha dicho aquí que ha habido criterios políticos. Este proyecto es de Estado, no es una empresa privada particular que organiza un servicio minúsculo de transportes en una localidad. Recuerdo que cuando se hizo el trazado del AVE Madrid-Sevilla se discutió una cuestión política. Los técnicos en un análisis económico y por cuestiones de la velocidad que lleva el tren dijeron que solamente podía haber una estación de parada intermedia por el nudo ferroviario de Córdoba, que el tren tenía que ser Madrid-Córdoba-Sevilla y parar en Córdoba por los enlaces de Andalucía. Con lo que se ha hablado aquí ¿quiere alguien decirme con qué criterio se adoptó que el tren parase o pasase por Puertollano y Ciudad Real? No es lo mismo parar que pasar, de ahí que se obligara a que el tren directo Madrid-Córdoba del AVE, cuando atraviesa las estaciones de Ciudad Real y de Puertollano no pueda ir a la velocidad punta, porque como pasa por estaciones ordinarias desdichado del viajero que estuviera en el andén, pues por la fuerza impulsiva que desplaza la locomotora, el tren, mandarían a centenares de metros de distancia cualquier objeto que se encontrara allí. Sin embargo, se adoptó una decisión política y bendito el presidente de la comunidad autónoma que consiguió aquella gestión.

Cuando se ha invocado que es una decisión política, se han mencionado las declaraciones del presidente de Alstom, el presidente mundial de la división de transportes, el señor Michel Moreau, que es francés. Me parece una intromisión absoluta en el principio político y de soberanía jurídica de España el hecho de que este señor, con todos los respetos, haga estas declaraciones. Él es presidente de una empresa privada, de una persona jurídica y si quiere protestar por la no adjudicación tiene la vía administrativa y la vía judicial a su disposición. Si entiende que se han conculcado cláusulas en el pliego correspondiente y en la normativa administrativa, tiene —porque estamos en el espacio jurídico de la Unión Europea— todas las vías para recurrir la adjudicación ante los tribunales y la administración españoles, pero no puede decir que ha sido una decisión política. Lo podrá decir otra instancia. A mí no me produce ningún rechazo aplicar decisiones políticas ¿A qué nivel estamos? Le preguntaría, entonces, a Michel Moreau: ¿por qué Francia tiene los trenes Alstom? ¿Es decisión política o tecnológica? ¿Por qué Alemania tiene los trenes Siemens? Por lo misma razón que el ejército francés tiene el avión Mirage, porque lo fabrica Francia, y el ejército aéreo alemán tiene el Tornado. De igual manera, el ejército alemán tiene el carro de combate Leopard, de tecnología alemana, y el ejército francés, tiene el carro de combate AMX ¿Qué pasa que esas decisiones no eran políticas? ¿Es que algún Estado tiene que avergonzarse de tomar una decisión en defensa de sus legítimos intereses? ¿Es que el tren articulado ligero Goicoechea-Oriol, como siglas desarrolladas del Talgo, tiene menos derecho a un apoyo del Gobierno

español, con una tecnología que va a permitir su exportación o el uso en determinadas líneas? El señor Moreau debió haberse callado o utilizar a sus abogados para sustanciar ante los tribunales, en cualquiera de las instancias que se consideren conculcadas y menoscabado su derecho, porque además es una libre concurrencia.

No se puede denunciar —lo había anunciado ya en mi primera intervención— las reglas de juego después de efectuado el concurso. Si no se está de acuerdo con el pliego de condiciones, se dice al principio o no se concursa; pero si acepto el pliego de condiciones y concurso, no tengo derecho al pataleo al final del procedimiento si no se me ha adjudicado ese proyecto. Esto debe quedar claro y sentado. Otros podrán decir su valoración política en esta Cámara o en el Parlamento francés o en el Bundestag alemán, pero no en una empresa privada. Usted concurre con unas condiciones, como un equipo de fútbol o de baloncesto salta al campo de juego con unas reglas. Lo que no vale es impugnar el partido después de celebrado, si no hay unas razones que se pueden llevar ante los órganos jurisdiccionales correspondientes, pero las reglas del juego no se pueden conculcar de esa manera.

Hay una serie de criterios que se han adoptado aquí. Yo creo que la decisión que se ha adoptado es correcta, y en el caso de Siemens, igual que Alstom en su día llevó 18 trenes, ahora se adjudican 16 en unas tecnologías y en unos parámetros económicos totalmente distintos que van a permitir una comparación. Creo que Renfe queda salvaguardada con las cláusulas tanto del 20 por ciento como del 50 por ciento para mantenimiento y para fabricación, es decir toda la red de subcontratación, porque Renfe trabaja con subcontratación fundamentalmente. Las empresas privadas se pondrán de acuerdo con la subcontratación porque tanto los equipos eléctricos de iluminación como de señalización están camino de otras compañías, pues que yo sepa no se le ha dado la señalización del AVE Madrid-Barcelona a Siemens, cuando oferta y tiene tecnología de señalización ferroviaria y alta tecnología de señalización ferroviaria. Por tanto, vamos a ir poniendo las cosas en su sitio porque si ha habido una decisión política será una decisión política de Estado, y cualquier Estado está perfectamente legitimado a hacerlo. Se dice que hay trenes diferentes. ¿Con qué aviones vuela Iberia? ¿O es que vuela con una sola marca? Iberia vuela con los aviones que entiende más adecuados para sus rutas, sean fabricados por Boeing o sean fabricados por Airbus, donde además Iberia tiene que responder a que tiene un socio español, que es Construcciones Aeronáuticas (CASA), donde el Estado está comprometido a colocar sus productos en el mercado internacional, de la misma manera que el Gobierno español ha obligado al Ejército del Aire a comprar aviones de Construcciones Aeronáuticas (CASA) porque ésta tiene que venderlos en el mercado exterior y no le pueden decir a CASA en Canadá o en Australia que cómo van a com-

prarle aviones si su propio ejército no los compra. Estamos entrando en una situación de política de Estado.

He querido hacer la defensa de estos principios de legitimidad democrática que tiene todo Estado en defender lo suyo. Puede ser que haya un desplazamiento de mercado laboral de un lado a otro, pero en cifras totales no se pierde mercado laboral en estos aspectos. Si ha habido un criterio político, y esto se ha hecho con Talgo, mi grupo no lo va a denunciar porque entiende que el Estado, por principio constitucional, está obligado a defender los intereses del Estado, desde sus ciudadanos a todas las empresas físicas o jurídicas que están ubicadas en ese territorio del Estado. Todos los instrumentos del Estado deben estar ahí, siempre que no se conculque el principio de legalidad. No conculcado el principio de legalidad, los principios discrecionales de opción rigen en todos los Estados. Por eso estoy diciendo que en Alemania circula el tren Siemens y en Francia circula el tren Alstom; en Francia vuelan aviones Mirage y en Alemania vuelan aviones Tornado fabricados allí. A ver si el Gobierno francés va a ir en contra de Peugeot, de Renault o de Citroën; o a ver si el gobierno alemán va en contra de Volkswagen, BMW o Mercedes. Son unas cuestiones que están muy vinculadas a unas decisiones políticas en el sentido democrático de la palabra, y a quien le parezca que se han conculcado principios concursales administrativos tiene las vías correspondientes que le ofrece un Estado de derecho, del que afortunadamente España forma parte, para la defensa de esos intereses.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Vasco, el señor Otxoa tiene la palabra.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Si tengo que definir de alguna forma mi estado diré que es el de sorpresa ante todo lo que estamos discutiendo. En primer lugar sorpresa por el orden de mi intervención, que ya no sé a cuál corresponde. Sorpresa porque no sé si la información hay que agradecerla al señor Blanco o a alguno de los intervinientes que me han precedido, de los que he recibido fabulosas lecciones de tecnología mecánica que intentaré asimilar.

Me sorprende la propia presencia del señor Blanco. Yo esperaba que para la explicación de un contrato de Renfe fuese el responsable máximo de Renfe quien estuviese en esa mesa explicándolo y me sorprende que no haya sido así. No quiero con esto hablar de un demérito del señor Blanco, a quien le reconozco sus conocimientos sobre el tema, pero sí entendía que el responsable directo de una contratación debería ser el que estuviera en estos momentos dando cuenta de la misma, teniendo presente que esa mesa de contratación está absolutamente dominada, en número de 8 a 2, según nos ha explicado el propio señor Blanco, por personal dependiente de Renfe directamente.

Me sorprende la lentitud inicial en el proceso y las prisas finales. Sorprende que hayamos consumido todo el año 2000 en preparar unas ofertas y que luego haya que convocar un consejo extraordinario el 24 de marzo, sábado, cuando había previsto un consejo para el siguiente martes, y haya que hacerlo a toda prisa para tomar una decisión de esta importancia. Me sorprende más cuando ese consejo supongo que se ha convocado con el número de horas de antelación que la legalidad impone, y sin embargo el 23 de marzo es cuando se entrega la documentación al consejo para tomar la decisión, con lo cual no me concuerdan mucho las cifras. Estoy sorprendido.

Me sorprende que la invitación que se hace en ese concurso, que obviamente no es concurso es una contratación concertada, falte precisamente el fabricante de mayor tecnología mundial en alta velocidad, que es el fabricante japonés Mitsubishi, y sin embargo aparezca Bombardier, un tanto desconocido en este ámbito al menos en Europa, y que no se sabe de la mano de quién ha llegado, aunque puede haber alguna sospecha al respecto.

Me sorprende cuando se ha hablado anteriormente de las intenciones del Ministerio de Fomento, de sus lemas de calidad, seguridad y modernidad que puso sobre la mesa, que puso como bandera de su gestión en la legislatura y que entiendo han quedado un poco cojos en esta adjudicación. Obviamente no voy a discutir que tiene que haber unos criterios políticos porque es algo que debemos asumir, lógicamente tiene que haber unos criterios políticos en contrataciones de este tipo. Se ha hablado de contrato del siglo y se ha comparado con otros contratos por parte de un interviniente anterior. Yo no hablo de contrato del siglo como cantidad pero sí como proyección a futuro de suma importancia. Nunca se puede hablar de contrato del siglo pero sí de uno de los contratos más importantes que a nivel industrial y tecnológico se han dado en este país.

Sorprende el énfasis que se pone en la subcontratación que a Renfe le supone las ofertas ganadoras, con un compromiso de contratar el 50 por ciento del mantenimiento y el 20 por ciento de la construcción a Renfe. Sorprende porque todavía la semana pasada hemos estado de acuerdo todos los grupos en la Cámara en que no sabemos cuál es el porvenir de Renfe (si va a quedar como un gestor exclusivo, si va a quedar como un operador o como va a quedar) y ya estamos predeterminando para un periodo de 14 años, según las cifras que usted nos ha dado, si no me equivoco, que va a ser Renfe la que esté en el ámbito del mantenimiento y de la construcción inicialmente. Desde luego, entendemos que el periodo de construcción superará el tiempo previsible para la puesta al día de Renfe con definición de su vocación futura.

Nos sorprende que se haya hecho una exposición prolija de los valores puramente económicos de la adjudicación, que se nos haya dado la puntuación tecnoló-

gica y no se haya especificado en qué se basa porque para nosotros eso es muy importante. Estamos diciendo que en la adjudicación se ha tenido en cuenta el consumo energético. Quizá yo estaba distraído y no lo he oído, pero mientras que se nos ha hecho una disección económica del precio de adquisición hasta llegar al precio por asiento, no se ha puesto en ningún momento énfasis en el costo de explotación y entendemos que es la suma de los dos lo que debe primar en la contratación.

No vamos a entrar en la discusión de lo que los medios de comunicación han esparcido a los cuatro vientos. Entendemos en primer lugar que no tenemos tiempo en esta comparecencia para hablar de todo lo que se ha dicho, pero no dejan de sorprender esas imágenes de la cumbre europea, esa persecución papel en mano del señor Chirac al señor Aznar en una fecha muy comprometida al respecto. Todos nos imaginamos qué portaba el señor Chirac en aquel papel. No vamos a hablar del triángulo infernal Santa Bárbara-Krauss Maffei-Siemens, no vamos a hablar de ello; simplemente queremos hablar de que sí es una contratación política. Entendemos que el portavoz de Coalición Canaria se ha puesto la venda antes de tener la herida. Nosotros no vamos a discutir, ni creo que nadie lo haya hecho aquí, de la legalidad del sistema de contratación, de que el Estado tiene que tener una discrecionalidad y unos amparos a la industria nacional. En ese sentido es donde tenemos serias dudas sobre si efectivamente se ha amparado o no a la industria nacional. Aquí creo que no se ha hablado de los plazos de entrega que garantizan los diferentes ofertantes, ni del grado de nacionalización del material previsto. Nosotros entendemos que la industria con mayor capacidad de producción en el Estado español ha quedado sin contrato, y sin embargo tienen el contrato empresas que no tienen capacidad productiva para llevar adelante ese contrato. Por tanto entendemos que va a haber un fuerte componente de importación, corríjanos si estamos equivocados, y díganos qué tanto por ciento estimado de la fabricación se va a hacer en el Estado español y que porcentaje fuera. También nos sorprende —y en eso coincidimos con el portavoz del Grupo Catalán— que mientras se borra de un plumazo la oferta de un tren con unas características que dice que se salen de la oferta por aquello de los dos pisos, la movilidad del personal, los trenes que funcionan en otros lugares —los habitantes del Estado español no somos demasiado diferentes de los del resto de Europa, al menos en eso—, y se acepta con una alegría tremenda unos trenes que no tienen homologación, ya que el más cercano a esa homologación es Alstom, con 300 kilómetros homologados y los demás no llegan a esa homologación, que hay serios problemas, y aquí se han expuesto en la tecnología Siemens para soportar esa velocidad, que Talgo no la tiene; Talgo es un experto fabricante de trenes articulados ligeros para vías sin demasiadas características y para ir a una velocidad

media, media baja que no tienen ninguna tecnología de velocidad alta.

Podíamos hablar, insisto, del estado de sorpresa que nos invade, pero ya que el tiempo se nos acaba, voy a hacer unas preguntas concretas, al margen de otras muchas que se nos ocurren pero en las que no queremos entrar. No vamos a echar más leña al fuego de la que ya se ha echado, aunque tengamos bastante en la leñera. ¿Qué plazo de entrega ofertan realmente y qué garantía de cumplimiento de ese plazo tiene la Administración? ¿Qué grado de nacionalización tienen los diferentes productos ofertados y qué garantía para que se cumplan esos tantos por cientos va a tomar la Administración? Esto para nosotros es muy importante, porque como usted sabe han quedado fuera de la contratación las mayores empresas de este país. Si se pone énfasis en que se le da a Renfe el mantenimiento y la contratación —y usted nos ha dicho en aras del mantenimiento de la mano de obra—, se tiene que dar cuenta de que 5.500 obreros de la empresa de construcciones ferroviarias en el Estado se quedan sin una peseta de contrato y los que entran en ese contrato no llegan a las 2.000 personas en todo el Estado español. Nos importa mucho por la proyección internacional que estas empresas que están en ese mercado van a tener, porque difícilmente van a poder acompañar sus ofertas con el respaldo de la Administración española, que les ha dejado al margen en un contrato de estas características. Por tanto, nos interesa muy mucho que nos dé esos datos.

¿Qué fiabilidad técnica tienen los trenes contratados? En esas valoraciones técnicas que se han hecho nos sorprenden clasificaciones superiores, por ejemplo en Talgo a Alstom, pero entendemos que nos llegará del Ministerio el porqué de esa clasificación técnica, sobre la que se ha pasado, insisto, como sobre ascuas y no tenemos datos. Qué sistema de homologación previa se establece, porque entendemos que esos trenes se homologarán previamente, ¿o es que se va a empezar la construcción y cuando llegue la época de la homologación, si no dan los rendimientos y las velocidades puntas exigidas en las características técnicas se va a admitir sin más? Insisto, ¿qué volumen de subcontratación van a hacer estas empresas ofertantes, porque o mucho me equivoco, y algo conozco el sector, no hay capacidad suficiente y todo va a ser subcontratación? ¿O es que se entiende que la subcontratación Siemens a Krauss Maffei no es subcontratación? Esto va en contra de los criterios que usted ha explicado anteriormente de ir hacia una subcontratación máxima del 50 por ciento.

Tendríamos muchas más preguntas que hacer, señor Blanco, pero vamos a intentar volver la página, vamos a intentar seguir hacia adelante y no cebarnos en cosas que han podido estar no demasiado bien hechas, según nuestro criterio; vamos a seguir adelante, insisto, y esperamos alguna explicación adicional que nos pueda

complementar documentalmente sobre esa valoración técnica que ha merecido que tanto Talgo como Siemens se lleven este concurso.

El señor **PRESIDENTE:** Pretendía aliviarle de su sorpresa, señor Otxoa, pero ha presentado usted tantas que no me va a ser posible más que de la que corresponde a la Mesa.

Esta Presidencia ha entendido que el turno lo cedía usted al señor Mardones en la primera intervención, y por eso le he dado antes el turno al señor Mardones. He entendido que ha sido un acuerdo entre ustedes. Disculpeme si quería haber intervenido antes, pero como le cedí el turno pensé que por motivo de tiempo había mantenido esa cesión.

Tiene la palabra el señor Rodríguez, en nombre del Grupo Mixto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Vamos a repartir el tiempo entre el señor Saura y quien les habla.

Teniendo en cuenta el estado de las infraestructuras en Galicia y del material rodante que padecemos, puede resultar una ocupación inútil e incluso virtual que un representante del Bloque Nacionalista Galego se vaya a preocupar por la adjudicación de los trenes que no vamos a disfrutar ni producir. Lo vamos a hacer atendiendo al interés político de la cuestión, a las reglas de juego político que descubre e incluso a qué responde esta política de la alta velocidad en el Estado español. En definitiva, vamos a tratar exclusivamente los aspectos políticos de la cuestión y no nos vamos a detener, incluso porque somos legos en la materia, a indagar en la explicación técnico-administrativa o tecnológica que nos ofreció el señor secretario de Estado.

En todo caso, a través de este contrato que se ha entregado a Talgo y a Siemens comprobamos que la trasnacionalización económica, que sin duda existe, está muy pendiente del origen de la ubicación de la casa matriz a la que en un caso u otro se le entregan los contratos y a los factores político-económicos, en función de la relación interestatal que se da en ese momento. Para nosotros esto es clave a fin de explicar muchísimas deficiencias que observamos en el comportamiento del Estado español.

En todo caso, con referencia a lo que nos ocupa, nos gustaría hacer unas preguntas, antes de llegar a alguna conclusión. La primera de ellas es qué piensa el señor secretario de Estado sobre la remodelación del consejo de Renfe que se llevó a cabo el 29 de septiembre del año 2000. Entendiendo la exclusión de la patronal y de las grandes constructoras, ¿piensa el señor secretario de Estado que el consejo de Renfe que se conformó desde esa época mantiene la autonomía de gestión a que se obliga a Renfe, tratándola cada vez más como una empresa privada con todas las consecuencias?

En segundo lugar, a finales del año 2000 se estableció la comisión de evaluación de ofertas, conformada

por miembros de Fomento y de Renfe, para darle al concurso un carácter negociado. ¿Podría aludir a las negociaciones que existieron con los distintos licitantes desde el 29 de septiembre del año 2000 hasta marzo del año 2001?

En tercer lugar, cuando se reúne el consejo extraordinario de Renfe el sábado 24 de marzo y tiene que resolver el concurso, ¿es cierto, según informaron diversos medios de comunicación siguiendo indicaciones de algún miembro del consejo de Renfe, que no se les entregó documentación completa pretextando que se trataba de información reservada y cito con comillas?

Cuarta pregunta, ¿se puede desmentir con algún argumento fehaciente que la decisión no fue tomada en el Consejo de Ministros del día 23, es decir justo un día antes de reunirse el consejo extraordinario de Renfe el 24 de marzo? Las declaraciones del presidente de la división de transportes de Alstom se realizaron haciendo una alusión muy clara al comportamiento observado en las reuniones del Consejo Europeo del 23, inmediatamente después de celebrarse el Consejo de Ministros en el Estado español.

Por último, quería hacerle la siguiente pregunta: ¿no cree el señor secretario de Estado que aunque sea legítimamente la entrega de este contrato a Siemens y Talgo está condicionada por la firma en la misma semana del acuerdo hispano-alemán sobre Santa Bárbara y en concreto de la concesión por parte alemana para que se pueda emplear la patente tecnológica Leopard, a pesar de que Santa Bárbara haya sido vendida a General Dynamics precisamente tres días antes de este contrato multimillonario a Siemens?

Por fin quiero hacerle una reflexión. ¿Esta dinámica de comportamiento no indica que el Estado español está excesivamente tensionado y muy dependiente de las grandes potencias de la Unión Europea, en concreto Alemania unas veces y Francia otras, y que en todo caso en esta ocasión no parece que hayan sido razones tecnológicas y de experiencia acumulada por parte de las empresas las que justifican la concesión del contrato?

Para terminar, desde una óptica gallega, ¿no le parece al señor secretario de Estado que la política de altas velocidades en un país con tan claros desequilibrios en materia ferroviaria resulta muy elevada, muy costosa y que no va a poder homologar al Estado español sino que lo va a descompensar más, e incluso desequilibrar más en esta materia? Incluso le preguntaría si Renfe, tal como se está llevando su proceso después de la liberalización de los servicios ferroviarios, va a ser capaz de financiar esta compra de material rodante y de su mantenimiento en el futuro, y más particularmente qué consecuencias va a traer para la estructura productiva del Estado español, en concreto en el sector productivo y tecnológico ferroviario, esta entrega del contrato a la firma alemana y a la firma española Talgo. En definitiva, ¿no piensa que esta manera de actuar tan híbrida

entre intereses políticos o decisiones políticas e intereses de carácter tecnológico va a ser muy dañina de cara al futuro?

Antes habló de que estaba bien tener diversificada la tecnología. Eso depende, puede ser un límite grave, puede ser un impedimento grave o puede ser incluso una ventaja. En términos relativos nunca es una ventaja, por lo menos en otros sectores de medios de comunicación a los que antes se ha aludido. De hecho, Iberia está empeñada en limitar el grado de variabilidad tecnológica de sus aviones por muchos motivos, incluso por el problema laboral y la capacidad técnica de los que tienen que operar con los distintos sistemas.

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

El señor **SAURA LAPORTA**: Señor secretario de Estado, he de decirle que al día siguiente, el primer día hábil que fue lunes, en nombre de Iniciativa per Catalunya-Verds, pedí ya la comparecencia del ministro y del presidente de Renfe, porque pensaba que había dos niveles que tenían que dar cuentas aquí, el presidente de Renfe porque la adjudicación se hizo en Renfe y en última instancia el ministro. Ha comparecido usted, se lo agradezco mucho, y usted ha dicho que inmediatamente pidió la comparecencia.

Desde la solicitud de comparecencia he seguido este tema, porque desde hace muchos años conozco la factoría de Santa Perpetua de Alstom, en Cataluña, y conozco la factoría de Siemens en Cornellá, en Cataluña, y sabe usted perfectamente que el proceso de Alstom en Cataluña consistió en que una empresa no española compró la antigua Maquinista y Terrestre, una empresa histórica en Cataluña, con un proceso de reconversión de miles y miles de millones de pesetas y con la creación en los últimos años de transferencia tecnológica y de prácticamente tres mil trabajadores; mil y pico allí. La pregunta es: ¿esta es una empresa española o no? ¿Qué determina hoy que una empresa sea española: el capital, la tecnología o el número de trabajadores? Evidentemente, si el problema es el capital, la empresa más española es Talgo. Si una empresa se mide por el número de trabajadores, Talgo tiene 300, si no recuerdo mal. Si una empresa se mide por su capacidad tecnológica actual para hacer frente a este reto, Talgo está haciendo prácticamente un ensayo inicial y reconoce que no tiene capacidad para hacer esto.

Desde ese punto de vista, he venido aquí esta mañana pensando que el Gobierno del Partido Popular había hecho uno de los tres o cuatro grandes escándalos desde 1996. Sí, yo pienso que los CTC fueron un escándalo, y no digo que esto sea ilegal —no se lo voy a discutir, porque no soy jurista y porque estoy seguro de que es legal—, pero desde el punto de vista político, social y económico pienso que estamos ante un gran escándalo. Hoy usted ha venido aquí a consumir minu-

tos y minutos leyéndonos artículos de leyes y pliegos de condiciones, y ha dicho algunas cosas que me han dejado sorprendido y luego le comentaré, pero creo que usted no ha podido —en mi caso, no sé en los demás— borrar la imagen de escándalo con la que he entrado. ¿Por qué? Porque de todo lo que usted ha dicho no puede cuestionar que el sentido común, simplemente el sentido común dice otras cosas, y en política son importantes las leyes y los pliegos de condiciones, pero hay una cosa fundamental, el sentido común y la lógica. La pregunta es la siguiente. Desde el punto de vista del concurso que estamos discutiendo, señor secretario de Estado, posiblemente las cuestiones más importantes son la seguridad, la experiencia y la tecnología. En su exposición prácticamente no ha hablado de la seguridad, que es el elemento crítico más importante del tren de alta velocidad; en su exposición no ha hecho referencia —y quisiera que usted luego respondiera— a cuántos trenes hay en el mundo que circulen hoy y desde hace tiempo por encima de 300 kilómetros por hora. ¿Es verdad que sólo hay Alstom y una empresa japonesa? ¿Es verdad que en estos momentos la única empresa con millones y millones de experiencia probada y sin ningún accidente mortal es Alstom? ¿Es verdad que Alstom hace diez o doce años hizo una apuesta, yo estuve en esos momentos con la gente de los sindicatos y hablando con la dirección para que la apuesta de Alstom en Cataluña no fuera simplemente de montaje, sino que fuera una apuesta de transferencia tecnológica? ¿Es hoy cierto o no que más del 80 o del 85 por ciento de la industria ferroviaria aquí es Alstom, y posiblemente una parte CAF?

Usted obvia todo esto y usted, Renfe y el Gobierno conceden esta adjudicación a empresas que no tienen experiencia probada y que no tienen capacidad para hacer eso aquí, en el Estado español. La respuesta defensiva que ustedes han dado inmediatamente es que esto lo subcontrataremos, que es el reconocimiento de que no lo pueden hacer, porque no lo pueden hacer. Era una cosa kafkiana; inmediatamente, al cabo de 24 horas, diversas fuentes decían: no se preocupen, que esto lo vamos a subcontratar. ¿Cómo es posible? ¿Por qué no lo pueden hacer? No se puede hacer porque Talgo tiene 300 trabajadores, no tiene capacidad tecnológica, los primeros encargos los va a hacer Alemania, y ya se ha hecho referencia a que esta empresa alemana está en proceso de venta a Canadá y Siemens es un gigante informático y tecnológico. ¿Cree de verdad que Siemens hoy o mañana hace una apuesta por el sistema ferroviario? Si el concurso hubiera sido informático, entendería que se lo dieran a Siemens. ¿Qué hace Siemens de industria ferroviaria en España? Ese no es su objetivo fundamental. Estas preguntas, que son de sentido común, nos las puede responder.

Ha utilizado usted el empleo. Ha dado algunos argumentos para justificar el sí y algunos para justificar el no que los debería reconsiderar. El primero es el

empleo. ¿De qué empleo habla usted? ¿Sólo de Renfe? Si habla sólo de Renfe ¿quiere que hablemos del empleo que está disminuyendo cerrando líneas y cerrando estaciones? ¿De qué empleo hablamos, del empleo de todo el Estado español? ¿Hablamos de que en estos momentos Alstom y CAF son 5.000 trabajadores con productos tecnológicos, ante otras empresas que van a subcontratar fuera y que no aseguran la continuidad de ese producto en el Estado español? ¿De qué empleo hablamos, señor secretario de Estado?

Ha dicho otra cosa, que está escrita, y que me ha dejado perplejo. Ha dicho, y se ha quedado tan ancho, que descartaron la oferta de Alstom-CAF de dos pisos, y leo: porque limitaría las capacidades de prestar servicios de calidad en el piso superior y la movilidad a personas de edad y con discapacidades físicas. Sé que la sociedad avanza hacia la vejez, ¿pero hay tantos ancianos y discapacitados como para que no puedan ir en la planta primera? ¿Cómo se puede decir que descarta una oferta de dos pisos porque los discapacitados tienen problemas para subir al segundo piso? Me quedo turulato. Esta justificación es para descartar una oferta de una empresa que hoy es una de la más importante que está haciendo este servicio durante millones de kilómetros. Me puede usted leer todos los artículos que quiera, pero eso es de sentido común. Léame los pliegos, los artículos, todo; pero es de sentido común.

Para terminar, quiero hacerle algunas preguntas, por ejemplo que se refiera un poco a los temas de seguridad. Adjudican ustedes la contratación a dos empresas que nunca han hecho prototipos que vayan por encima de 200 kilómetros por hora. Quisiera saber sobre la base de qué criterios técnicos de seguridad lo deciden y sobre la base de qué criterios técnicos aquella empresa, que insisto no sé si tiene 400 ó 500 millones de kilómetros en el mundo, le dicen que no. Quisiera que explicara, y se lo concreto más, una pregunta que alguien ha hecho de si es cierto que en Alemania el modelo ICE-3 por cuestiones de seguridad se ha reducido a 250 ó 280 kilómetros. El tema de la velocidad es fundamental y resulta que en las adjudicaciones que hacemos nadie va por encima de los 200 kilómetros por hora. A los que van a más de 300, que están homologados y tienen experiencia en el mundo, se les dice que no en base, por ejemplo, a que se prevé que haya muchos discapacitados. La segunda sería que el 29 de enero de este año leí en un periódico económico que asistió usted a las pruebas de un prototipo de una de las empresas, en concreto de Talgo. Si el periódico se equivocó me lo dice y yo rectifico, pero según el periódico usted dijo: El secretario de Estado ha presenciado la prueba de alta velocidad de una empresa española sobre una red ferroviaria española dependiente de una Secretaría de Estado de España. ¿Hay algún problema? Eran unas respuestas suyas a la asistencia a la prueba de un prototipo. ¿Ha asistido a más pruebas de prototipos de otras empresas? ¿Sigue usted insistiendo en que el problema

del Talgo es que se trata de una empresa española, sin las otras consideraciones, que es una empresa que ha invertido 50.000 millones de pesetas, que tiene 1.200 trabajadores y un proyecto estratégico? ¿Vamos a la autarquía otra vez o qué define hoy a la empresa española? Otra pregunta sería por qué razón ustedes no han hecho la adjudicación a una sola empresa. Usted nos ha dado una puntuación y hay una que es la mejor. No la adjudican a una sino que reparten entre dos. Luego ha dado una razón técnica. ¿Por qué no reparten entre tres? ¿Cuál es el criterio? Hay un pliego de condiciones, se suma y alguien gana. Incluso usted ha dicho más. Ha dicho: tres, cuatro o cinco días antes, no recuerdo, pedimos presupuestos para 16 coches. Quiere decir que ustedes ya tenían en mente dividir los 32 entre dos. ¿Por qué no los pidieron para 12, 12 y 12? ¿Cuál es el criterio que lleva a no distribuir? Puedo entender el criterio de decir: Talgo, históricamente es una empresa española y queremos que en tanto que capital español —no todo capital español— Talgo se meta en este espacio. Me parece estupendo y no lo niego; lo que me parece escandaloso es que no se tengan en cuenta las otras consideraciones. Me parece bien que ustedes repartan esta adjudicación entre tres empresas, lo que no me parece estupendo son los criterios que dan.

Para terminar dos preguntas más. Estoy seguro que sabe, porque debe haber hablado con la dirección de la empresa Alstom, que el próximo 4 de mayo, en París, el presidente de Alstom hace una propuesta de futuro de la empresa en España en función de esta situación. Desde el punto de vista del Gobierno, en relación con una empresa que es la más importante de industria ferroviaria española, ¿qué piensan ustedes de su futuro? ¿Tienen posibilidad de abrir concursos en los que se puedan presentar? Quiero que me conteste también al tema de las lanzaderas, porque me ha dejado sorprendido. En los tres concursos que se van a hacer en el tema de las lanzaderas, la de los 250 kilómetros, ha dicho que hay un mínimo de 6 y un máximo de 24. Me parece un abanico común muy grande. ¿De qué va a depender que sean 6 ó 24, sobre todo cuando sabemos cuándo va a funcionar el AVE y qué servicios regionales se van a necesitar?

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, el presidente se tiene que ausentar, y ocupará la Presidencia el vicepresidente.

Para continuar con la comparecencia, tiene la palabra el secretario de Estado. **(El señor López-Amor García pide la palabra.)**

Excúseme, señor López-Amor, con las prisas había olvidado al grupo mayoritario. Tiene la palabra el señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Algún día se cumplirá ese precepto bíblico de que los últimos serán los primeros. A estas alturas de la mañana y después de

cuatro horas, se han dicho muchas cosas, tantas que casi todas están dichas. **(El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la Presidencia.)**

Me felicito porque ha habido intervenciones brillantes, empezando por la del secretario de Estado, pero hay que resaltar especialmente las intervenciones de dos portavoces parlamentarios. Una, la del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Segura, y otra la del portavoz de Coalición Canaria, señor Mardones. Han sido dos intervenciones que quiero destacar por encima de otras porque dentro del análisis de la situación que se ha producido con objeto de estas adjudicaciones, ambos han sido especialmente claros, y si me permiten interpretar el señor Mardones ha dado un apoyo absolutamente inteligente y el señor Segura ha hecho un apoyo de carácter constructivo beligerante. Quiero adjetivarlo de esta manera. Después de estas dos intervenciones, sí quiero suscribir, como he dicho esta mañana con ocasión de otra comparecencia del señor secretario de Estado, casi todo lo dicho por el señor Mardones. Quiero felicitar también al señor secretario Estado por los reflejos políticos que demuestra pidiendo comparecer para explicarnos estas adjudicaciones de forma absolutamente inmediata. Las adjudicaciones se producen el día 24 de marzo en un consejo de administración de Renfe, y cuando el proceso de notificación a los interesados todavía se está realizando, el señor secretario de Estado pide comparecer por voluntad propia en sede parlamentaria para explicarnos las vicisitudes de esta adjudicación tan importante. Se lo agradezco, y con ello contesto a la intervención de algún portavoz en el sentido de por qué es el señor secretario de Estado quiere comparecer hoy aquí para explicarnos este proceso. Por una sencilla razón, a mi juicio, porque la responsabilidad política de estas adjudicaciones la tiene el señor secretario de Estado y en última instancia el señor ministro de Fomento. Hay que ser coherentes. Cuando se produjo el accidente ferroviario de Lorca a nadie de los grupos parlamentarios se le ocurrió pedir la comparecencia del señor presidente de Renfe —que si se hubiera pedido hubiera venido muy gustoso— sino que se pidió la comparecencia del señor ministro de Fomento, que también muy gustosamente accedió a comparecer y a explicar las diferentes vicisitudes que rodearon ese trágico accidente.

Dentro de la actividad pública hay que diferenciar lo que son órganos de gestión de lo que son órganos de responsabilidad política. Por tanto, aquí tenemos hoy al máximo responsable, con la excepción del ministro, explicándonos todo un proceso que a mi juicio —y lo podrán ustedes ver con más detenimiento en el «Diario de Sesiones»— desde el punto de vista jurídico-administrativo ha sido absolutamente impecable. No sólo impecable sino que desmonta —y esto quiero reiterarlo— una campaña mediática iniciada por los intereses económicos de una empresa que ha resultado perdedora. ¿Por qué

cuando esa empresa resultó adjudicataria en el pasado no montó campañas mediáticas del estilo de la que aquí ha montado? Hay que estar a las duras y a las maduras. En los procesos de adjudicación en contratos tan importantes como éste y en un concurso negociado como ha sido éste hay que jugar sabiendo que se puede perder. En este caso le ha tocado a Alstom y le ha tocado merecidamente, porque en todos los procedimientos de valoración empleados siguiendo al pie de la letra los pliegos de condiciones ha resultado perdedor, en ninguno han resultado ganadoras sus valoraciones tanto económicas como técnicas. No ha habido la menor duda en el proceso de adjudicación, y se hace un flaco favor a todo el mundo sembrando zonas de duda sobre el proceso de adjudicación. No ha ganado Alstom —hay que decirlo— porque ha sido la que peor oferta ha presentado, quizá debido a la confianza, que es mala consejera, y porque pensaba que era suficiente con lo que presentaba tanto en el aspecto económico —ha sido el mayor coste por plaza, como se ha dicho aquí— como en las aportaciones técnicas que ha hecho.

La decisión es puramente jurídico-administrativa. Algún portavoz ha dicho que la valoración política es muy importante. Como político y parlamentario, aunque sé que la decisión ha sido jurídico-administrativa, tengo que decir que no me importaría que hubiera tenido unas altas dosis de componente política, porque aquí estamos jugando dentro de la Unión Europea, dentro de una globalización de la economía entre Estados, y no solamente entre una administración dirigida por los representantes del partido que ha ganado las últimas elecciones, por los grupos parlamentarios que lo apoyan y con una oposición. Por eso quiero destacar la posición responsable del Partido Socialista, con ese apoyo constructivo y beligerante que he creído entender de la intervención del señor Segura, lo cual no me extraña porque las dos centrales sindicales mayoritarias de este país, la Unión General de Trabajadores y Comisiones Obreras, han apoyado esta adjudicación. Con esto quiero decir que esas dos centrales sindicales, antes de hacer un apoyo efectivo a la resolución definitiva de esta adjudicación, han tenido que valorar muy minuciosamente su campo de actuación, que es el interés de los trabajadores que se ven afectados, y no sólo legitimar un proceso que se ha producido con transparencia y publicidad respetando los diferentes intereses en juego, también los de los trabajadores. Me siento plenamente tranquilo porque en el consejo de administración de Renfe ha habido pluralidad de criterios, desde los puramente técnicos hasta los puramente representativos de intereses reguladores y los puros intereses sindicales, que según mis informaciones han tomado por unanimidad la decisión sobre la adjudicación definitiva de estos contratos, de lo cual me felicito porque creo que estas decisiones deben ser tomadas en todo caso por unanimidad, sobre todo siendo procesos

en los que en última instancia la negociación tiene un alto componente.

Quiero resaltar también que hay algunos comportamientos que sorprenden. He vuelto a decir —y lo lamento mucho— que el comportamiento de Alstom personalmente no me gusta, porque hay que estar a las duras y a las maduras, hay que saber perder, pero sobre todo me obliga a revisar comportamientos del pasado y me lleva a recordar cuando cuatro directivos de Renfe tienen que salir de la compañía como consecuencia de actitudes poco recomendables por parte de alguien de Alstom o de Alstom. Me sorprende también que mientras estaba en proceso de adjudicación este contrato se intentó crear un cártel con cláusula de confidencialidad, con pactos secretos entre los diferentes operadores de la industria ferroviaria para seguir concursando en todos los terrenos, pero sobre todo en el terreno de las lanzaderas. Algunas intervenciones que he oído aquí esta mañana iban en esa línea. Parece que hubiera sido mejor hacer un reparto puro y simple, con lo cual estaríamos trucando todo el proceso concursal, todo el principio de concurrencia, todo el principio de competencia y de mejora del interés público, al cual se deben los que estamos aquí y los que están allí. La verdad es que esa noticia me ha desagradado profundamente, y quiero decirlo aquí y lo lamento. Sin embargo, después de ver los diferentes perfiles que ha tenido todo el proceso de concurso, quiero resaltar que los retornos industriales han tenido importancia, dado que por primera vez en la oferta económica y técnica, en ambas, han ganado los que han resultado adjudicatarios; reitero que han sido equilibradas, ha tenido tanta importancia lo económico como lo técnico y ha habido una relación de 50 a 50. A pesar de que en todas las valoraciones han resultado ganadores Talgo y Siemens, tengo que decir que los retornos en cualquier concurso de este tipo tienen que tener una consideración especial, porque en definitiva es cuidar no sólo de los puestos de trabajo, que son un bien en sí mismo, sino que la tecnología derivada de la adjudicación de estos contratos, la fabricación de material móvil, en un 20 por ciento va a ser administrada por nuestra sociedad nacional, Renfe, y en un 50 por ciento también va a ser Renfe la que administre el mantenimiento de esos trenes durante un plazo tan dilatado como son catorce años. Esa introducción de los retornos industriales, que me parece novedosa, es importante y pienso que hay que apoyar al Ministerio de Fomento para que siga en esa línea de favorecer la industria nacional y que los retornos sean para nuestra industria o para nuestras compañías.

Alguien ha criticado las velocidades de los diferentes trenes que han resultado adjudicatarios. Las ofertas de todos eran sobre trenes no homologados, por tanto estaban todos en las mismas condiciones. Yo tengo unas informaciones que a lo mejor difieren de las del señor Saura, pero le diré que cuando se hace una adjudicación de este tipo todos en el mundo ferroviario

saben quién es cada quién y cómo se van a comportar en el desarrollo del contrato cada uno de ellos. La tecnología que se aplica es conocida y hay suficientes elementos de valoración por los expertos para saber que es posible. Aquí no se puede citar un tren japonés porque no ha participado, no se puede hablar de Alsald porque no ha presentado ninguna oferta. Han participado los que han participado, no se ha excluido a nadie, y cumpliendo una cosa que es muy importante, la legalidad —lo ha dicho el señor Mardones antes—, han resultado adjudicatarios quienes han resultado adjudicatarios. Como portavoz del Grupo Parlamentario Popular diré que nos parece adecuado el camino seguido y que la unanimidad de determinados grupos mostrada en esta Cámara coincide además —por eso quiero que nos felicitemos todos— con la opinión de UGT y de Comisiones Obreras, que tienen un conocimiento de Renfe como para dar una opinión perfectamente válida sobre un proceso de adjudicación como el que se ha llevado a cabo.

Señor presidente, termino diciendo que el apoyo de mi grupo a estas adjudicaciones es pleno y me felicito por el acuerdo con otros grupos parlamentarios y con las centrales sindicales.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Don Francisco Rodríguez Sánchez, portavoz del Grupo Mixto en esta Comisión, ha pedido a esta Presidencia que les transmita sus disculpas por su ausencia, ya que tiene que asistir a una reunión de Mesa y portavoces de la Comisión de Educación que manifiesta que para él es muy importante.

Tiene la palabra don Benigno Blanco para contestar a las intervenciones de los portavoces.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Señor presidente, necesariamente mi intervención va a tener que ser larga porque se han planteado muchas reflexiones, algunas comunes que intentaré contestar en un solo bloque, pero otras muchas son preguntas muy singulares y concretas que la lealtad con la Cámara me obliga a contestar aunque agotemos ya un tiempo excesivo en una comparecencia que ya se va alargando mucho, pero creo que el tema se lo merece.

Antes de pasar a repasar puntualmente las intervenciones de cada uno de los portavoces de los grupos, quisiera hacer una consideración de carácter general conceptual, por decirlo así. Hay una línea, en las intervenciones que han sido más críticas, que es profundamente contradictoria. Se nos acusa —si me permiten utilizar esta expresión— de haber tomado una decisión política; no se sabe por qué pero acusar es una actividad libre, otra cosa es que sea responsable o no. Pero lo curioso es que se nos acusa de tomar una decisión política defendiendo que debiéramos haber tomado otra decisión más política, porque quienes nos han echado

en cara que la decisión ha sido política y no técnica están pidiendo que nos saltemos el procedimiento, la normativa vigente, que apelemos a un vago sentido común frente a la ley aplicable, que no hagamos caso a los informes técnicos para decidir que había que adjudicárselo a alguien por cosas que no tienen nada que ver ni con la oferta presentada ni con las normas del procedimiento. Parece en algunas líneas argumentales que la empresa Alstom tenía que llevarse este concurso porque sí, por ser Alstom, al margen de lo que ha presentado, de las valoraciones de los técnicos, de las normas de procedimiento, de las puntuaciones y de la oferta económica. Señorías, sinceramente no me parece recibo esa pretensión. Sería pedirnos no ya una decisión política sino una prevaricación como una catedral. Si un concurso convocado legítimamente, con pluralidad de participantes, tenía que estar decidido a priori para quién tenía que ir, estamos tomando el pelo a la sociedad o entrando en el terreno de lo penal. Por tanto, ruego que haya coherencia y seriedad, incluso en las posturas críticas, porque cuando se cae en este tipo de prejuicios sobre las decisiones finales que debe tener un procedimiento administrativo se está jugando con temas de mucha responsabilidad. Esta no ha sido una decisión política. Algunos portavoces han dicho —el señor Mardones y el señor López Amor— que aunque lo fuese no pasaba nada. Efectivamente, aunque lo fuese no pasa nada, pero ha sido una decisión técnica, económica, ferroviaria, de prestación de servicios de calidad óptimos en términos del precio que se pudo conseguir a los ciudadanos que van a usar esta línea de alta velocidad. Así se ha tomado la decisión, guste o no guste, presupónganse motivos ocultos o no.

Hecha esta consideración, voy a hacer otra más genérica antes de empezar a repasar las notas que he podido tomar de las intervenciones de los distintos portavoces. En este concurso, como no podía ser de otra manera, no se ha descalificado a la empresa Alstom por nada. Hay algunos portavoces que han estado refiriéndose permanentemente a que la empresa Alstom, con las mejores tecnologías, los mejores productos, la mayor implantación en el mercado, la mejor presencia en los mercados internacionales y las mejores homologaciones, ha sido descalificada. No. Se ha valorado la oferta puntual que para este material móvil ha presentado la empresa Alstom y se ha comparado esa oferta puntual, documentada y escrita con las ofertas puntuales presentadas por otras dos empresas. En el concurso se valoran las ofertas que presentan en términos técnicos y económicos las empresas y no el currículum, por otra parte de valoración subjetiva siempre, previo en el tiempo de cada una de las empresas. Con ese sistema el mercado de la contratación pública estaría a priori limitado, no podría entrar nadie nuevo, el que ya está se lo queda todo, como ya está tiene que ser para él. En materia de contratación de obras del Ministerio de Fomento ¿tienen que ir todas para las cinco o seis gran-

des empresas de este país porque ya están y generan mucho empleo? ¿Las demás no pueden decir nunca nada? ¿Ninguna empresa puede hacer por primera vez en su vida un tipo de obra para las administraciones públicas? ¿Dónde ponemos la raya? ¿A partir de qué año está prohibido entrar a los nuevos aunque presenten buenas ofertas? ¿En qué norma jurídica o ética se consagra el privilegio del que ya está para vetar la posibilidad de entrar los demás si hacen mejores ofertas en términos técnicos y económicos? ¿Consiste en eso la legalidad? ¿Consiste en eso el Estado de derecho? ¿Consiste en eso la transparencia en la contratación pública? ¿Consiste en eso la ética en la gestión de los fondos públicos? Creo sinceramente que no, y lo digo con un cierto tono de exasperación porque me parece una línea argumental muy peligrosa.

Paso a contestar en la medida de mis capacidades e información, que seguro que no será exhaustiva sobre todo respecto a determinadas aportaciones técnicas del señor Segura, que sabe bastante más que yo de temas ferroviarios técnicos. Yo sobre kilopondios no sé opinar, pero voy a intentar contestar a todo lo que pueda. Me dice que le preocupan los plazos y que hará un seguimiento. Correcto. Yo daré información puntual de plazos y de la evolución de este contrato a esta Cámara para que estén todos ustedes tranquilos. Agradezco ese seguimiento. Nos dice que va a pedir todos los expedientes de contratación del GIF. Bien. Son toneladas de papel, pero si usted los pide cumpliremos con el reglamento establecido. Dada la hora en que estamos, no voy a entrar en consideraciones que no tienen que ver con el ámbito de esta comparecencia y que ha hecho sobre el programa general de inversión en infraestructuras de alta velocidad, el proceso de transformación de Renfe, etcétera. Voy a ceñirme, si no me lo considera una descortesía el señor portavoz, a sus observaciones respecto al tema específico que motiva la presente comparecencia.

Dice, en primer lugar, que la comisión mixta creada entre Renfe y el Ministerio de Fomento quita protagonismo a Renfe e incide en un presunto proceso de despersonalización de esta sociedad. Permítame que le diga que no es correcto. En primer lugar, no se ha creado ninguna comisión mixta. Lo que se ha hecho por el presidente de Renfe, en el ejercicio de sus facultades, es designar a los miembros de la mesa de contratación, entre los cuales están dos representantes del Ministerio de Fomento. He dicho al final de mi intervención que me parece absolutamente correcto y que es una garantía más de transparencia. En algún momento se ha dicho también —no recuerdo por qué portavoz pero la sistemática me obliga a comentarlo— que si era verdad que ha habido una comisión de evaluación técnica en la cual estaba gente muy técnica de Renfe y representantes del Ministerio de Fomento sin cualificación técnica ninguna. Lo niego. La comisión de evaluación técnica está integrada exclusivamente por técnicos de Renfe y

en la mesa de contratación, que es un órgano distinto, ha habido dos representantes del Ministerio de Fomento con una específica cualificación curricular, personal y orgánica por el cargo que ocupan, uno como director general de Programación Económica y Presupuestaria del Ministerio y otro como subdirector de la Dirección General de Ferrocarriles, para opinar sobre los aspectos ferroviarios y los aspectos económicos y financieros sobre los que tiene que pronunciarse la mesa de contratación.

A continuación asume el señor Segura el papel de portavoz, pero dice que lo hace expresamente y sin hacer suyas las expresiones de aquel cuya voz refleja, el presidente de Alstom, para plantear lo que según los medios de comunicación él ha podido ver que el presidente de Alstom ha dicho. Contestando al señor Segura y al presidente de Alstom, dado que asume plantear en esta mesa lo que este señor ha dicho en otros foros, le digo al respecto que no fue —reitero— una decisión política; fue una decisión —y como todas en esta vida es discutible— conforme a un pliego administrativo, una ley aplicable, unos informes técnicos hechos por expertos en la materia y una valoración para conseguir el mejor tren al mejor precio conforme a las ofertas económicas últimas que hicieron las empresas. Dice que la tecnología Alstom está mal tratada. reitero lo que he dicho antes: aquí nadie ha maltratado a Alstom, aquí se ha valorado que el producto ofertado para este concurso por Alstom era, conforme a los criterios del pliego, un poco peor en términos de puntuación técnica y económica que los otros dos concursantes. De hecho habrán advertido, cuando he desglosado la puntuación técnica, cómo prácticamente todos los concursantes están en una banda cuya diferencia es de un punto. Por tanto, ¿los productos de Alstom son buenos? Por supuesto que son productos buenos. ¿Eso quiere decir que el contrato tenga que ser para ellos? No. El contrato tiene que ser para quien, conforme a todos los criterios establecidos en el pliego —y antes los he desglosado—, resulte el ganador.

Me pregunta también si Alstom fue requerida para modificar su oferta dos días antes. Aclaro. Según he dicho en mi intervención inicial, porque así está previsto en el pliego del contrato, unos días antes —algo más de dos— fueron requeridos todos los participantes por Renfe, porque así lo exige la legislación reguladora del procedimiento negociado, por escrito y formalmente, con intervención que da fe del secretario de Renfe, para que si querían mejorasen sus ofertas. El procedimiento negociado consiste precisamente en que, durante toda su duración, los que han presentado una oferta inicial pueden mejorarla en términos técnicos o económicos, porque el procedimiento negociado tiene precisamente la vocación de conseguir durante el mismo mejores condiciones para la empresa que licita el contrato, en este caso Renfe. Efectivamente, después de todas las conversaciones habidas fueron requeridos formalmente

y por escrito —porque aquí hemos querido hacerlo todo formalmente y por escrito— para que presentasen formalmente y por escrito una nueva oferta, si lo tenían a bien; evidentemente no se les puede forzar. Y todos los concursantes presentaron una nueva oferta. Eso no es modificar los términos del contrato ni variar las reglas del mismo ni hacer un cambio de última hora; es lo que prevé el propio procedimiento porque optimiza el resultado final para Renfe, y todos los concursantes presentaron por escrito en el registro, con sello de entrada y firma del que da fe, una nueva oferta en el plazo que se les dio. Podían no haberla presentado pero la presentaron, y la presentaron además por este orden cronológico, aunque fue en la misma mañana: primero Siemens, luego Talgo y a última hora, cuando quedaba menos de un cuarto de hora para cerrar el plazo, Alstom-CAF, para que tengan todos los datos. Y en esa oferta mejoraron todas ellas, en la medida en que lo tuvieron a bien, sus ofertas económicas respecto a mantenimiento y respecto a la contratación parcial del mantenimiento y la fabricación con Renfe. Y ahí se produjeron unas ofertas económicas claramente mejores del grupo Siemens y del grupo Talgo Alstom respecto a la oferta que tuvo a bien hacer el grupo empresarial Alstom-CAF. Pero, repito, eso no es modificar el contrato ni recurrir a escondidas a nadie; esa es la fase del procedimiento en que se estaba y la que había que hacer en ese momento.

Se plantea —y también ha salido en intervenciones de otros portavoces— el consejo de administración y sus reuniones. El consejo de administración fue convocado, como prevén los estatutos, con 24 horas de antelación por razones de urgencia. ¿Y por qué? No es una decisión que se haya improvisado. Estaba valorado que era muy conveniente, una vez que estuviese el documento que tiene que servir de base para la reflexión del consejo de administración, que es la propuesta que hace la mesa, que se reuniese cuanto antes porque, cuando hay una propuesta ya cerrada y valorada, el riesgo de que se enturbie el procedimiento mediante cosas no previstas en el propio pliego, si se deja pasar un lapso de tiempo grande, es o puede ser grave. Y por eso en cuanto se tuvo el informe de la mesa, a la que no se metió más prisa que la de la diligencia que debe tener, se convocó inmediatamente el consejo de administración, que parece lo razonable. No es, por tanto, que se adelante una decisión prevista para el consejo del martes al sábado; es que una vez al mes hay un consejo de Renfe que ya tiene calendario para todo el año y, en medio de esa planificación de consejos ordinaria, cuando se tuvo el informe de la mesa, con buen criterio el presidente de Renfe ordenó convocar inmediatamente el consejo; convocatoria urgente y con ese plazo prevista expresamente en los estatutos que regulan a Renfe.

Me pregunta también si existe un informe contradictorio respecto al, llamémoslo, final, no he entendido

muy bien si por parte de algunos de los miembros del consejo de administración o de la mesa de contratación. No hay ningún informe contradictorio. Todos los órganos que han intervenido —y esa es una garantía más añadida del buen hacer que se ha seguido, y a lo que ha hecho referencia el señor López Amor— tomaron esta decisión por unanimidad. Por tanto, no hay contrainformes secretos de nadie que se hayan ocultado para nada, aparte de que en los órganos colegiados si alguien quiere opinar en contra lo hace y no pasa nada. La unanimidad tiene que ser fruto del convencimiento intelectual y ético, no de la imposición de nadie. En este caso ha habido ese convencimiento tanto en el grupo técnico como en la mesa de contratación y en el consejo de administración. Por tanto, no existen contrainformes, ni secretos ni no secretos, de los órganos que han intervenido en el procedimiento. Me pregunta también si miembros del consejo de administración protestaron por falta de documentos. No hubo ninguna petición de documentos en el consejo de administración que no fuese atendida; ni una. Por tanto, no creo que legítimamente haya habido tampoco protestas, porque a nadie se le negó nada que hubiese pedido.

Me plantea el tema de la seguridad y hace referencia a determinados fenómenos aerodinámicos que quitan seguridad al ICE 3. No soy un experto en materia ferroviaria, saben ustedes que mi formación es jurídica —si no se nota por lo menos se lo digo—, pero sí tengo alguna información al respecto. La incidencia del viento lateral en un móvil que va a estas velocidades es evidentemente muy importante aquí y en Japón. No hace falta ser ingeniero de diseño ferroviario ni aeronáutico para saber esto. En todas las tecnologías de alta velocidad es un tema que se estudia con mucho cuidado. Puedo decirles, porque me han informado de ello, que este tema está especialmente estudiado en Japón porque la climatología cuasi tropical de la zona hace que los vientos tengan una especial incidencia de manera habitual en una de las primeras redes de alta velocidad del mundo. Este es un tema que puede plantear dudas respecto a la viabilidad de cualquier prototipo de cualquier fabricante que vaya a funcionar en cualquier sitio del planeta donde haga un viento importante de vez en cuando. Renfe ha hecho un estudio específico muy detallado de este tema durante los últimos años. Invito al señor Segura, ya que le gustan las cuestiones técnicas, a pasarse por Renfe para discutirlo con los ingenieros correspondientes, que sabrán mucho más que yo y podrán detallárselo. Como es obvio, hay formas —y los distintos fabricantes las ofrecen— para intentar minimizar esos riesgos asociados al viento. Fundamentalmente se basan —y en España estamos aplicando las dos en el diseño de la línea de alta velocidad Barcelona-frontera francesa desde Madrid— bien en la instalación de pantallas en determinados tramos que por la orografía hagan más sensible el tren a la fuerza de los vientos, bien en la instalación de anemómetros que,

vinculados al sistema de señalización y de gestión de la vía, permiten hacer que el tren reduzca de manera automática sus velocidades si en un determinado tramo se detecta un nivel de viento con una fuerza que pueda poner mínimamente en riesgo la seguridad del tren. Por tanto, este es un problema conocido para cualquiera que esté metido en esta materia, que tiene sus soluciones técnicas y que admite que cada fabricante presente de entre ellas la que más le convenga.

Vinculado a esta duda general sobre la incidencia de los vientos en la seguridad de los móviles de alta velocidad, se plantea el tema —que también ha salido en otras intervenciones— de la limitación de velocidad que en este momento tiene el producto ICE 3 ofrecido por Siemens en esta convocatoria en Alemania. No es así. En Alemania el ICE 1, que es un prototipo distinto, tiene una limitación de velocidad debido a unas fisuras que han aparecido exactamente en la configuración de la rueda, rueda que en el ICE 1 no es de fabricación ni de patente de Siemens sino de la DBA, de los ferrocarriles alemanes, y rueda que evidentemente no está en el prototipo del ICE 3 que nos ha ofrecido en España; en concreto, aquella es una rueda de dos piezas y la que han ofrecido aquí es de una. Por tanto, la limitación de velocidad que tiene Siemens en Alemania no tiene nada que ver con el producto ofrecido aquí y se debe a una patente de un sistema concreto del tren, que es una rueda, que no tiene nada que ver con la que ha ofrecido en España. Por tanto, ese argumento que se ha manejado no es predicable para descalificar esta oferta.

Me pregunta —y otros portavoces también lo han planteado, aunque usted lo ha hecho en tono personal— si al secretario de Estado no le preocupa la falta de experiencia de Talgo en alta velocidad. A mí lo que me preocuparía es que las ofertas que se nos han presentado por Talgo o por quien sea no estuvieran bien documentadas, estudiadas y soportadas técnica y tecnológicamente. Los ingenieros de Renfe, expertos en este material —entiendo que son los más expertos que hay en España porque son los que gestionan este material—, han valorado con detalle las características técnicas de todas las ofertas, también desde el punto de vista de la seguridad, y por este motivo no han descalificado a ninguna. Por tanto, si a los técnicos de Renfe no les genera ninguna inseguridad o preocupación la falta de experiencia de un concursante u otro o la falta de homologación de un concursante u otro, a mí, que tengo una confianza absoluta en la profesionalidad de los técnicos de Renfe, tampoco me genera ninguna preocupación. Repito lo de antes, el que una empresa no esté realizando en estos momentos un tipo de actividad que reclama la Administración no puede servir de argumento para excluirle. Lo que hay que ver es si tiene la capacidad, en condiciones técnicas óptimas y en condiciones económicas razonables, de entrar en ese mercado en el que hasta ahora no ha estado. Lo contrario sería crear unos monopolios por razones puramente

históricas, incompatibles con la ley y con la dinámica de la transparencia en la contratación administrativa.

Ha hecho referencia también a la exclusión de Bombardier, aunque ahora participará por haber comprado Adtranz. Bombardier no fue excluida, aunque formalmente sí. No presentó ni los documentos originales administrativos que exige el pliego para poder empezar el procedimiento. ¿Cómo no iba a ser excluida? No llegó a presentar una oferta técnica ni nada. En cuanto a los movimientos accionariales en las bolsas internacionales, este secretario de Estado tiene la misma información que usted y, en todo caso, no es quien debe darla aquí, aunque leo los periódicos económicos todos los días que puedo.

También me pregunta si Alstom es adjudicataria de subestaciones del GIF. No lo sé con seguridad pero me parece que sí. Desde luego es adjudicataria de algunos de los sistemas complementarios de la red del GIF a Barcelona, aunque no recuerdo en este momento exactamente si son las subestaciones o no. Lo mismo puedo decir sobre otra pregunta al respecto en relación con Siemens que ha hecho otro portavoz parlamentario.

Me pregunta por las capacidades de los trenes en cuanto a aceleraciones. En este caso concreto tengo los datos, tengo una tabla con todas las aceleraciones que en proyecto presentan las distintas ofertas de los distintos concursantes, pero va a permitirme que no aburra a la Comisión dando estas tablas de datos técnicos, sin perjuicio de que no tengo inconveniente de dárselos al señor Segura a la salida. Lo mismo digo en la discusión sobre la tecnología de catenaria aplicada a los sistemas de alta velocidad. Respecto al consumo energético por pasajero, también lo tengo y le aportaré los datos, si la Presidencia tiene a bien, repito, para no entrar en estos detalles técnicos en este momento.

Plantea una cuestión que ha surgido también en las intervenciones de otro portavoz y van un poco en la misma línea de lo que hemos comentado al principio. Si ninguno está homologado, ¿cuándo se van a homologar? ¿Se van a poder homologar? Los que están casi más homologados ¿Por qué lo están a velocidades inferiores, pero más cercanas? ¿No debían tener trato prioritario? No. La homologación no es un requisito para presentarse a un concurso. Lo que sí ha hecho el personal técnico de Renfe es estudiar y valorar que las ofertas técnicas presentadas por los distintos licitantes tienen todas las características técnicas para ser homologados. El procedimiento de homologación es un procedimiento continuado porque no se hace a tren cerrado, aunque también el tren acabado en sí mismo es sólo homologado. Van siendo homologados sus componentes, sus sistemas, las distintas actividades complementarias, la propia estructuración física de la caja del tren y, luego, el tren como un todo. El procedimiento de homologación empezará mañana, si me permite una pequeña exageración literaria. Algunos de los componentes que ofrecen todos los ofertantes están

homologados, aunque el tren en sí mismo para determinada velocidad no esté homologado. Ahí la casuística es de lo más variada. Quisiera resaltar al respecto que en España tenemos un organismo, la Edaf, que está notificado a la Unión Europea conforme a la correspondiente directiva, para hacer la homologación conforme a las ETI europeas del material específico de alta velocidad. Además, como saben SS.SS., tenemos tras puesta a España la directiva europea en materia de interoperabilidad ferroviaria para alta velocidad que permite que tengamos todos los criterios técnicos para que los productos y materiales de los productos con los que vamos a manipular la alta velocidad en España respondan a las mismas características que exigirá en el futuro Europa. Por tanto, la homologación no es elemento de discriminación. No hay ninguna dificultad para la homologación futura, sino que lo lógico es empezar a homologar los distintos sistemas cuando se van construyendo.

Paso a la intervención del señor Sedó, de la que debo decir lo que con carácter general expuse en el comienzo de esta réplica por mi parte. Si se presupone que por razones ajenas al concurso Alstom tenía que ser la adjudicataria, no vamos a encontrar un terreno común de análisis. Por definición, reitero, cuando se convoca un concurso, es para que sin prejuicios y legítimamente con sus capacidades técnicas y económicas, los distintos concursantes puedan optar en condiciones de igualdad a lograr el premio final, que es la adjudicación.

Me dice que las críticas no existían cuando pedí mi comparecencia. No es así. El domingo siguiente al sábado de la adjudicación ya había críticas, pero si repasa mi comparecencia, verá que no dije que la había pedido sólo por las críticas, dije: por la relevancia objetiva de este contrato y por las críticas. La relevancia objetiva era previa, incluso a la adjudicación, y las críticas empezaron pronto. Por tanto, considero legítima esta presencia aquí.

De paso comento mi presencia aquí, en la línea en que lo ha hecho también el señor López-Amor respecto a algunas otras intervenciones del señor Sedó y de otros portavoces parlamentarios ¿Por qué está aquí el secretario de Estado y no el presidente de Renfe? Porque —lo ha dicho muy bien el señor López-Amor— es el responsable político en cuanto secretario de Estado de las actuaciones, para bien o para mal, de las empresas adscritas al Ministerio a través de su Secretaría de Estado. Cuando se cae un puente, cuando hay un accidente, se nos llama al ministro o a mí, porque somos responsables políticos y no podemos negarnos no ya sólo en términos reglamentarios, sino de responsabilidad política. Por consiguiente, cuando hay que dar cuenta política en esta Cámara de una actuación de una empresa dependiente de nosotros, es lógico que vengamos los responsables políticos del Ministerio.

Ha leído unas declaraciones mías, en las que yo decía que no estaba para defender ni a Renfe, ni a

AENA, ni al GIF, pero no las ha leído enteras. En primer lugar, yo no vengo aquí a defender a Renfe, vengo a explicar con legítimo orgullo una buena actuación de Renfe, que es una cosa distinta. En esas declaraciones contestaba a una pregunta sobre si la llegada de la alta velocidad a Barcelona iba a quitarle pasajeros a AENA, como si tuviésemos que limitarlo, y lo que dije es que por defender a AENA no puedo perjudicar a la explotación ferroviaria, y que la función del Ministerio es promover los mejores servicios de transporte en las mejores condiciones para que la defensa de AENA o de Renfe la hagan los viajeros eligiendo cómo quieren trasladarse. Por tanto, no es trasladable ese argumento de mis declaraciones periodísticas a lo que estamos haciendo hoy aquí.

Dice el señor Sedó que, por lo que ha oído, a quien habría que descalificar no es a un producto de Alstom o de no sé quién, sino a la propia Comisión de evaluación. Me parece sinceramente un juicio injusto. Esa afirmación se basa en que S.S. cree que a priori habría que haberle dado a otro la adjudicación del concurso. Como yo niego que sea a priori, niego también que exista ningún motivo para descalificar a una comisión que creo que ha trabajado con seriedad, profesionalidad, rigor y de forma documentada y acreditable.

Ha dicho también, erróneamente por cierto, que hemos descalificado arbitrariamente dos productos de Alstom: uno, el tren de dos pisos, por unas razones que he dado, que ha dicho que incluso le puede parecer bien, y otro, no se sabe por qué. No. El segundo producto de Alstom, que no ha entrado en el cómputo final, no es porque lo descalificásemos nosotros, sino porque Alstom decidió no presentar oferta económica por él, porque dijo que no podía presentar precios competitivos. Fue una opción de Alstom y no nuestra esa llamada por usted descalificación.

Ha mencionado un argumento, al que ya he contestado antes, de que Siemens está obligada a reducir velocidad en Alemania, y en cuanto aquí también ya ha sido rechazada por razones de seguridad. Le reitero lo que he dicho antes respecto al señor Segura. La razón de la reducción de velocidad del producto Siemens, que es un producto distinto del ICE 3 ofrecido aquí, no tiene nada que ver con este producto, sino con un problema de fisuras en una rueda que no es la ofertada para este producto.

Dice el señor Sedó (si lo he tomado literalmente, seguro que no ha sido así, pero no creo separarme mucho) que descalificamos a la empresa que más alta velocidad tiene en el mundo, la que ya está en la línea Madrid-Sevilla, la que más ha invertido en España y la que más empleo genera en España. Reitero, al margen de que estos juicios sean exactos o no, no hemos descalificado a ninguna empresa, hemos llegado a una puntuación de una oferta concreta hecha por esta empresa que la coloca en inferior condición, nunca de descalificación, respecto a otras ofertas que competían con ella,

y los criterios de adjudicación no son porque no están en el pliego, la presencia de uno u otro de estos concursantes en el mundo, la inversión que haya hecho en años o el tener ya una posición de monopolio en España. Alstom en este momento tiene el monopolio en España, eso es verdad, de los productos de alta velocidad, porque sólo tenemos una y resultó adjudicataria.

Con estas decisiones ni descalificamos a Alstom ni las unimos a la alta velocidad en España, al revés, damos entrada a otros donde hasta ahora sólo estaba Alstom, y ni discuto ahora la adjudicación que se hizo a Alstom en su día, pero por los mismos motivos pido que no se me descalifique con apriorismo de este estilo la adjudicación que acaba de hacer en estos momentos Renfe.

Concluye su disertación con esta línea argumental, que reitero que no puedo compartir, afirmando que esto ha sido una decisión política, y además con el matiz de que para tomar decisiones políticas no tomemos algunas que enfadan a Francia y que pueden llevarla a retrasar el impulso de la conexión ferroviaria transpirenaica en alta velocidad. Reitero, no es una decisión política; una decisión política se debe a haber decidido con los criterios que indica S.S. y separándose de los que establece el pliego. Además, esta decisión, precisamente por no ser política, no se ha tomado para enfadarnos o no enfadarnos con otros países europeos; se ha tomado para intentar, con el mejor criterio de que han sido capaces todos los que han intervenido en el procedimiento, dárselo a las mejores ofertas técnicas y económicas. Si alguien por eso se enfada —no tengo constancia expresa de tal enfado— será un problema suyo.

Ha puesto también como argumento que debiera haber primado para considerar a Alstom como adjudicatario del concurso el que recibe subvenciones del Ministerio de Ciencia y Tecnología para este producto. Como ha salido en alguna otra intervención, no es para este producto sino para otro distinto, las lanzaderas, y, aparte, no puede ser porque no está en el pliego ni sería lógico un argumento a favor de una de las ofertas que tiene además subvenciones públicas, porque entonces estaríamos, vía la discrecionalidad de la subvención pública, dando primacía, en contra de las reglas de transparencia y competitividad, a una oferta respecto a otras en un contrato administrativo.

Luego sale el tema de personal, que también ha planteado de una manera frontal el señor Saura. Por supuesto que en el Ministerio nos preocupa la trascendencia en términos de empleo de todas las decisiones que se adoptan en el ámbito conjunto de la propia organización jerárquica del Ministerio, de sus empresas públicas y organismos autónomos. Pero el que nos preocupe el empleo no quiere decir que tengamos que mediatizar decisiones concretas, pensando en unos empleados específicos de una instalación industrial específica, porque eso no sería ajustado, ni al procedimiento, ni a los pliegos, ni a la legalidad. Soy consciente de que la

carga de trabajo que tiene la factoría de Alstom en estos momentos en Cataluña, en cuanto a sus expectativas de futuro, puede verse perjudicada por esta adjudicación, por supuesto y, por contra, se vería beneficiada si hubiese sido la adjudicataria, por supuesto. Pero lo mismo se puede decir de los demás y lo mismo se puede decir de Renfe. En términos de empleo, la adjudicación que se ha producido, que no ha sido por razones de empleo, tiene algunas ventajas comparativas, y me consta que eso es lo que han valorados los representantes de UGT y Comisiones Obreras en el consejo de administración de Renfe para apoyar unánimemente esta adjudicación. En primer lugar, los compromisos existentes por los dos adjudicatarios y que no asumía Alstom, como he dicho en mi intervención inicial, respecto a apoyarse en personal e instalaciones de Renfe hasta el 50 por ciento del mantenimiento y hasta el 20 por ciento de la fabricación. Eso es empleo también. Son también 5.000 empleados los dedicados a mantenimiento en este momento en Renfe, con una cuota de trabajo propio cada vez menor y tan dignos de pensar en ellos, al menos, como los empleados de Alstom.

La diversificación de ofertas que se ha producido, optando por dos productos distintos, aparte de las ventajas que tiene en otro orden de cosas, va a permitir también una pluralidad de instalaciones industriales en España que va a diversificar la incidencia en términos de creación de empleo de este contrato por varios territorios de España. También eso es legítimo y justo. Por tanto, hay una preocupación por el empleo. La defensa de unos empleados concretos ni ha sido ni puede ser la determinante de la adjudicación. Por otra parte debo decir, no como disculpa, o como ha dicho SS.SS. con cita a los ministros catalanes poniendo la venda antes de la pedrada, que es un dato cierto que la alta velocidad en España no se acaba con este concurso, y que nadie que no haya resultado adjudicatario de este concurso por eso va a perder el tren, si me permiten la metáfora en este contexto, de estar en el mercado de alta velocidad en España. Lo que tiene que hacer es en el próximo concurso —y hay varios ya en marcha, aparte de los que se vayan a convocar— presentar ofertas técnicamente un poco mejores y económicamente un poco más competitivas, y con la misma lealtad y transparencia se lo llevará. Consiste sólo en eso.

Paso a la intervención del señor Mardones, al que le agradezco su afirmación de que se ha respetado, a la luz de la intervención que ha podido oír al secretario de Estado esta mañana, el principio de legalidad, la legislación aplicable y los procedimientos establecidos. Ha sido así. Nos hemos preocupado mucho por ellos porque creo que es lo que debemos hacer y, en consecuencia, le agradezco a S.S. que haya dejado constancia en tal sentido en el acta de esta reunión. Ha elogiado también, y debo suscribirlo, porque me parece que es difícilmente discutible, los principios de economía que supone la opción por dos tracciones distintas. En un

mercado de alta velocidad, como el que se va a crear en España, con el número de pasajeros que vamos a mover, con las distintas prestaciones comerciales que debemos hacer, a distintas horas, con distinto número de viajeros, en territorios tan distintos, el tener una pluralidad de tecnología, sí que es de sentido común, señor Saura; es de sentido común contar con las tecnologías que el mercado nos pone a disposición para poder optimizar la explotación comercial y el servicio que demos al usuario y no quedar dependientes de una sola tecnología, un solo fabricante y un solo producto para una red de 7.200 kilómetros con más de 40 millones de viajeros.

Ha hecho referencia, y lo he citado al principio también, a que no le preocuparía si hubiese sido una decisión política. Reitero, sería legítimo, pero no ha sido una decisión política, si por política se entiende la aplicación de unos criterios que no están en el pliego de contratación y la propia lógica tecnológica y económica del producto que se quiere conseguir. Luego me gustaría poner el acento en una reflexión que ha hecho porque creo que, a la luz de lo que se está oyendo, también hay que decirla. Ha hecho referencia a que quien juega a un partido de algo, se ha dicho de fútbol, lo que no puede pretender es a mitad de partido, si le va mal, querer cambiar las reglas y aquello pasa a ser baloncesto. No parece muy legítimo.

A este concurso se han presentado las empresas que han querido, libremente y sin forzarlas. Han aceptado expresamente las reglas que rigen el concurso. No las han criticado ni impugnado hasta el último segundo, y cuando no les ha correspondido, en virtud de la valoración, parece que el procedimiento es absurdo y las reglas malísimas. Su metáfora sobre el cambio de las reglas de un deporte a otro a mitad de partido pedidas por parte del perdedor me parecen muy ajustadas al presente caso, oído lo que estamos oyendo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Blanco, disculpe un segundo. Usted no tiene límite de tiempo; no pretendo, por tanto, exigirle nada. Es un ruego. Le ruego que, en la medida en que pueda, sintetice su intervención porque todavía tiene que contestar cinco preguntas orales y vamos muy mal de tiempo. Le ruego que sintetice lo que pueda, aunque esta Presidencia entiende que el asunto es importante y usted tiene todo el derecho del mundo a contestar.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Con la cortesía parlamentaria que siempre me ha caracterizado intentaré ser sintético, pero a la vez pido que se sea comprensivo conmigo. Si no se ha puesto ninguna limitación al tiempo de intervención, que sí está reglada, de los portavoces de los grupos, que me parece muy bien, por lo menos tengo que contestar a lo que me han planteado, aunque sea sintéticamente, pero

intentaré ser más sintético de lo que estoy siendo hasta este momento.

El señor Otxoa ha vuelto a plantear —quizá también con la misma óptica del señor Sedó— una preocupación territorial, que puedo entender y que comparto además, por determinadas instalaciones y empleos creados en su comunidad autónoma. Le doy la misma contestación. Creo que la preocupación por el empleo es importante, todos debemos tenerla, pero no podemos supeditar un procedimiento de adjudicación concreto a unos empleados concretos de una instalación concreta por muy respetables que sean, como es evidente, sus expectativas laborales. Dice que le sorprende la lentitud inicial de este procedimiento y las prisas finales. Al revés, lo preocupante sería lo contrario. La fase inicial de este procedimiento es un estudio de decenas de kilos de documentación técnica que lleva mucho tiempo al equipo técnico. Lo que pasa es que es un trabajo que no se ve y nos olvidamos de él. Precisamente cuando los técnicos han acabado de destripar las entrañas de las ofertas, de aclarar las dudas que hay y de hacer su apreciación sobre ellas es cuando se puede empezar a correr, porque el soporte primero y fundamental del procedimiento de contratación, que es la valoración técnica, está hecho. Por eso es lógico que, visto desde fuera, parezca muy lento al principio. Es un trabajo más oculto que luego la lista de reuniones, de comisiones, de actas y de consejos que se producen al final, pero es lógico que ese sea el *iter* temporal de este tipo de procedimientos.

Ha hecho una referencia, cuya razón de ser desconozco, a que le sorprende que no se invitase a Mitsubishi y aparezca Bombardier. Aquí no se ha invitado a nadie. Como dije antes, el procedimiento se inicia con un anuncio en el Boletín Oficial del Estado y en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas para que se presente quien quiera. Mitsubishi no lo hizo, pero todos los que se presentaron tuvieron ocasión de participar en el procedimiento. Por tanto, ni en la presencia de Mitsubishi ni en el no cumplimiento de los mínimos requisitos de documentación inicial de una oferta técnica por parte de Bombardier ha habido ninguna arbitrariedad por parte de Renfe ni del Ministerio.

Dice que le sorprende que prime la política sobre la calidad, la seguridad y la modernidad. Una vez más estamos ante un apriorismo. No ha primado la política sobre la calidad, la seguridad y la modernidad porque los criterios de adjudicación son los previstos en el pliego, aceptados por todos los concursantes y que hacen referencia estricta a la calidad y seguridad de cada una de las ofertas concretas que aquí se han presentado por los tres ofertantes que las han presentado. No ha sido, reitero, una decisión política.

Dice que le sorprende la subcontratación a Renfe del 20 por ciento de fabricación y del 50 por ciento de mantenimiento dado que no se conoce el modelo final de Renfe. No conoceremos el modelo final de Renfe

quizá, pero la vida de Renfe sigue. Renfe sigue asumiendo compromisos, deudas, contratos, relaciones laborales y todo eso va a seguir con normalidad, aunque al final, si se extinguiese Renfe, esas obligaciones pasasen a otro ente. No podemos parar Renfe ni el desarrollo ferroviario español por que estemos reflexionando sobre un nuevo modelo ferroviario.

Critica que no he entrado en el detalle de la puntuación técnica. He dado el detalle que creo que tengo que dar, que es la valoración hecha por los técnicos de Renfe, con los puntos que resultan de los mismos en los distintos parámetros que prevé el pliego. Si alguien quiere conocer el contenido de los juicios que motivan esa valoración tendrá que ir por la vía que proceda a relacionarse con los técnicos y a pedir esas explicaciones de detalle.

Me pregunta, y creo que el tema es importante, por los plazos de entrega que garantizan los distintos oferentes y los compromisos de fabricación que asumen en España. Los plazos de entrega de las dos ofertas seleccionadas, que no son muy distintas de las rechazadas, son los siguientes. El primer tren, en el caso de Siemens, se entregará a los 24 meses del contrato. El ritmo de entrega será de dos trenes por mes a partir de los 33 meses, y en el caso de Talgo el primer tren también se entregará a los 24 meses y el ritmo de entrega será asimismo de dos por mes a partir de la recepción de los 10 primeros trenes. Aprovecho la ocasión para decir que, gracias a haber repartido entre dos tecnologías la adjudicación final del contrato, se logra un plus de seguridad en el tiempo para que estén entregados los trenes antes de diciembre de 2004. Evidentemente, estos calendarios se alargarían mucho más en el tiempo si un solo contratante tiene que entregar 32 trenes que si cada uno tiene que entregar 16 trenes. Por lo tanto, gracias a esta decisión en pro de la tecnología y de la calidad de la explotación comercial se consigue el efecto inducido de que haya más seguridad en un adelanto de la entrega final de los trenes por parte de los dos grupos empresariales que han resultado adjudicatarios.

En cuanto a los compromisos de fabricación en España, en el caso de Siemens se asume fabricar todo en España si lo requiere Renfe; en el caso de Alstom la oferta era del 93 por ciento y en el caso de Talgo se garantiza que se llegará como mínimo al 85 por ciento. Esto va a implicar por supuesto nuevas inversiones y creación de empleo en España. La previsión es que los cinco primeros trenes de la oferta de Talgo se van a fabricar en Alemania; por cierto, es una cantidad inferior a los trenes que fabricó Alstom en Francia en la adjudicación de finales de los años ochenta mientras tuvo sus instalaciones en España. Dice también el señor Otxoa que le parece ridículo que hayamos descalificado el tren de dos pisos. Ha dicho: borrado de un plumazo por nosotros mientras funciona en el resto de Europa. Una vez más, igual que no hemos descalificado a Alstom como empresa no descalificamos el tren de dos

pisos. Renfe tiene ahora trenes de dos pisos para servicios de cercanías, pero sí descalifica que un tren de dos pisos sea el más apto de los ofertados para prestar servicios de calidad, en los casos de movilidad reducida de personas o de atención al cliente en la parte alta, por las características de un tren de alta velocidad, que no son las mismas de un cercanías ni las mismas que se prestan incluso en alta velocidad en los trenes de dos pisos en Francia. Esas son las características que ha diseñado Renfe en su pliego de condiciones y son las que se van a exigir en la explotación comercial de la línea a Barcelona. Por lo tanto, no hay plumazos, hay reflexiones y análisis que se pueden compartir o no.

Ya he comentado el grado de nacionalización y he hecho referencia a los plazos de entrega. En cuanto a las garantías de que se cumplirán, el pliego prevé un sistema de penalizaciones —muy duro, dicho sea de paso— como garantía de que se cumplen los plazos de entrega pactados en la adjudicación. ¿Qué fiabilidad técnica tienen las ofertas? Toda, a juicio de los servicios técnicos de Renfe, y no me refiero a las empresas sino a las ofertas que han presentado a este concurso. ¿Qué sistema de homologación se va a seguir? Como he dicho, el previsto en las ETI europeas conforme a la directiva de interoperabilidad a través del organismo notificado Edaf y se hará para materiales cuando proceda, para procedimientos cuando corresponda y para el tren en su conjunto cuando esté fabricado.

En cuanto a las preguntas del señor Rodríguez seré sintético dado que no está y porque me parece menos descortés. Aparte de las reflexiones que he hecho con carácter general, ni Renfe ni ninguno de los miembros que han participado en la mesa de contratación durante todo el largo proceso han tenido relación con ningún representante de ninguna de las empresas adjudicatarias, salvo las que se derivan y constan oficialmente del procedimiento negociador mantenidas por el presidente de Renfe con los presidentes de todos los concursantes. Ya he contestado al tema de la documentación que se entregó al consejo. Me pide un argumento fehaciente —creo que es literal esa expresión— que acredite que la decisión no se tomó en el Consejo de Ministros sino en el de Renfe. Evidentemente, es imposible dar un argumento fehaciente de que algo que no sucedió no sucedió, más bien soy yo quien debería pedir un documento fehaciente a quien acusa de algo tan serio de que su acusación tiene algún fundamento. Contestando a otra pregunta específica que me ha realizado, la adjudicación no está condicionada por la venta de Santa Bárbara.

Respecto a que España esté dependiente o presionada por Alemania o Francia, el argumento que ha utilizado el señor Rodríguez es contradictorio en sus propios términos y por las mismas razones que los argumentos que ha dado antes el señor Sedó para decir que enfadábamos a Francia. Lo que pasa —por eso puede haber lecturas contradictorias— es que el ele-

mento de favorecer, dejarse presionar o dejarse condicionar por otros países no ha pesado en ningún sentido, que es lo que cabe hacer cuando se quieren introducir lecturas tan radicalmente distintas como las que esta mañana hemos oído al señor Rodríguez y al señor Sedó al respecto. Haré una brevísima referencia, dado que me lo preguntaba personalmente, a si no creo que esta apuesta por la alta velocidad a Barcelona iba a incentivar el desequilibrio territorial existente en España. Al revés, creo que el diseño del programa de alta velocidad en España es en estos momentos el elemento más enriquecedor para el futuro a fin de lograr una mayor integración de todos los territorios de España. Creo que no hay proyecto más ambicioso, que se extiende además a todos los territorios, a todas las comunidades autónomas y provincias, para de un plumazo —aunque sea un plumazo inversor que va a ocupar una década— incorporar la mejor tecnología del transporte, que vamos a tener disponible en las próximas décadas, al conjunto del territorio de España, excluyendo a las islas, las cuales, por razones obvias, no van a tener acceso, como decía el señor Mardones, a la alta velocidad.

En cuanto a la intervención del señor Saura —me queda muy poco para acabar, señor presidente—, frente a su afirmación de que esto es un escándalo yo me atrevo a decir que esto es un riguroso procedimiento llevado con transparencia y objetividad, conforme a las normas aplicables, para llegar a una solución justa y objetivable. Lo que supondría un escándalo, apelando a lo que el señor Saura llama el sentido común, que debe ser su sentido común, sería saltarse a la torera las normas aplicables y los procedimientos y decidir una adjudicación de este calibre con criterios diferentes de los que establece el pliego. En la misma línea que el resto de los portavoces, ha incidido en que es obvio que Alstom es la mejor, la más segura y la más implantada. Yo reitero que es obvio que se han valorado las ofertas concretas de todos y cada uno de los concursantes, incluyendo Alstom, con los mismos criterios y con la misma objetividad.

Me ha preguntado que de qué empleo hablo. Lo he dicho antes. Hablo del empleo de los que ahora trabajan en las instalaciones de fabricación de material ferroviario que existen en España, hablo del empleo que se va a crear en las nuevas instalaciones que se van a establecer en España por los que han resultado adjudicatarios y hablo del empleo del personal de Renfe, pero ninguno de esos empleos individualmente es el motivo determinante, ni puede serlo, de la adjudicación.

Ha dicho, si he tomado nota bien de la expresión, que le deja turulato que descartemos el modelo de dos pisos por el tema de la calidad en la prestación del servicio comercial y pensando en las personas mayores y en los discapacitados. A mí me parece que son argumentos muy serios, máxime cuando el objeto del con-

curso —he citado expresamente en mi intervención inicial la cláusula del pliego al respecto— define que no se busca sólo un tren entendido como algo estático, sino como algo dinámico que permita asociar un tren a unos servicios de la máxima calidad para los usuarios del mismo, y por eso los aspectos comerciales han sido muy valorados en el pliego y en la adjudicación. Por tanto, aunque como en todo se puede discrepar, creo que no es para dejar turulato a nadie.

Ha vuelto a utilizar el falso argumento de que en Alemania se han visto obligados a reducir la velocidad del ICE 3. Es falso porque no es el ICE 3, sino el ICE 1 y porque no tiene nada que ver —lo he dicho ya dos veces y no lo voy a volver a repetir— el motivo que allí suscitó esa reducción de velocidad con el proyecto que se nos presenta a este concurso.

También ha citado —me extrañaba que no se comentase— mi presencia en una prueba del prototipo de Talgo hace unos meses. ¿Qué pasa porque un secretario de Estado interesado en materia ferroviaria acuda a una prueba ferroviaria en España? También he viajado a Sevilla con motivo de los productos Alstom y no por eso he enturbiado la claridad de este procedimiento concursal. Hay cosas que me cuesta trabajo entender. Eso sí, ha aprovechado esos comentarios para preguntarme si Alstom es española. No ha sido elemento determinante ni influyente en la adjudicación de este concurso, porque no se prevé en los pliegos, la nacionalidad de las empresas. Cada uno puede juzgarla con los criterios que quiera: capital, implantación en el mercado, número de empleados, centros fabriles, etcétera, pero no es un aspecto que se tenga que debatir. Nadie ha dicho que Alstom no sea española, sino que lo que se ha hecho ha sido valorar las ofertas que se han presentado como debían ser valoradas. De paso debo decir que no me avergüenza reconocer que me alegra que una empresa como Talgo, de tal presencia histórica y con tecnología española en este mercado del ferrocarril, acceda a un nuevo sector del mismo. Me parece estupendo. No es un motivo determinante el que se trate de una empresa española que tiene otros productos buenos, pero me alegra que se haya producido ese resultado, ya que creo que es bueno para este país en términos de tecnología y de empleo.

Me ha preguntado también el motivo por el que distribuimos entre dos y no entre tres, además con la maldicencia de que existe una prueba de que estaba predeterminado ofertar a dos porque habíamos pedido precios dos días antes para 16 y 16. Y me dice que por qué no para 12 o para 14. Se pidieron ofertas para 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 y 25 trenes y todas las empresas las presentaron para todos ellos. Antes, lo he advertido expresamente, he leído la oferta económica correspondiente a 16 porque al final fue la relevante en la adjudicación, pero puedo leerle las de todos ellos, aunque me parece que no aportaría nada en este caso.

Me pregunta también que qué piensa el Gobierno del futuro de Alstom. A mí me alegraría mucho que Alstom siguiera siendo una empresa puntera en materia ferroviaria, que creara mucho empleo, que consiguiera muchos contratos y que tuviera muchos beneficios. Me parecería estupendo. Lo mismo puedo decir de Siemens, de Talgo, de Adtranz y de cualquier otra, de CAF por supuesto. Ahora, no le corresponde al Gobierno diseñar el futuro de las empresas ni sus estrategias comerciales ni las ofertas que presentan a un procedimiento concursal o a otro.

Me pregunta, aunque no tiene nada que ver con la contestación, pero vamos a ser ya un poco exhaustivos, de qué va a depender que en la adjudicación de otro contrato distinto, que es el de las lanzaderas, se elija una cifra u otra entre los 6 o los 24 trenes que prevén las bases del concurso. Va a depender de varias cosas, como en este caso ha dependido. Va a depender del número de plazas que oferten, del número de vagones que tengan los trenes, de su precio, de la velocidad máxima que se consiga, de los estudios de demanda que haya que atender en esas líneas regionales; de mil cosas, todas objetivables y explicables. No van a ser 8 ó 17 porque alguien se levante una mañana y diga 17 u 8. Serán discutibles, pero son perfectamente objetivables. Por eso se presentan a unos concursos donde hay un abanico de opciones, porque la opción entre esos abanicos numéricos de trenes depende de lo que los propios licitadores nos oferten. Cuando se valore eso se podrá decidir, en términos objetivos, cuál es el número más adecuado para atender lo que se trata de atender, que es la explotación de una línea comercial con unas demandas asociadas.

Al señor López-Amor le agradezco evidentemente sus apreciaciones sobre la procedencia de esta comparecencia. Parece que muchos de los presentes no quieren que venga aquí el secretario de Estado a hablar de estas cosas y el señor López-Amor ha dicho que le parece muy bien, y se lo agradezco. Ha puesto el acento en una cosa que sí me gustaría de nuevo resaltar. Ha dicho que estas decisiones deben ser tomadas por unanimidad. Yo creo que tampoco pasa nada porque no se tomen por unanimidad. En los órganos plurales es muy legítimo que haya personas que discrepen, y no pasa nada. En esos casos importa la opinión del órgano colegiado. Las decisiones de esta Cámara son absolutamente legítimas y no las toman casi nunca por unanimidad. Ahora, también es bueno, porque es una ratificación *ex post* de que se han hecho las cosas bien, que se produzca unanimidad en todos los órganos, en el grupo técnico, en la mesa de contratación, en el consejo, etcétera. Es un argumento de que las cosas están bien o razonablemente hechas como para ser compartidas por personas tan diversas como las que se sientan en el consejo de administración de Renfe.

Ha hecho una referencia —yo no voy a incidir en ese tema— a determinadas conductas comerciales de Als-

tom poco recomendables. Sí aprovecho para decir que desde el Ministerio siempre actuaremos como venimos haciendo hasta ahora, en la medida de nuestras posibilidades: queremos que las relaciones de las empresas con la Administración sean, como dice el procedimiento, en los términos que marcan las relaciones entre unos intereses económicos y unos intereses generales a defender y que no haya prácticas comerciales que introduzcan sombras de duda en estas formas de relaciones.

Por último ha hecho una referencia (y concluyo, comentándola yo también, esta ya mi larga intervención) a que le parece razonable que como fruto de esta adjudicación haya un apoyo a la industria nacional y a los retornos tecnológicos que pueden venir asociados al desarrollo de estos productos. Yo reitero que a mí también me alegra que haya este apoyo —no es el elemento determinante de la adjudicación—, creo que va a producir unos recursos tecnológicos importantes cara al futuro para nuevas tecnologías que están en ciernes en este momento en materia de explotación ferroviaria, eléctrica, etcétera, y por tanto confío seriamente en que los criterios con los que se ha hecho esta adjudicación, aparte de corresponderse estrictamente con la justicia y con el pliego, tengan consecuencias muy positivas en términos de economía, de empleo y de tecnología para España y de buen servicio al ciudadano usuario del ferrocarril.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Atendiendo a la doctrina que ya hemos acuñado en esta Comisión para las comparecencias del Gobierno, vamos a dar un nuevo turno a los portavoces, esta vez brevísimo, exclusivamente para puntualizaciones. No deben exceder en ningún caso de tres minutos y esta vez voy a ser muy estricto. Les aseguro que les cortaré la palabra, porque es necesario para que el desarrollo de la sesión sea normal, y espero que lo entiendan.

Señor Segura, tiene la palabra en nombre del Grupo Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor secretario de Estado, el Grupo Parlamentario Socialista, en esta sesión de hoy, no ha querido jugar ni el papel de otros grupos parlamentarios de genuflexión ante el Gobierno ni tampoco el de un análisis crítico no fundamentado en información de la que hasta estos momentos no disponemos.

Entendemos que estamos en un momento trascendente en las comunicaciones en el seno del Estado español, en el que se pasará de un primer nivel en el que nos situamos con la alta velocidad Madrid-Sevilla a un segundo nivel con nuevas tecnologías. Por eso le he estado insistiendo en el requerimiento de una serie de datos de naturaleza tecnológica. Tampoco hemos querido aquí jugar el papel de arietes ni de adelantados de ninguna de las empresas concursantes, que son muy mayorcitas, que entre ellas se reparten el pastel —como

coloquialmente se dice— y, en consecuencia, no es nuestro papel. Nuestro papel es el de la defensa del bien público y en la defensa del bien público nos va a encontrar siempre. Vamos a jugar un papel de análisis crítico de requerir información y de avanzar en intentar conseguir que los corredores de alta velocidad dispongan de tecnología punta. Nuestras preguntas han ido todas en ese sentido. A algunas de ellas, a pesar de que le reconozco un gran esfuerzo por corresponder a las informaciones requeridas, usted no ha podido contestar.

España va a tener una variada gama de servicios ferroviarios, pero queremos profundizar en la señalización, en las catenarias, porque no es un tema baladí en modo alguno, van a ser catenarias de nueva tecnología y nosotros queremos tener el convencimiento de que ese mecanismo de suministro de fluido eléctrico al elemento móvil va a estar en condiciones de permitir velocidades de 350 kilómetros por hora no alcanzadas en el mundo hoy en día. Este es un tema fundamental. España se va a convertir en un país pionero y necesitamos las señalizaciones, necesitamos tener el máximo convencimiento de que toda la tecnología de señalización, la presente quien la presente y se le haya adjudicado a quien se le haya adjudicado, va a estar en condiciones de responder a lo que se demanda. Los mecanismos de frenado, el confort, el coste del mantenimiento por parte de Renfe de unas unidades van a tener que competir con otros operadores que, a buen seguro, dado que serán platos apetitosos, aparecerán cuando se liberalice el sector; luego dado que esto está pagado con dinero público, el coste por asiento y por kilómetro y el coste de consumo energético por asiento son parámetros fundamentales en el *cash flow* de la empresa y así sucesivamente. Son todo un conjunto de preguntas...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Segura, tiene que terminar, por favor.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Son todo un conjunto de preguntas que ante estas circunstancias le seguiremos formulando para tener la seguridad, como grupo parlamentario, de que vamos en una buena ruta procedimental. Esa ha sido la intencionalidad de este grupo parlamentario.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Sedó, tiene usted la palabra por un máximo de tres minutos.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Nos decía usted, señor secretario de Estado, que algunos portavoces que no hemos intervenido, entre ellos yo mismo, presuponíamos que el concurso tenía que ser para Alstom. Ni mucho menos. Yo conozco a Alstom por la información que uno va teniendo de empresas que hay por el país y he estado personalmente en Alstom, precisamente en una visita organizada desde esta Cámara, con el Círculo

de empresarios y los diputados y senadores, cuando visité la fábrica de Barcelona.

Señor secretario de Estado, quería decirle que cuando he utilizado la palabra descalificar no lo he hecho en el sentido de que parece que descalifico a la empresa, si quiere lo puedo cambiar por el descarte de las empresas; descalificar ofertas es descartar; a aquel que se presenta a un concurso y le falta un papel le descartan, le eliminan, esto también sucede en otras formas con la Administración. Esto sucede cuando no se cumplen los criterios, y aquí se ha hablado de que los criterios son básicos y me parece muy bien, pero los criterios se tienen que aplicar para todos igual y yo creo que no ha sido así.

Estamos en una sociedad acostumbrada a no sancionar al árbitro cuando se equivoca y cada domingo vemos en los deportes del país que hay árbitros que se equivocan y no les pasa nada. Cuando yo hablaba de que descalificaban me refería a que aplicando los criterios se ha equivocado la Comisión, porque desde el momento en que se elimina una variante, la variante de dos pisos de Alstom, ya ni deberían haberla calificado, y le dan calificaciones técnicas parciales. Se elimina porque no cumplen los primeros requisitos. Fuera, ya no se habla. De la segunda, me dice usted que se analice y en todo caso en el momento económico será cuando la eliminen, pero si las otras ofertas que puede haber de Talgo y de Siemens no cumplen con unas garantías básicas que han de tener, ya no tienen que entrar ni en el debate de su valoración. Aquí es donde está el fallo de la no aplicación de los criterios. También quisiera que me explicase, y si es posible acceder a la documentación se lo pediría, el 44 que tiene Alstom frente al 47 y al 45 que tienen las otras.

Para terminar, quisiera decir que lamento que se diga que hay una campaña mediática de Alstom, porque su entrevista y las de los miembros de Talgo no creo que hayan sido promovidas precisamente por Alstom. En cuanto a que se citen aquí comportamientos pasados de conductas comerciales de Alstom, me parece muy bien que se diga que no se pueden tener en cuenta, y así se ha hecho. Creo que es bueno que se haya dicho esto en esta Cámara porque espero que, a partir de ahora, nunca más oigamos referencias al pasado sobre algo similar, como son las actuaciones no buenas de Siemens en otros momentos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Otxoa, tiene la palabra.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Señor Blanco, yo no quiero que quede como dicho por mí algo que usted me ha atribuido. Si lo he dicho, me he expresado mal y, en todo caso, quiero corregirlo. Yo no he dicho que se supediten a decisión política los criterios de calidad, seguridad y modernidad. He dicho que, encima de esos criterios, lógicamente hay unos crite-

rios políticos. Que me diga usted que eso no se usa, no existe, es como decir —estamos en símiles futbolísticos— que el árbitro no se deja influir por el campo. Ya me dirá entonces dónde está el factor campo. Eso existe por encima de, y no vamos a discutirlo.

Le he pedido información, si es posible, de los criterios técnicos para otorgar esa puntuación; si hay que pedirla por otro conducto, me lo dice usted. Le he pedido las cifras, si las conoce, de subcontratación y también los costos de explotación que entiendo que no aparecen valorados por ningún sitio, solamente aparecen los costos de implantación o de compra.

Yo no abogo por ninguna empresa en particular, le puedo decir que los ganadores tienen factorías en Ribabellosa, en Trápaga. En cuanto al País Vasco, territorialmente hablando, no estoy defendiendo una determinada opción. Sí me preocupan, y por eso he hecho hincapié en ello, las capacidades productivas. Cuando le he hablado de personal, no se lo he dicho en cuanto a que usted, o quien haya tomado la decisión en este caso, tiene que pensar en las personas que están trabajando y alimentarles con trabajo, no; las empresas privadas tienen que buscarse su comida con métodos lícitos, trabajándose el mercado y haciendo unas buenas ofertas, como usted ha dicho, estoy absolutamente de acuerdo. Solamente he hablado de las personas en cuanto a capacidad, pues se me antoja que las empresas que han obtenido la concesión no tienen capacidad suficiente —y ojalá me equivoque— para cumplir los plazos. Por eso he hecho hincapié en esto y le he pedido datos concretos de los plazos. Ojalá se haya acertado en la decisión, se lo digo de corazón porque todos nos beneficiaremos de ello, y ojalá esos plazos se puedan cumplir.

Después de esto, no voy a hacer ninguna crítica más allá de las explicadas, que creo que son constructivas, y para nada voy a hacer de abogado defensor de determinadas empresas. Sí insisto en esa información, si nos la puede hacer llegar; si no, la buscaremos por otro medio. Si es así, le pediría, si las tiene ahora, las cifras de subcontratación y costes de explotación o si las puede suministrar en el futuro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Brevemente, para agradecerle sus respuestas y hacer dos matizaciones.

Me ratifico en los criterios del pliego de condiciones técnicas que han elaborado los jurados conjuntos de Renfe, del Ministerio de Fomento y de la Administración porque creo que se ha optado por la mejor solución tecnológica del momento presente. Únicamente, una matización como aportación de lector empedernido de estos temas.

Considero afortunado que se desechara el sistema de los dos pisos en los trenes, que es un dislate aerodinámico. La capacidad de penetración de un tren de alta velocidad con dos pisos es totalmente distinta a la de un tren con uno, y la prueba es que ningún sistema de alta velocidad en el mundo, ni japonés, ni francés ni alemán, lo está empleando. Crea unas distorsiones por elevación del centro de gravedad que en las curvas hace tremendamente inestable el sistema que va con la tracción en cabeza, fundamentalmente. Por tanto, es muy acertado el criterio de eliminación de una cosa que parecía muy novedosa. Un tren de alta velocidad no es un autobús urbano del tipo de los de la *city* londinense, que pueden llevar ostentadamente sus dos pisos a la perfección a 20 kilómetros por hora.

Termino. Cuando he empleado los criterios políticos usted me ha entendido perfectamente. Yo comprendo el campo en el que usted se mueve, y es el campo de la legalidad jurídica y la justificación tecnológica. Como estamos en una sede política pura, cuando he hecho esas afirmaciones doy por supuesto que estoy empleando el concepto político desde la legitimidad que tiene todo Estado soberano, por imperativo legal y constitucional, para defender todos sus derechos y bienes de Estado, su persona física y su persona jurídica, y es un blasón del que cualquier Estado moderno se vanagloria. Me estoy refiriendo a una decisión política legítima, no a una decisión «política» entre comillas, basada en actitud dolosa o en la prevaricación.

Otra cosa es prostituir y bastardear una decisión política, y en este caso estoy hablando de una decisión política por parte del Gobierno en las interrelaciones de la Unión Europea que se ve cada vez que hay una cumbre de la Unión Europea, y quiero recordar a este respecto —usted lo ha citado de pasada— que Francia se ha desenganchado del compromiso de las redes transeuropeas de comunicaciones, porque por decisión política, que nadie se la discute al Gobierno francés, ante la interconexión de los alta velocidad España-Francia el Gobierno francés ha optado políticamente por la interconexión con Italia y deja a España a la espera del año 2020, prácticamente 20 años, para la interconexión ferroviaria. Eso se aprobó en la cumbre de Santander y lo planteó España, incluso con una concesión a una empresa privada para una mayor rapidez en la interconexión en la política de las redes transeuropeas.

En segundo lugar, en la cumbre de Estocolmo, sobre una tracción fundamentada en la energía eléctrica, Francia se desengancha del mercado libre en el sector de generación eléctrica de alta tensión, y los trenes funcionan con esta vía, y si le queremos encima meter dos pisos a un tren, teniendo que elevar los gálibos de los túneles y de las columnas de sujeción de la vía eléctrica, nos estamos equivocando.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Mardones, debe acabar.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Termino, señor presidente. Me ratifico en la legitimidad de todo criterio político en bien de la defensa de los intereses del Estado, no vaya a terminar siendo Gibraltar lo único español.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tiene la palabra el señor Saura.

El señor **SAURA LAPORTA**: Señor secretario de Estado, usted ha polemizado, incluso ha puesto en mi boca cosas que yo no he dicho. La pregunta es por qué lo hace. Ha llegado a decir: señor Saura, ¿usted quiere estar prisionero de una sola tecnología? Señor Blanco, ¿por qué me lo pregunta? ¿Es que no tiene más argumentos? ¿Quién aquí —en todo caso no he sido yo— ha polemizado con usted o ha dicho que hay que adjudicar esto sólo a Alstom? ¿Quién lo ha dicho? ¿Por qué lo ha convertido en el centro de su intervención? ¿Es que no tiene otros argumentos?

Ha dicho más cosas: ustedes quieren saltarse la legalidad. ¿Esto qué es? ¿Es que nos hemos vuelto todos locos? ¿Por qué está usted aquí hoy? Porque la adjudicación que ustedes han hecho, que Renfe ha hecho, motiva preocupación, no por los intereses de Alstom, que yo no sé si aquí tiene alguien intereses de Alstom, pero le aseguro —usted no me conoce— que yo no tengo ninguno. Lo que debe aceptar usted democráticamente, en primer lugar, es que, si está usted aquí hoy porque ha pedido la comparecencia y le estamos preguntando, es porque hay una gran preocupación, manifestada en los medios de comunicación y por muchos agentes sociales, políticos y económicos, sobre que esto no ha sido transparente.

He de decir al señor López-Amor que no es cierto que los sindicatos hayan dicho que sí. No quiero leerle, porque no tengo tiempo, lo que dicen el secretario general de UGT de Cataluña o el responsable de Comisiones del Metal del Estado, pero si quiere luego se lo doy, y lo que dicen es peor que lo que digo yo. Por tanto, no es cierto. Si usted me dice que los sindicatos de Renfe, Comisiones y UGT han votado que sí, de acuerdo, pero eso no son los sindicatos, no es todo el sindicato.

Señor Blanco, he dicho en mi intervención, y usted no ha contestado, que yo creo que desde el punto de vista de su explicación hay dos conceptos claves de los que usted no ha dicho nada: primero, el de la seguridad, el aspecto más crítico de este proyecto, y usted lo ha pasado por encima. Eso sí, ha intentado decir que la rueda no era la de Siemens, sino que era otra; pero, ¿es el tren de Siemens o no? Independientemente de Siemens, a los argumentos técnicos que se han utilizado

en relación a la seguridad usted no les ha dedicado ni una sola palabra.

La experiencia. Insisto en que creo que es bueno que haya diversas empresas, no sé si dos, tres o cuatro. Por cierto, usted tampoco ha contestado a otra pregunta: ¿Por qué dos y no tres o una? Porque si el concurso lo ganó una, ¿por qué se lo repartieron entre dos? Podíamos discutir, como decía el señor Otxoa, sobre si Alstom tiene 82 y Siemens 83, pero yo me declaro incapaz de decidir sobre esto. Se me escapa qué significa un punto para decir que sí a Siemens con 83, sí a Talgo con 82 y no a Alstom con 82. Yo soy incapaz, pero usted nos debería explicar, por el sentido común, qué es lo que han hecho. Por qué la primera empresa mundial de fabricación de trenes de alta velocidad no está en este proyecto. Pero hay otra cuestión. Esta empresa tiene dificultades, porque la historia es que se ha ido ahí durante mucho tiempo a pedir que hicieran transferencia de tecnología, que crearan una industria ferroviaria en España; eso existe; pero eso ustedes lo echan por la borda. ¡Claro que ése es un criterio! Yo estoy de acuerdo con el señor Mardones. Yo no he dicho, ni positiva ni negativamente, que esto es una decisión política...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Saura, debe acabar, por favor.

El señor **SAURA LAPORTA**: Ya concluyo, señor presidente.

Creo que cuando se hacen los pliegos hay una decisión política, y hay argumentos del señor Mardones que comparto aunque no coincido en su historia final. Es fundamental que, políticamente, a la hora de hacer adjudicaciones exista un criterio. Queremos facilitar transferencia de tecnología que haga fuerte la industria española, hágalo quien lo haga, Talgo, Siemens o Alstom. Y ustedes en estos momentos dicen que no a la única que lo ha hecho y apuestan por un futuro que no sabemos cuál va a ser.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tiene la palabra el señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: No pensaba intervenir, pero tengo que contestar al señor Saura.

Cuando yo me he referido a UGT y a Comisiones Obreras...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor López-Amor, este trámite no es para el debate entre grupos. Yo le ruego que se dirija usted a la Presidencia, no al señor Saura.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Yo quiero resaltar que la decisión se ha tomado por unanimidad, como muy bien ha dicho el secretario de Estado, reiterando unas palabras que había dicho yo anteriormente,

y que los representantes sindicales en el consejo de administración de Renfe son los designados por UGT y por Comisiones Obreras a nivel nacional.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Blanco, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): En esta ocasión no hablaré más de un minuto, esta vez de verdad. No voy a entrar de nuevo en los mismos temas que ya se han debatido, porque creo que han sido analizados suficientemente. Sí quiero comentar dos cosas que se han mencionado.

Señor Mardones, no puedo admitir —se lo digo con todo cariño— que quede retrasada hasta el 2020 la conexión traspirenaica en alta velocidad. Tenemos un compromiso expreso con Francia para que en el año 2005 pueda estar. Creo que es un objetivo conseguible y vamos a pelear por él.

Señor Saura, la decisión de repartir entre dos se fundamenta en la conveniencia de contar con dos tecnologías, no es arbitraria. En cuanto a que no se puede decidir con una puntuación técnica tan equiparable, yo estaría de acuerdo con su argumento si no hubiese después una puntuación económica. Tenemos unos productos técnicamente muy homogéneos, que han merecido unos puntos muy similares, y por eso luego se ha convertido en muy determinante quién ofrece los precios más baratos, como parece que es razonable y lógico. Y sumando a esa puntuación técnica muy homogénea, que por eso no descalifica a ninguna empresa ni a ningún prototipo, quien ha tenido la capacidad de ofrecer unos menores costes ha determinado a su favor, como es lógico, la decisión de adjudicación por parte de Renfe, que es la que tiene que pagar esos buenos productos a los mejores precios que pueda conseguir para su cuenta de resultados. Yo creo que el argumento es bastante razonable y se le puede alcanzar a cualquiera.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Antes de pasar a que el señor Blanco conteste a las preguntas orales que figuran en el orden del día, vamos a darle un breve descanso porque se lo merece, puesto que lleva aquí desde las nueve de la mañana. Suspendemos la Comisión durante cinco minutos. **(Pausa.)**

PREGUNTAS:

DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE PREVISIONES Y VIABILIDAD DEL SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL A SU ENTRADA EN LA CIUDAD DE ALMERÍA. (Número de expediente 181/000631)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Se reanuda la sesión. Seguimos con el orden del día y vamos a sustanciar las preguntas orales, cinco en concreto, todas ellas del señor Contreras Pérez, don Francisco, del Grupo Parlamentario Socialista, al cual le pido que utilice su turno reglamentario con la máxima brevedad y que, si puede, agrupe las preguntas 5.^a y la 6.^a en una única intervención, puesto que tratan del mismo asunto. Para sustanciar su primera pregunta, sobre previsiones y viabilidad del soterramiento del ferrocarril a su entrada en la ciudad de Almería, tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: En primer lugar, acepto la propuesta del presidente de unir las preguntas 5.^a y 6.^a, y también la brevedad porque, dada la hora que es y con más de cuatro horas de debate, el buen criterio impone de por sí la brevedad.

Desde hace tiempo, existe en Almería un amplio sentir entre la ciudadanía y entre las instituciones sobre la necesidad de soterrar el ferrocarril. La primera petición es del Ayuntamiento, que en noviembre de 1993 redacta una propuesta de remodelación del acceso ferroviario a la ciudad de Almería. En septiembre de 1995, la consultora Peyco hace un estudio para la supresión de un paso a nivel, también en pleno centro de Almería, exactamente en lo que se llama la carretera de El Mani en el barrio de El Puche. En julio del año 1996 se firma un protocolo de colaboración entre el Ayuntamiento y Renfe, para iniciar los estudios técnicos de viabilidad del soterramiento. El momento cumbre es julio de 1998, donde se redacta un nuevo plan general de ordenación urbana, en el cual ya se contempla tanto el soterramiento de la vía, como el de la estación de ferrocarril.

Estos son los antecedentes. El Ministerio le encarga el estudio de viabilidad del soterramiento a la empresa Train, Ingeniería de Transporte, con el título: Integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Almería. Esta empresa entregó el estudio al Ministerio de Fomento a finales del año 1999 o principios del año 2000. En ese estudio se partía de cinco opciones: vía en superficie, vía en viaducto, vía soterrada, vía integrada y traslado de la estación. Después del estudio, después de un análisis multicriterio, solamente se consideraron como soluciones viables la solución vía soterrada y la vía integrada, diversificándose una de ellas en dos soluciones, dando finalmente las siguientes opciones: soterramiento del trazado y estación, soterramiento del trazado con estación en superficie y estación en superficie y trazado semisoterrado. La primera, la solución a), con un presupuesto de 9.098 millones de pesetas y una valoración ponderada de 245 puntos; la solución b), con 5.664 millones y 259 puntos de valoración ponderada y, finalmente, la solución c), con 3.461 millones y 257 puntos.

Pues bien, sobre la base de estos datos, señor secretario de Estado, me gustaría saber cuáles son las previ-

siones del Ministerio de Fomento para el soterramiento del ferrocarril en la ciudad de Almería.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Blanco, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Con brevedad por la hora y porque la exposición previa de S.S. me ahorra repetir datos que traía y que no es necesario que los aporte a esta contestación, le diré que en estos momentos, como ya se sabe, porque hemos contestado reiteradamente al Parlamento en este sentido mediante preguntas escritas, la decisión definitiva de la integración ferroviaria de futuro del ferrocarril en la ciudad de Almería depende del diseño final que hagamos a la llegada de la alta velocidad. Como es obvio, a los estudios iniciales, sin la previsión de la llegada de la alta velocidad, que va a permitir la conexión Murcia-Almería, se superpone en estos momentos el estudio informativo que se está realizando para definir esa solución ferroviaria en alta velocidad que debe ser compatible con la convencional. Por tanto, en estos momentos las previsiones están expectantes del resultado de ese estudio informativo, del correspondiente proceso de información pública, donde todas las instituciones interesadas deberán actualizar las opiniones expuestas hasta este momento con este nuevo dato del diseño de la alta velocidad en Almería, y éste será el momento de pronunciarse definitivamente.

En todo caso, a propósito de esta pregunta, me gustaría decir algo que de forma homogénea el Ministerio de Fomento está reiterando en muchas ciudades de España. Nosotros afrontamos como Ministerio, porque es nuestra obligación, la alteración de la estructura actual ferroviaria en las ciudades cuando responde a una exigencia ferroviaria de explotación, que a veces se da, no cuando responde a una necesidad estrictamente de ordenación urbana, como es lógico. Los planteamientos de supresión de barreras ferroviarias, soterramientos, etcétera, que son muy legítimos desde el punto de vista de aumentar la movilidad ciudadana, la capacidad de hacer transparentes las comunicaciones a donde ahora hay una vía que las limita, de recuperación de terrenos, son absolutamente legítimas, normales y comprensibles, pero desde una perspectiva que no es la competencia de la Administración ferroviaria. Las ciudades donde se está planteando, que son bastantes ahora en España, sobre todo a raíz de los proyectos de alta velocidad, que cambian el diseño y la estructura ferroviaria en muchas ciudades de España, están basándose en los siguientes principios: el Ministerio afronta las inversiones necesarias desde el punto de vista de la explotación ferroviaria, incluida la alta velocidad en su caso si es el supuesto, como va a serlo en el caso de Almería, y con sus fondos de programas ferroviarios no financia más allá que para obtener finalidades estrictamente urbanas.

En esos casos hay muchas fórmulas que se pueden ensayar y que se están ensayando en muchas ciudades de España, en ayuntamientos de todo tipo de color político, basadas en buscar información complementaria o con el apoyo de la comunidad autónoma, que en algunos sitios lo hay, o con la puesta en valor de los terrenos que con ese movimiento de las infraestructuras ferroviarias podrían quedar liberados y, con una nueva calificación urbanística, ser susceptibles de aprovechamientos que generen ingresos susceptibles de ser reinvertidos en esa propia infraestructura ferroviaria. Estos son los criterios generales que estamos aplicando en todas las ciudades de España y serán los que expongamos a las instituciones interesadas en la ciudad de Almería y a sus ciudadanos cuando tengamos concluido el estudio informativo.

El estudio informativo está en tramitación en estos momentos y, a la luz de sus definiciones y de la opción de la llegada de la alta velocidad, veremos qué es lo que se puede hacer.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): A efectos de información de los intervinientes, quiero decirles que, tanto quien pregunta como quien contesta en este trámite, tiene el tiempo limitado a diez minutos para la primera intervención y cinco para la segunda. Es verdad que no lo están agotando y se lo agradezco; les pido por favor que sigan en esa línea.

Señor Contreras, tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor secretario de Estado, veo que se introduce un nuevo dato, que me parece razonable: que esto quede a expensas del estudio informativo que se está haciendo en estos momentos sobre la línea de alta velocidad Murcia-Almería; pero no era lo que se decía en una respuesta del boletín del Senado de 19 de enero de 2001. Sobre el estudio de integración al que me refería anteriormente, dice textualmente: En él se desarrollaban diferentes tipos de solución para mejorar la integración de las instalaciones ferroviarias en la ciudad. No existe, en consecuencia, una solución definitiva sobre la operación a realizar en Almería, por lo que el calendario de las actuaciones está aún por determinar. Según he deducido de su intervención, la imposibilidad de hablar de plazo en este momento no es consecuencia del estudio, sino que lo es de que está pendiente el estudio de la línea de alta velocidad; eso me ha parecido entender.

Lo importante es que quede claro ante los ciudadanos cuál es la razón exacta por la que se aplaza el soterramiento del ferrocarril en la ciudad de Almería. Independientemente de quien haya estado a cargo de la Alcaldía —unas veces ha sido el Partido Socialista, otras el Partido Popular, y ahora está nuevamente el Partido Socialista—, sería lamentable que se diese la imagen de que en la legislatura anterior se aceleró por-

que había un alcalde del Partido Popular y hoy, como hay un alcalde del Partido Socialista, se ralentiza.

Si esa es la respuesta, sería conveniente que se empezara a hacer un nuevo estudio porque supongo que el que hizo Train para el soterramiento del ferrocarril no será ya factible. Hay una gran expectativa de solución y el Ayuntamiento está dispuesto a participar en un convenio con Fomento, Junta de Andalucía y Renfe, de la misma naturaleza del que existe con Cádiz. Ya le digo que es una necesidad ampliamente sentida por la ciudadanía de Almería.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Blanco, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): No sé cuál es la contradicción que aprecia S.S. entre la contestación en el Senado que ha leído y lo que yo he dicho. En todo caso, es un dato objetivo y objetivable que cualquier actuación que se lleve a cabo en estos momentos y en el futuro próximo en la infraestructura ferroviaria en el término municipal de Almería, tiene que estar coordinado, por pura lógica, con la solución que se dé a la llegada del tren de alta velocidad; alta velocidad que está en fase de estudio informativo y, en consecuencia, de definición de las soluciones últimas a dar en infraestructuras. Parece razonable poner las dos cosas en el mismo paquete en el marco de los principios que, con carácter general, aplicamos a todas las ciudades de España donde se plantea este problema y a las que he hecho referencia en mi primera intervención.

En cuanto a que se pueda dar la imagen de que hay una motivación política según quién sea el alcalde, yo más bien diría que hay que evitar crear la apariencia desde fuera porque, evidentemente, esa imagen no responde a la realidad. En estos momentos, tenemos comisiones mixtas de estudio de problemas de integración de infraestructuras ferroviarias en ciudades españolas con alcaldes de todo signo. Por recordar algunas en que el alcalde es socialista, hablando de memoria; citaré Gijón, Cuenca... No tengo en este momento, después de cinco horas de comparecencia, muy buena memoria, pero seguro que hay más. No hay ningún prejuicio político por la adscripción partidaria de un alcalde. Tenemos que resolver los problemas de las ciudades vinculados al ferrocarril en el ámbito de nuestras competencias y con nuestros medios, sea cual sea el color político del alcalde de turno en el Ayuntamiento.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Gracias, señor Blanco.

— **DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE SUPRESIÓN DE PASOS A NIVEL EN LA PROVINCIA DE ALMERÍA. (Número de expediente 181/000693)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos a la segunda pregunta, que figura como punto tercero del orden del día, sobre supresión de pasos a nivel en la provincia de Almería, también del señor Contreras.

Tiene usted la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor secretario de Estado, el ministro de Fomento, señor Álvarez-Cascos, en su comparecencia ante el Congreso el día 15 de junio nombró como vectores de su actuación política la seguridad, la calidad y la modernidad. Me voy a referir en este caso efectivamente a la seguridad, tema que volvió a reiterar el día 17 de enero del año 2001, fecha en la que con motivo del accidente ocurrido en un paso a nivel en Lorca se celebró una comparecencia específica para tratar sobre la seguridad ferroviaria. En esa comparecencia el ministro anunció que se iba a pasar de un momento de circulación de 24.000 a 1.500 para proceder a la eliminación de esos pasos a nivel.

En ese contexto de bajar el momento de circulación, de incrementar considerablemente la inversión para la eliminación de pasos a nivel es en el que me gustaría hacerle las siguientes preguntas: ¿Qué actuaciones concretas tiene previstas Renfe para proceder a la supresión de los pasos a nivel que aún existen en la provincia de Almería? ¿Cuál es el calendario previsto? ¿A cuánto ascienden las partidas presupuestarias previstas? ¿Hay consignada alguna partida presupuestaria para el año 2001?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Blanco, tiene usted la palabra para contestar.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Como seguro que sabe S.S. ya en Almería en estos momentos hay 32 pasos a nivel, de los cuales, conforme a la normativa vigente, por el momento superior a 24.000 que ha citado S.S., habría que suprimir cinco. Pero también el ministro de Fomento en reciente comparecencia en esta Cámara el pasado mes de enero, específicamente para hablar sobre los temas de seguridad en el ferrocarril y de los pasos a nivel, prometió, logró el consenso y se ha puesto en marcha una reforma de la normativa que regula los pasos a nivel y la obligación de su sustitución que en estos momentos, tras ser debatida en una conferencia sectorial, está siendo objeto de información por las distintas comunidades autónomas, como fase previa a la aprobación, repito, de la citada normativa que va a modificar la regulación actual en cuanto al momento y la obligación de supresión. Esos cinco pasos a nivel que tienen un momento superior a 24.000 son una parte pequeña de los treinta y dos que existen. Los datos de los restantes son dos pasos con un momento entre 1.500 y 24.000, doce entre 100 y 1.500 y trece pasos con un momento menor que cien.

De los distintos pasos, y como conoce S.S. seguro, la competencia para su supresión varía según administraciones, porque depende precisamente del tipo de circulación ferroviaria y variaría que haya, y puede corresponder a una administración o a otra. Si mis listados informativos no fallan, en Almería tenemos en estos momentos dos pasos a nivel: en Gádor, cuya competencia corresponde a la comunidad autónoma, otro en Benahadux, que también corresponde a la comunidad autónoma, dos de competencia municipal en Huércal de Almería y Almería misma; en Pulpí otro de competencia autonómica; en Gergal otro de competencia municipal; en Fiñana dos de competencia municipal; de competencia municipal otro en Abruena, tres más en Gergal, otro en Santa Fe de Mondújar, tres más en Gádor, uno en Huércal de Almería y otro en Almería mismo. No le voy dando la distinción por redes para no hacer demasiado exhaustiva esta comparecencia. Nosotros hemos ofrecido —y así se trató con todos los consejeros de las comunidades autónomas en la última conferencia sectorial dedicada a este tema y en la que estaban todas presentes junto con el Ministerio— incentivar políticas de convenios con entidades locales y comunidades autónomas para coimplicarnos precisamente en esta labor de supresión de pasos a nivel. Los presupuestos, que están en grandes proyectos —por tanto no aparecen provincializados, con lo cual no hay manera de dar una forma objetiva a la inversión prevista estrictamente para Almería—, para supresión de pasos a nivel en el año 2001, ascienden a 9.350 millones, de los cuales 4.845 están en el presupuesto de la Dirección General de Ferrocarriles y otros 2.575 en Renfe y Feve, aunque Feve no afecta a la provincia de Almería por obvias razones. Específicamente provincializado aparece una inversión de 199 millones de pesetas en los presupuestos de Renfe para avanzar en la redacción de proyectos técnicos que permitan obras de supresión de pasos a nivel.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: En respuesta a una pregunta escrita en la que planteo cuántos pasos a nivel se van a suprimir en el año 2001 en Andalucía, están relatados los 14 y no hay ninguno de Almería. Por eso hago esta pregunta. Si en un momento en el que está habiendo un fuerte impulso no hay ninguna supresión de pasos a nivel en Almería, especialmente uno que les relaté anteriormente, creo que es un poco alarmante para la población.

Puedo comprender que el estudio de la alta velocidad retrase la solución del soterramiento del ferrocarril, pero entonces queda un paso a nivel que es bastante peligroso, que dificulta bastante la comunicación entre dos zonas con crecimiento importante de población y sobre el que no se ha tomado todavía ninguna

iniciativa cuando se paró precisamente como consecuencia de que se iba a proceder al estudio del soterramiento del ferrocarril. Creo que es un poco la pescadilla que se muerde la cola: aplazamos el soterramiento porque está la alta velocidad y a la vez aplazamos la eliminación de un paso a nivel porque vamos a hacer el soterramiento. Sin embargo, hay una inquietud razonable en los vecinos de estos barrios, precisamente de El Puche y Los Molinos, que se están manifestando reiteradamente en los últimos meses. Por tanto, sería importante que el Ministerio acometiera esta cuestión. Si se va a prolongar el estudio del soterramiento o la puesta en marcha de las obras de soterramiento, ha de eliminarse este paso a nivel que supone una barrera muy considerable para la comunicación interna en la ciudad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tiene la palabra el señor Blanco.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Si hubiese sabido que S.S. se interesaba por un paso a nivel en concreto, hubiese ceñido mi contestación específicamente a ello.

Es evidente que cuando se va a actuar sobre un tramo de un corredor ferroviario, con proyectos que históricamente pueden ser distintos —soterramientos, supresión de pasos a nivel, altas velocidades—, hay que unificar, y eso no debe extrañarle a nadie. Lo que no me parece muy legítimo es hablar en términos de aplazamientos. No se puede decir que se ha aplazado nada cuando no estaba nada decidido respecto a los soterramientos. Si a mí me hubiesen dicho: mañana se contrata esta obra o se hubiese contratado y luego se hubiese echado para atrás, podría hablarse de aplazamientos. Cuando se está en fase de estudios, de diseños, de valoración económica, de elección de las alternativas, no se puede hablar de un aplazamiento. Me remito, respecto a su línea argumental, a lo que he dicho en la primera pregunta. Tenemos que dar una solución homogénea, global, a todos los problemas que tiene Almería desde el punto de vista de la explotación ferroviaria por razones históricas y por las razones novedosas, benditas razones novedosas, de la llegada de la alta velocidad a la ciudad. Es lógico que eso se vea en un paquete coherentemente y de forma homogénea, pensando en la calidad de vida de los ciudadanos y en optimizar el gasto público.

— **DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE INVERSIONES RELATIVAS AL PROYECTO L.A.V. MURCIA-ALMERÍA (ESTUDIOS), EN EL AÑO 2000. (Número de expediente 181/000694)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos a la tercera pregunta, que figura como cuarto

punto del orden del día, también del señor Contreras, sobre inversiones relativas al proyecto línea alta velocidad Murcia-Almería (Estudios), en el año 2000.

Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor secretario de Estado, formulo esta pregunta con suma brevedad.

En el anexo de inversiones reales para el año 2001 y programación plurianual, en la Ley de presupuestos aparecen para el año 2000, 50.000 millones de pesetas, en el año 2.001, 75 millones de pesetas, en el año 2002, 161 millones de pesetas y en el año 2003, 161,3 millones de pesetas. Según la información de que dispone este grupo parlamentario a través del Gobierno el estudio informativo de la alta velocidad del tramo entre Murcia y Almería se adjudicó a la empresa Getinsa por un presupuesto de 150 millones de pesetas. Esto suscita muchas dudas en el sentido de que el sumando total son cuatrocientos y pico millones de pesetas; pero el estudio se ha adjudicado por 150 millones de pesetas.

La pregunta concreta es otra. Me gustaría que se clarificase si con este estudio informativo que se está haciendo en este momento, cuya conclusión será en junio del año 2001, se termina totalmente el estudio informativo y estamos sólo pendientes de la información pública y de la declaración de impacto ambiental. Es decir, si en breve plazo quedamos a disposición de poder iniciar la obra porque, como usted sabe, una de las aspiraciones importantes de Almería es que la línea de alta velocidad esté terminada para el año 2005, porque será la sede de los Juegos Mediterráneos. Aunque la pregunta era cuál ha sido la inversión real que se ha efectuado en el año 2000 en ese estudio, me gustaría conocer si a partir del año 2001, y tras la declaración de impacto ambiental, vamos a estar en disposición de poder empezar la obra. Esa es la pregunta que se está haciendo todo el mundo en Almería y sería conveniente tener una información clara y precisa sobre este tema. Muchas veces en los números nos perdemos, la inversión está prevista para este año pero luego la inversión real, o no ha llegado por los motivos que sea, o nos hemos sobrepasado porque se ha corrido más de lo que estaba previsto. La inquietud es saber si en el año 2001 se podrá empezar la declaración de impacto ambiental y a partir de ese momento elaboran realmente los proyectos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Blanco, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): A la pregunta específica se contesta con la cifra de 40 millones, que es lo que fue certificado y pagado a la asistencia técnica que está redactando el estudio informativo.

A la ampliación de la pregunta se contesta con la lógica del procedimiento administrativo. Sabe S.S. per-

fectamente que en materia de infraestructuras ferroviarias la Ley de transportes terrestres no prevé un procedimiento especial y se remite a la Ley de carreteras, por tanto, se aplica el procedimiento en carreteras, que es garantista, riguroso y que provoca, precisamente por ese carácter garantista, que haya unos plazos de tramitación a veces desesperantes, eso puedo entenderlo. Lo previsto en la legislación vigente es que cuando se acabe el estudio informativo, ese estudio hay que aprobarlo, es objeto de una aprobación específica que corresponde al señor secretario de Estado de Infraestructuras, se somete al procedimiento de consultas previas a la declaración de impacto ambiental, una vez formuladas se incorpora una valoración de éstas y, junto con el estudio informativo, se remite al Ministerio de Medio Ambiente para que se haga la declaración de impacto ambiental. Previamente se anuncia la información pública, que solemos hacer tanto a efectos de expropiación y aprobación del proyecto como a efectos de la declaración de impacto ambiental para no reiterar los períodos de información pública y así ganar un poco de tiempo en esa carrera contra el procedimiento legalizado. El Ministerio de Medio Ambiente tarda el tiempo que tarda en hacer su declaración de impacto ambiental, que no es predecible porque depende de la complejidad del proyecto, si hay muchas alegaciones o pocas, si éstas son muy consistentes o poco consistentes y, por consecuencia, si necesitan más o menos tiempo de estudio; una vez que se produce la declaración de impacto ambiental, estamos en condiciones de realizar el proyecto técnico de la obra, que es un nuevo contrato de asistencia técnica en el cual se incorporan las determinaciones del estudio informativo y las prescripciones de la declaración de impacto ambiental, y con el sumando de esos datos se hace el proyecto. Una vez que disponemos del proyecto consultivo podemos empezar la licitación de las obras. Este es el procedimiento que tenemos, el que nos marcan las leyes y que no podemos saltarnos, como es evidente.

En cuanto a la programación económica que ve usted en los presupuestos, al margen de que los presupuestos son previsiones, como muy bien ha indicado S.S., que luego se cumplen o no por factores ajenos a la voluntad de nadie, lo que está previsto es un concepto del cual se van a ir colgando en este momento el estudio informativo, con la anualidad que se ha pagado de 40 millones el año pasado y el resto que corresponde a este año, y luego se colgarán de ese mismo concepto, porque es el mismo procedimiento, el estudio de alegaciones, el inicio de redacción del proyecto, preparación de documentos complementarios que exija Medio Ambiente. Por eso la programación es cuantitativamente más importante que el coste de la asistencia técnica y va en el tiempo más allá, en la programación plurianual, del plazo de vigencia del contrato de asistencia técnica para la redacción del estudio informativo.

— **DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE LA REUNIÓN MANTENIDA ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LOS PRESIDENTES DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS DE MADRID, CASTILLA-LA MANCHA, VALENCIA Y MURCIA. (Número de expediente 181/000695)**

— **DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE LA FIRMA DE UN ACUERDO CON LA JUNTA DE ANDALUCÍA PARA LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MURCIA-ALMERÍA. (Número de expediente 181/000696)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Para finalizar el orden del día, pasamos a las preguntas que figuran como 5.^a y 6.^a en el orden del día, y que agruparemos para sustanciarlas en un único turno. La primera de ellas es sobre la reunión mantenida entre el Ministerio de Fomento y los presidentes de las comunidades autónomas de Madrid, Castilla-La Mancha, Valencia y Murcia, y la segunda sobre la firma de un acuerdo con la Junta de Andalucía para la línea de alta velocidad Murcia-Almería.

Señor Contreras, para sustanciar ambas, tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señorías, señor secretario de Estado, el día 8 de enero hubo una reunión en Murcia entre el ministro de Fomento y los presidentes de las comunidades autónomas de Madrid, Murcia, Valencia y Castilla-La Mancha. En esa reunión se firmó un documento de conexión, con alta velocidad, entre Madrid y el corredor del Mediterráneo. Era una noticia importante, esperada con ansiedad por los medios de comunicación y por los ciudadanos de Almería, puesto que del tiempo en que se haga esa conexión va a depender, a su vez, el tramo Murcia-Almería. A nosotros lo que nos sorprendió —en general a la opinión pública y reflejo de ello fueron los medios de comunicación de los días 9, 10 y siguientes— fueron las noticias que aparecieron en la prensa: El Gobierno cambia de planes y convierte el Euromed a Murcia en AVE a Madrid. No fue el Partido Socialista quien dio estas noticias a los medios de comunicación. Aquí se dice: Hernando asegura que el cambio se produjo tras la reunión de Cascos con los presidentes de cuatro comunidades autónomas. A partir de ahí, los empresarios piden al Gobierno que explique en Almería los detalles del acuerdo alcanzado en Murcia. Fue una serie de declaraciones en prensa, de partidos políticos, de sindicatos, de empresarios, de todo el mundo. El señor Hernando en otro titular dice: La prioridad para Almería es trasladar ciudadanos en tren no pimientos.

¿Por qué esta polémica? Con mucha brevedad se lo explico, porque las preguntas que le hago surgen a raíz de esta polémica. Lo que estábamos esperando era la conexión de Almería con Murcia a través del Euromed para conectar con el corredor del Mediterráneo y poder transportar no solamente viajeros, sino fundamentalmente mercancías. Esa es la preocupación fundamental de los empresarios. Esto extrañó porque si el estudio informativo estaba en marcha en ese momento, ¿cómo se podía pasar del Euromed al AVE? En fin, se produjo una confusión tremenda, de la cual todavía no hemos salido, por lo menos la gran mayoría de la opinión pública todavía no ha salido de esa confusión que se produce. Porque cuando se habla del AVE se está pensando en una velocidad, se está pensando en velocidades de 250-300 kilómetros/hora y no se piensa en 200. Yo creo que aquí hubo, y el señor Matarí, que es diputado por Almería lo conoce, un intento del Partido Popular de decir: tenemos el corsé que nos están aplicando con el tema del 2005, vamos a decir que ahora en vez de Euromed hay AVE, rompemos ese corsé y como esto es mejor, ya no va a ser en el 2005, tendremos que esperar al 2007 o al 2010. Todo esto es comprensible, pero como consecuencia de ello ha quedado en la opinión pública la sensación de no saber qué es lo que va a ocurrir. El Gobierno tiene la responsabilidad de aclarar estrictamente qué es lo que va a pasar. ¿Cuál va a ser la velocidad real entre Murcia y Almería: 200 ó 300 kilómetros/hora? Ese es un elemento importante y con el estudio informativo, desde las premisas en las cuales se ha encargado, se sabrá cuáles son los peraltes, cuáles son los radios de curvatura, las pendientes, etcétera. ¿Se van a transportar mercancías o solamente viajeros? Este es otro tema fundamental y muy especialmente para la clase empresarial.

En este contexto, le hago las preguntas que planteaba por escrito. ¿Por qué no se convocó a esa reunión al presidente de la Junta de Andalucía? Y esta pregunta venía a cuento porque se dejó ver entrelíneas en algún caso y en otro de forma más explícita que el señor Chaves no tenía interés porque se conectase Almería a la alta velocidad. Eso, afortunadamente, lo aclaró el ministro en una carta; aclaró que no estaba porque no debía de estar, porque no se le invitó y porque no se sentía afectado, pero yo quiero que en sede parlamentaria se aclare este tema, que, sin lugar a dudas, fue un elemento importante de polémica.

Otra pregunta es: ¿Los acuerdos tomados en esta reunión afectan a las previsiones que había sobre el tramo Murcia-Almería? Porque si no afectan, no entiendo a qué vino esta polémica.

Hay otra pregunta hace referencia a lo que le decía anteriormente. ¿Qué hipótesis de trabajo se están manejando para el tramo Murcia-Almería, tanto en cuanto a la velocidad máxima permitida por el trazado como a si ese tramo va a permitir el tráfico de viajeros y mercancías? Por último, quisiera saber si está previs-

to que, una vez se termine el estudio informativo y se vaya a proceder a la elaboración de los proyectos, se firme un convenio con el presidente de la Junta de Andalucía en iguales o parecidos términos que los que se firmaron con los presidentes de las otras cuatro comunidades autónomas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Blanco, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): No va a lograr usted, señor Contreras, enzarzarme en ese tipo de polémicas que se han reproducido en la prensa de Almería, que, por cierto, la conozco porque sigo al día la prensa de toda España en los temas que afectan a nuestras competencias en la medida de mis posibilidades.

Yo creo que el señor Matarí y el señor Hernando no tienen que buscar disculpas para hablar con orgullo, como parlamentarios del Grupo Parlamentario Popular en Almería, de lo que está haciendo el Gobierno del Partido Popular por Almería. Para empezar, la decisión de incardinar a Almería en la red de alta velocidad española creo que les da motivo suficiente para pasearse satisfactoriamente por Almería sin tener que buscar, como ha podido insinuar SS.SS. en la intervención, algunos otros motivos para decir algo. Yo creo que pueden sentirse orgullosos, reitero, de que el Gobierno del Partido Popular haya tomado la decisión histórica para Almería, después de otras muchas en otros campos, de que quede conectada con la red de alta velocidad.

¿Cuál va a ser el diseño exacto de velocidades comerciales de los trenes en el trayecto Murcia-Almería? No lo sabe nadie, como es evidente. ¿Por qué? Porque nos falta el estudio informativo. Lo que se ha exigido a ese estudio informativo como condición *sine qua non* es que cumpla los requisitos para ser considerado alta velocidad conforme a la definición legal española y comunitaria de alta velocidad. Los trenes estarán, pues, desde parados, cuando estén en una estación, hasta corriendo a la máxima velocidad que permita el diseño de la infraestructura. Las puntas comerciales de viajeros de trenes dependen de muchas cosas. Por poner un ejemplo muy concreto, no de temas pendientes de estudio informativo sino de realidades que funcionan: en este momento la única línea de alta velocidad que hay en España, Madrid-Sevilla, tiene una media comercial, si no recuerdo mal, de 209 kilómetros a la hora, pero en unos sitios va mucho más rápido, en otros más lento, hasta llegar a estar parado, como es obvio, en las estaciones. Por tanto, cada cosa contestémosla en su momento y con datos para no hacer apriorismos ni levantar dudas injustificadas o infundadas.

Creo que es bueno cuidar la terminología. El Euro-med es un producto comercial, no es una infraestructura; es un tipo de tren, para entendernos, como el AVE. Es el nombre que se le ha puesto al tren que circula

entre Madrid y Sevilla. Por tanto, no mezclemos la categoría conceptual de alta velocidad en materia de infraestructuras ni en materia de material circulante por la misma con nombres comerciales de tipos de trenes concretos que pueden circular en un momento o en otro por esa vía o por otra. Almería va a estar conectada a la red de alta velocidad gracias al diseño que se ha aprobado vía Murcia y, a través de Murcia, tanto el corredor mediterráneo como la conexión con España y el resto de la red de alta velocidad española y europea, que eso es lo que importa y, repito, en los términos conceptuales de la alta velocidad.

En cuanto a la reunión de Murcia, estuvieron presentes el ministro de Fomento como responsable último del expediente que estaba en discusión —en ese caso era la información pública de un estudio informativo— y los presidentes de las comunidades autónomas que habían hecho alegaciones, contradictorias entre ellas, a ese expediente y que, por tanto, planteaban una serie de discrepancias de criterio, que convenía unificar; todos decidieron reunirse para resolverlo después de tramitaciones previas. No se plantean en ese estudio informativo dudas de trazado respecto al tramo del territorio andaluz y, por tanto, tampoco tenía mayor sentido que el presidente Chaves estuviese, porque no tenía el mismo problema que tenían los demás que estaban presentes. Por tanto, en Murcia se resolvió algo importante para Almería, se desbloqueó para poder seguir adelante con la tramitación del corredor del Mediterráneo de alta velocidad. Como Almería está incorporada en ese corredor, por decisión del Gobierno del Partido Popular, para Almería es importante que aquello se haya resuelto. Pero, repito, en el trazado del conjunto de ese corredor en territorio andaluz no había ni hay polémica ni discusiones ni alegaciones, que es lo que se pretendía resolver allí entre quienes habían alegado en términos contradictorios.

En cuanto a la última cuestión que me plantea sobre si va a haber un acuerdo con la Junta de Andalucía, no tengo ni idea. Lo habrá si tiene que haberlo. Los acuerdos son para poner en común competencias compartidas cuando ambos inciden sobre un mismo problema o para poner en común los recursos de cada uno para resolver algo que es de interés de los dos. Si se da esa situación, habrá convenios con la Junta de Andalucía y, si no se da, no los habrá. En cuanto a que tenga que haber un acuerdo del tipo del que se cerró el 8 de enero en Murcia, le diré, para empezar, que en este momento en Andalucía no tenemos los problemas que se plantearon en Murcia; no hay discusiones, que yo sepa, entre el Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía sobre trazados de los corredores de alta velocidad. Por tanto, intentar celebrar una reunión para resolver un problema inexistente sólo porque otros lo celebraron cuando sí lo tenían, me parece, como mínimo, una pérdida de tiempo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Hay un tema que sigo sin entender bien. El trazado tiene que partir de unos presupuestos; es decir, una vez que se dice: vamos a hacer el tramo entre Murcia y Almería, hay que poner unas condiciones en función del tiempo en el que se quiere que se haga ese recorrido, y eso marcará si las curvas tienen un mayor o menor radio de curvatura, si los peraltes son de una forma o de otra. Eso tiene que estar marcado en el estudio informativo y, por tanto, pienso que se puede saber, a no ser que el estudio esté totalmente abierto, cosa que dudo porque la orografía entre Murcia y Almería es bastante complicada. Creo que se sabe y de ahí vino la confusión de decir Euro-med, porque —es una hipótesis, si no es así, lo desmiente— como la alta velocidad es a partir de 200 kilómetros/hora, se planteó lo siguiente: entre Murcia y Almería vamos a hacer un trazado que permita los 200 kilómetros/hora de media, no los 300. Pienso que el estudio no está previsto en ninguna de las opciones —si no es así, me corrige— para que sean los 300 kilómetros/hora. De ahí viene la idea de que se iba a poner un material móvil como el Euromed. Eso es lo que creo que se ha trasladado a la opinión pública de forma confusa. Ésa es la duda que tenemos en este momento y que tenemos la obligación de despejar.

Por tanto, creo que se podría saber cuál va a ser la velocidad media en ese tramo y si se va a poder transportar mercancía o sólo viajeros. Esas hipótesis se tienen que estar barajando en el estudio informativo. No es igual una línea que vaya a transportar exclusivamente viajeros que una línea que vaya a transportar viajeros y mercancía. Son dudas que están sobre la mesa y sería conveniente despejar, igual que sería bueno saber si el estudio informativo está abierto a todas las velocidades, también a 300 kilómetros/hora. Y algo se debe saber de todo esto, porque yo he leído en una revista del Ministerio de Fomento que se hace una valoración de ese tramo y pone: 163.574 millones; en números redondos, para no equivocarme, 164.000 millones. Por tanto, sobre alguna hipótesis concreta se tiene que estar trabajando, aunque el estudio informativo, evidentemente, se esté redactando en este momento.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tiene la palabra el señor Blanco.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Las valoraciones económicas que se hacen de los nuevos diseños ferroviarios se basan en la hipótesis de cuánto nos está costando como media el kilómetro de vía con las características de alta velocidad, teniendo en cuenta que es necesario hacer puentes, túneles y eso varía los costes según las apreciaciones. Pero eso no quiere decir que el que haya una cifra para ir haciendo los engarces presupuestarios indique que ya sabemos el resultado del estudio informativo. Si lo supiésemos, no encargaríamos el estudio informativo. Esos estudios sobre alta velocidad se basan en pedir al que hace la redacción que sobre un territorio concreto y para conseguir el objetivo de unir dos puntos, y en su caso algunos otros puntos intermedios o salvar un espacio natural, etcétera, se busque la solución técnica óptima para poder ir a la mayor velocidad posible, dada la orografía de la zona, siempre que, como mínimo, por el extremo contrario cumpla con los requisitos legales de la alta velocidad. Por tanto, yo no sé el resultado del estudio informativo, si lo supiese en términos de velocidad teórica punta o de velocidad comercial, no necesitaría encargar el estudio. Por tanto, no creemos falsas polémicas y, sobre todo, esperemos a cada trámite. Cuando se empieza a estudiar, se sabe poco, cuando acabemos, sabremos más, cuando tengamos el proyecto bastante más y cuando estemos ejecutando la obra ya lo sabremos casi todo y a cada fase se le puede pedir lo que da de sí.

En cuanto a la cuestión de viajeros y mercancías, que no se preocupen los señores de Almería, tranquilícelos, que saldrán viajeros y mercancías por la línea ferroviaria; no va a haber ningún problema.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Muchas gracias, señor Blanco; le expreso mi reconocimiento por la sesión maratónica a la que usted se ha sometido hoy, que hago también extensivo a los que estamos todavía aquí.

Agotado el orden del día, se levanta la sesión.

Eran las tres y veinte minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**