



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 457

Pág. 1

## FOMENTO

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

Sesión núm. 27

celebrada el miércoles 13 de noviembre de 2013

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor presidente de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora (Gómez-Pomar Rodríguez), para:

- Presentar el nuevo modelo empresarial y el presupuesto de explotación de Renfe-Operadora y de las nuevas cuatro sociedades estatales (Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Alquiler de Material Ferroviario y Renfe Fabricación y Mantenimiento) cuya creación acordó el Consejo de Ministros el 27 de septiembre de 2013. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/001323) ..... 2
- Informar de la nueva política tarifaria en los trenes de alta velocidad. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/000827)..... 2

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y veinte minutos de la tarde.

### COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA (GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ), PARA:

- **PRESENTAR EL NUEVO MODELO EMPRESARIAL Y EL PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN DE RENFE-OPERADORA Y DE LAS NUEVAS CUATRO SOCIEDADES ESTATALES (RENFE VIAJEROS, RENFE MERCANCÍAS, RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO Y RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO) CUYA CREACIÓN ACORDÓ EL CONSEJO DE MINISTROS EL 27 DE SEPTIEMBRE DE 2013. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/001323).**
- **INFORMAR DE LA NUEVA POLÍTICA TARIFARIA EN LOS TRENES DE ALTA VELOCIDAD. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/000827).**

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión, cuyo orden del día, como bien conocen, consiste en la celebración de la comparecencia del presidente de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora para la tramitación acumulada de dos solicitudes: una presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, en este caso sobre el nuevo modelo empresarial y el presupuesto de explotación de Renfe-Operadora y de las cuatro nuevas sociedades estatales, Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Alquiler de Material Ferroviario y Renfe Fabricación y Mantenimiento, cuya creación acordó el Consejo de Ministros el 27 de septiembre de 2013, y otra presentada por el Grupo Catalán, sobre la nueva política tarifaria en los trenes de alta velocidad.

Tiene la palabra, sin límite de tiempo, el señor presidente de Renfe, don Julio Gómez-Pomar Rodríguez.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Si les parece, podemos empezar por la primera solicitud de comparecencia, la presentación del nuevo modelo empresarial y el presupuesto de explotación de Renfe-Operadora y de las cuatro nuevas sociedades estatales: Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Alquiler de Material Ferroviario y Renfe Fabricación y Mantenimiento, cuya creación, como señalaba el presidente, fue aprobada por el Consejo de Ministros el pasado 27 de septiembre de 2013.

Como recordarán sus señorías, hace poco más de un mes, el 8 de octubre, adquirí gustoso el compromiso, a petición de los representantes de los grupos Socialista y Popular, de volver a esta Comisión para explicar en detalle los presupuestos de las nuevas sociedades. Antes de entrar en detalle permítanme que aluda, siquiera genéricamente, a los inmediatos antecedentes normativos en que se sustenta el nuevo modelo empresarial que describiré a continuación. El Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios y que fue convalidado por acuerdo del Congreso de los Diputados el 24 de julio siguiente, preveía en su artículo 1 la reestructuración de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora, disponiendo que se reestructurará en cuatro sociedades mercantiles estatales de las previstas en el artículo 166.2 de la Ley 33/2003, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, y cuyo objeto social respectivo comprenderá como mínimo el actual objeto social de Renfe-Operadora: prestación de servicios ferroviarios de viajeros, de mercancías y mantenimiento de material rodante, incluyendo adicionalmente la realización de operaciones de arrendamiento y otras vinculadas de los activos de material ferroviario y subsidiariamente la venta y otras formas de puesta en disposición de dicho material e instalaciones. Según reza el preámbulo del indicado real decreto-ley, tal previsión se fundamenta en la conveniencia de dotar a Renfe-Operadora de esquemas empresariales similares a otros operadores ferroviarios públicos del ámbito europeo, teniendo en cuenta en todo caso que el capital social de las nuevas sociedades pertenecerá íntegramente a Renfe-Operadora, que mantendrá su naturaleza jurídica como entidad pública empresarial.

En desarrollo de lo dispuesto en el indicado artículo 1 de Real Decreto-ley 22/2012 y en cumplimiento de lo establecido en la Ley de Sociedades de Capital, se han ido cumpliendo los siguientes trámites. En primer término, el acuerdo del consejo de administración de Renfe-Operadora de 27 de junio de 2013 por el que se prueba el proyecto de segregación/fusión de las nuevas sociedades, solicitándose autorización del Consejo de Ministros para la constitución de todas ellas. Obtenida la autorización del Consejo de Ministros —como ya se ha indicado, con fecha 27 de septiembre de 2013—, el consejo de administración de Renfe-Operadora ha adoptado en fecha 30 de octubre de 2013 los acuerdos relativos a la constitución

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 3

de las cuatro nuevas sociedades mercantiles estatales de Viajeros, Mercancías, Fabricación y Mantenimiento, y de Alquiler de Material Rodante, incluyendo la fusión en la nueva sociedad de Mercancías de las hasta ahora sociedades comercializadoras Irion, Contren y Multi. Adoptados los anteriores acuerdos y al dictado de lo dispuesto en la Ley de Sociedades de Capital, se han publicado los correspondientes anuncios en dos diarios de tirada nacional y en el Boletín Oficial del Registro Mercantil, iniciándose en consecuencia el plazo de un mes legalmente establecido para la posible oposición de acreedores. Quedan por cumplimentar los pasos referentes al otorgamiento de la escritura pública de constitución de las sociedades y su inscripción en el Registro Mercantil, previendo su efectividad a partir del 1 de enero de 2014.

El objetivo de la reorganización es, por un lado, identificar claramente las diferentes áreas de negocio de la compañía dotándolas de personalidad jurídica propia, de tal forma que los balances y cuentas de resultados de cada una constituyan la base de la toma de decisiones empresariales y de servicio público que correspondan y, por otro lado, dotar a Renfe-Operadora del marco adecuado para abordar y dinamizar el proceso de liberalización y apertura a la competencia del sector ferroviario. A estos efectos se prevé la constitución de la nueva sociedad de alquiler de material rodante, dotada de trenes locomotoras y vagones, con el fin de que favorezca la concurrencia competitiva en el transporte de viajeros y mercancías. El esquema del nuevo modelo comienza por la entidad pública empresarial Renfe-Operadora, que permanece y que, como cuerpo matriz titular del 100% de las acciones de las nuevas sociedades, definirá la política y la estrategia de negocio del grupo y buscará una gestión eficiente centrada en funciones corporativas y de servicios. Por su parte, las nuevas sociedades mercantiles contarán con sus correspondientes órganos de dirección y gestión para definir su estrategia y desarrollar su actividad productiva tanto en España como en el extranjero. De manera resumida, el proceso incluye tres movimientos societarios: la segregación parcial de la actual Renfe-Operadora, que dará lugar a la creación de las nuevas sociedades Renfe Viajeros, Renfe Mercancías y Renfe Fabricación y Mantenimiento, sucesoras de las áreas de negocio actuales, incluyendo en cada una de ellas la parte correspondiente del negocio de ancho métrico; la fusión por absorción entre Renfe Mercancías, como sociedad absorbente, e Irion, Contren y Multi como sociedades absorbidas que hasta ahora desarrollaban su actividad en función de los distintos mercados propios del sector logístico; y la constitución de Renfe Alquiler de Material Ferroviario como sociedad de nueva creación.

A partir de estas premisas y para cada sociedad, voy a repasar su propuesta de presupuesto para 2014, haciendo referencia al objeto social que se les ha atribuido y dejando para el final algunos aspectos significativos del reparto de activos y pasivos a cada sociedad. La sociedad Renfe Viajeros, sociedad anónima, tiene por objeto la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril tanto nacional como internacional, la mediación en la prestación de cualesquiera servicios turísticos, organización, oferta y/o comercialización de viajes combinados o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias vinculadas al transporte ferroviario. Los ingresos previstos de esta sociedad para 2014 ascienden a 2.635,7 millones de euros, de los cuales 1.930,4 corresponden a la venta de títulos de transporte, 621,6 a la compensación por la prestación de servicios calificados como obligación de servicio público, 29,3 millones a convenios con comunidades autónomas —Aragón, Extremadura y la Generalitat de Catalunya por el denominado Plan de acción de rodalies—, 8,1 millones a servicios prestados a otras sociedades del grupo, 5,9 millones a alquileres de locales en estaciones de cercanías, 26,6 millones a la prestación de servicios al Administrador de infraestructuras, y 13,7 millones a previsiones de liquidaciones con ferrocarriles extranjeros, previsiones de penalizaciones, etcétera.

Sus gastos de explotación antes de amortizaciones e intereses ascenderán a 2.407,9 millones de euros, destacando 577 millones de euros en concepto de cánones ferroviarios, partida en la que se registra un incremento del 16% sobre los datos de 2013, como consecuencia de los incrementos de los valores unitarios que se están tramitando en el marco del proyecto de ley de presupuestos. Incorporando los gastos de amortizaciones y financieros, el resultado previsto de la sociedad de viajeros para 2014 se situará en los menos 95 millones de euros. En los planes de negocio que soportan el proceso de organización que estoy explicando se prevé una mejora de este resultado en años sucesivos, en los que se ha previsto un crecimiento de los ingresos acompasado al ritmo de puesta en servicio de las actuaciones en infraestructuras ferroviarias que está desarrollando el Ministerio de Fomento, como el corredor mediterráneo, las mejoras previstas en el acceso al norte de la Península, etcétera. De confirmarse estas previsiones, la sociedad de viajeros podría situarse en resultados positivos en el horizonte de 2016-2017.

La sociedad Renfe Mercancías, sociedad anónima, tiene por objeto la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril y de operador logístico ferroviario capaz de gestionar o participar en cualquier cadena de logística integral tanto nacional como internacional, así como la prestación de otros

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 4

servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario de mercancías. Se prevé que sus ingresos para 2014 alcancen los 235,3 millones de euros, de los que 223,5 millones corresponden al transporte de mercancías, correspondiendo el resto a servicios adicionales al transporte y a los generados por los convenios de prestación de servicios del ADIF. Los gastos de explotación de esta sociedad se situarán en los 291,5 millones de euros, de los que más de un tercio corresponden a gastos de personal. En el caso de esta sociedad y para alcanzar los objetivos marcados por su plan de negocio, que se pueden resumir en presentar un resultado positivo en el plazo de cinco años, se considera imprescindible iniciar un plan de identificación y establecimiento de alianzas estratégicas de comercialización y de servicios integrados con empresas logísticas con cuotas de mercado significativas en el transporte nacional e internacional, buscando reorientar el reparto modal del ferrocarril en línea con otros países del entorno europeo. Si incorporamos los gastos de amortizaciones e intereses a los gastos e ingresos que les he referido en Renfe Mercancías, esperamos que el resultado a final de 2014 sea de menos 85,9 millones de euros.

La sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento tiene por objeto la prestación de los servicios de fabricación, mantenimiento y transformación de material rodante, la reparación de componentes ferroviarios, servicios de consultoría, de ingeniería y gestión de instalaciones, de diseño y entrega de talleres, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos. La previsión de ingresos en 2014 para esta sociedad asciende a los 675,7 millones de euros. Del importe citado, 626,9 millones corresponden a la prestación de servicios de mantenimiento del material rodante e ingeniería a las sociedades resultantes de esta operación. El resto de los ingresos corresponde a los servicios que prestará Renfe Fabricación y Mantenimiento a las nominadas empresas que forman parte de las sociedades mixtas, las empresas Alstom, Siemens, Talgo, etcétera, que llevan a cabo el mantenimiento de los trenes de alta velocidad y con las que existe una serie de contratos a medio y largo plazo. Los gastos de explotación previstos en este caso alcanzarán los 670,6 millones de euros, de los cuales casi la mitad corresponden a los contratos de mantenimiento de trenes realizados por la denominada industria particular o sociedades mixtas referidas anteriormente de mantenimiento. Si añadimos a estas cifras las amortizaciones y el resultado financiero, el resultado previsto para 2014 se situará en los menos 27,6 millones de euros. La clave del plan de viabilidad de esta sociedad, ligado por la parte de ingresos fundamentalmente a la evolución esperada de la producción de las sociedades de viajeros y mercancías, estriba en la redefinición de sus costes y el establecimiento de políticas de racionalización y ajuste de los mismos que permitan conseguir mejoras de productividad de los recursos asignados a la sociedad.

Hasta aquí las cifras más relevantes de los tres negocios segregados, cuya actividad es coincidente con la de las actuales áreas de actividad de Renfe-Operadora. La cuarta sociedad, Renfe Alquiler de Material Ferroviario, sociedad anónima, tendrá por objeto la prestación de los servicios ferroviarios de venta, alquiler y/o cualesquiera otra forma de puesta a disposición del material rodante del que es titular. Con la creación de esta sociedad se pretende impulsar el proceso de liberalización del transporte ferroviario que, como saben sus señorías, ha puesto en marcha el Ministerio de Fomento, dado que una de las principales barreras de entrada en este sector es la disponibilidad de trenes, tanto por su coste como por el tiempo necesario para su fabricación, homologación, etcétera. Se da la circunstancia de que Renfe tiene en estos momentos, tanto en viajeros como en mercancías, la capacidad de poner a disposición de terceros, a través de esta nueva sociedad, una parte del material ferroviario, conservando las sociedades de viajeros y mercancías la propiedad del parque necesario para desarrollar sus respectivas actividades. En resumen, este modelo favorece la apertura del mercado, sin poner en riesgo la viabilidad de Renfe-Operadora, al tiempo que obliga a esta a mejorar su capacidad competitiva. Con estos criterios el material asignado en el momento de la creación de esta sociedad, susceptible de incrementarse en la medida en que se considere necesario según el ritmo de liberalización que se marque, es el siguiente: son 7 trenes de alta velocidad de la serie 100; 12 trenes eléctricos de la serie 120, de ancho variable; 10 trenes eléctricos de la serie 490; 5 trenes diesel de la serie 598; 17 trenes diesel de la serie 592; 18 remolques Talgo de la serie 4; 37 locomotoras eléctricas de la serie 269; 8 locomotoras diesel de la serie 333; 4 locomotoras diesel de la serie 319 y 1.173 vagones. Los ingresos previstos para esta sociedad que dependerán en gran medida del ritmo de liberalización que vaya marcando el Gobierno, podrían alcanzar los 27 millones de euros. En un principio, casi 10 millones procederán de la sociedad de viajeros, ya que el material asignado para evitar su deterioro hasta el momento de su efectivo alquiler a un tercero, continuará siendo explotado por dicha sociedad con el compromiso efectivo de cesar su actividad en el momento real de la liberalización. Además, esta sociedad gestionará el contrato ya existente en este momento de alquiler de material a la compañía de ferrocarriles portugueses CP, por un valor estimado de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 5

8 millones de euros. Los gastos incurridos por esta sociedad tienen que ver en su gran mayoría con el mantenimiento del material asignado, el cual se realizará desde el momento inicial a través de la sociedad de fabricación y mantenimiento. El resultado previsto para esta sociedad en 2014 estaría en el entorno de los 0,6 millones de euros y su evolución, como ya he señalado, tendrá que ver con el calendario definitivo y la profundidad del proceso de liberalización que se marque desde el Gobierno.

Por lo que se refiere a la cabecera del grupo que continúa configurada como entidad pública empresarial con la denominación Renfe-Operadora, hay que señalar que parte con un porcentaje de personal reducido y se centrará en el desarrollo de funciones corporativas y de servicios. Entre dichas funciones y buscando la mejor eficiencia en la asignación de los recursos, pueden destacarse las siguientes: la definición de la política y estrategia de negocio del grupo, los proyectos internacionales y la gestión centralizada de las principales funciones como entidad holding, tesorería y gestión de la deuda, publicidad y comunicación, recursos humanos, servicio jurídico, sistemas de la información, compras y contratación, auditoría interna, control presupuestario y relación con órganos externos. Esta propuesta de cabecera redundará en un ahorro de costes frente a un modelo descentralizado en el que cada sociedad tuviera que buscar individualmente la cobertura de las necesidades antes citadas.

Por último, y por lo que se refiere a las inversiones a acometer por el Grupo Renfe en 2014, no me voy a extender en cuanto a la naturaleza de las mismas, cuestión a la que ya me referí en mi anterior comparecencia, pero sí les complementaré la información suministrada, señalando que de los 255,1 millones de euros a ejecutar, 240 millones corresponden a inversiones reales, con un crecimiento del 2% respecto al año anterior y 15,1 millones a inversiones financieras. Del total de estas inversiones, el 58,1% corresponden a la sociedad de viajeros, el 9,8% a la de fabricación y mantenimiento, el 8,9% a la de mercancías y el 23,2% a la entidad matriz, incluyendo en estas últimas las correspondientes a sistemas y a la partida de seguridad en la circulación, pendientes de asignar en función del resultado de las auditorías de seguridad que se están desarrollando por el Ministerio de Fomento.

Una vez explicadas las grandes cifras de los presupuestos de cada sociedad y de la propia entidad pública cabecera del grupo, voy a referirme, como indiqué al principio de mi intervención, a los criterios utilizados para asignar los activos y pasivos desde el balance de la Renfe actual al de las nuevas sociedades. Para ayudar a su mejor entendimiento, quiero resaltar dos circunstancias que considero muy relevantes en el proceso seguido. La primera de ellas es que los datos de partida para la segregación se corresponden no solo con el balance auditado de Renfe-Operadora a 31 de diciembre del 2012, sino que incluyen también la parte del balance de FEVE a la misma fecha, correspondiente a la actividad integrada en Renfe-Operadora en virtud del artículo 2 del ya citado Real decreto-ley 22/2012 y los balances de las sociedades Irion, Multi y Contren a dicha fecha. La segunda es que, según especifica el citado real-decreto ley, la segregación se realizará a los valores contables, principio que no reza para los bienes asignados a la sociedad de alquiler de material, los cuales han tenido que ser objeto de tasación a valor de mercado.

Esta aparente complejidad de partida queda compensada, al menos en parte, porque hay que partir de la premisa de que la actual organización de Renfe-Operadora por áreas de negocio ha facilitado la labor, puesto que una de las condiciones para la gestión diferenciada por negocios que se viene realizando en la entidad que presido, es precisamente la asignación de los recursos necesarios para su realización. Es decir, los actuales responsables de las áreas de negocio, embriones de las futuras sociedades, ya responden por una cuenta de resultados en la que se reflejan los ingresos y gastos asociados a su actividad. Así las partidas del activo y pasivo relacionadas con los bienes necesarios para el desarrollo de la actividad, activo material e intangible, con las existencias, con los clientes y deudores, con acreedores y proveedores, se han asignado de manera directa en función de su uso actual y del área que ha generado los correspondientes derechos y obligaciones.

Mención aparte merece el reparto del endeudamiento financiero de la entidad. Cabe señalar que, estudiados diferentes modelos y consultadas tanto las entidades financieras afectadas como la Dirección General del Tesoro, se ha decidido que la totalidad de las deudas con entidades de crédito permanezcan en la entidad pública transfiriéndose a las nuevas sociedades la deuda correspondiente mediante la creación de una deuda espejo. Este modelo tiene la fortaleza fundamental de conservar las ventajosas condiciones de la actual financiación de Renfe-Operadora, permitiendo que las nuevas sociedades continúen beneficiándose el tipo medio asociado además de permitir la gestión integral del endeudamiento.

La deuda se ha repartido en función del activo no corriente neto asignado a cada entidad. En términos porcentuales el 84,4% de la deuda a la sociedad de viajeros, 4.360 millones; el 6,3% a la de mercancías, 326 millones; el 5,8% a la de fabricación y mantenimiento, 297 millones; el 2,2% a la de alquiler de material, 112 millones; y el 1,3% a la propia entidad pública empresarial, 68 millones. Finalmente los fondos propios

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 6

resultan de la diferencia entre el valor del activo y del pasivo aportado a cada sociedad, y van desde los 2.386,8 millones de euros de la sociedad de viajeros, a los cien millones de la sociedad de alquiler.

Hasta aquí, la exposición de las cifras y principales claves las nuevas sociedades cuya andadura está prevista que se inicie el 1 de enero de 2014 aunque, en aplicación de los principios contables que rigen estas operaciones, tendrán carácter retroactivo desde el 1 de enero de 2013. Me gustaría insistir nuevamente en la necesaria colaboración de todos los agentes implicados en este proceso para conseguir el doble objetivo de que, por una parte nuestros clientes no perciban el 1 de enero de 2014 ningún cambio en la calidad de los servicios ferroviarios, y por otra parte que la andadura de las nuevas sociedades cumpla las expectativas que desde el Ministerio de Fomento, me atrevo a decir desde el conjunto de la sociedad, se espera de este nuevo modelo no solo de Renfe-Operadora sino de la propia operación ferroviaria en España. Para ello una pieza clave son los profesionales, hoy, de la entidad Renfe-Operadora y, mañana, de las sociedades y cabecera del Grupo Renfe a los que quiero reiterar un mensaje de confianza en un futuro lleno de retos a los que, estoy convencido, sabremos dar respuesta entre todos. Tengo que señalar, como ya hice en mi anterior intervención, que por mi parte y por la del Ministerio de Fomento no nos cansaremos de buscar el diálogo con la representación sindical, pieza clave en este proceso para conseguir una transición entendida y compartida en la mayor medida posible. Para ello, y desde el pasado 14 de octubre, se vienen manteniendo reuniones informativas con los diferentes sindicatos representados en el Comité general de la empresa Renfe-Operadora que no se agotarán en el tiempo, mientras no se alcancen los acuerdos que permitan afrontar a ambas partes el futuro sin temores.

Si le parece al presidente, paso, sin solución de continuidad, a referirme a la solicitud del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió para informar sobre la nueva política tarifaria en los trenes de alta velocidad implantada el pasado 8 de febrero. La nueva política comercial que Renfe puso en marcha a principios de este año, concretamente el 8 de febrero, tiene como objetivo fundamental conseguir una mayor utilización de los servicios ferroviarios de viajeros y, en particular, los de alta velocidad. Más adelante les expondré las medidas concretas que se han implantado y los resultados que están produciendo, pero permítanme que antes, brevemente, les sitúe con alguna cifra en el mapa de los servicios de viajeros de Renfe y les resuma las actuaciones que llevamos a cabo en 2012. En dicho año, la compañía que presido transportó algo más de 463 millones de viajeros; de ellos, 410 millones lo hicieron en los servicios de cercanías y 31 millones en trenes de media distancia. Como sus señorías conocen, todo este conjunto de servicios constituyen las denominadas obligaciones de servicio público cuyas características comerciales y de oferta son definidas por las autoridades competentes para ello. Renfe opera los trenes y, como tal servicio público, recibe la compensación económica que equilibra el déficit de explotación. El resto de viajeros, 22 millones, utilizaron los llamados servicios comerciales de nuestra compañía que agrupan lo que comúnmente denominamos trenes de larga distancia y trenes de alta velocidad. En concreto, y siguiendo con las cifras de 2012, 10 millones de clientes utilizaron los servicios de larga distancia y 12 millones los trenes de alta velocidad. La evolución del mercado de transporte peninsular de larga distancia —tren, avión y autobús— está en retroceso desde 2008. Solo en 2012 la tasa de variación interanual en año móvil de los viajes peninsulares de larga distancia ha sido del menos 5,6% y la de los vehículos kilómetro de coche del menos 3,6%.

Ante esta situación nos planteamos que era precisa una nueva política comercial para recuperar viajeros e ingresos y ganar cuota de mercado. Por ello, ya en 2012 adoptamos una serie de medidas de las que citaré las más relevantes: revisamos y ajustamos los horarios de todos nuestros trenes permitiendo una mejor interconexión con mejores tiempos de enlace; también pusimos en marcha los billetes combinados que permiten viajar en dos o más trenes diferentes con un único billete y con garantía de enlace. De esta forma hemos puesto ya a la venta más de 100 rutas y más de 450 nuevos servicios combinados. Eliminamos los gastos de gestión por la emisión de billetes en nuestro sistema de venta on line y redujimos el tiempo mínimo para compra, anulación o cambio de billetes por Internet, pasando de 90 minutos de antelación a la salida de tren en origen a solo 15 minutos en la estación de inicio del viaje del cliente. Con esta y otras medidas, desde julio de 2012 el canal web ha pasado a ser nuestro primer canal de ventas. Ampliamos el número y las funcionalidades de las máquinas de autoventa en las estaciones, pudiendo realizarse en ellas nuevas operaciones de compra y cambio de billetes. Implantamos el billete en el móvil sin necesidad de su impresión en papel. Creamos nuevas clases y tarifas: turista plus, que permite viajar en preferente sin servicios adicionales por un precio poco superior al de la clase turista, y las tarifas mesa o las tarifas de grupo, dirigidas a facilitar el viaje de grupos. Fomentamos la utilización de los servicios de cercanías de modo que cualquier viajero de los servicios de larga distancia o de alta velocidad puede utilizar gratuitamente los trenes de cercanías para conectar con su tren de largo recorrido.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 7

Como ya les he dicho a su señorías, con todas estas medidas que fuimos poniendo en marcha a lo largo de 2012 pretendíamos fomentar el uso del ferrocarril y mejorar su cuota de mercado, pero éramos conscientes de que en esta materia aún teníamos pendiente la asignatura de la alta velocidad.

En efecto, en estos servicios, cuya implantación requiere un importante esfuerzo inversor de toda la sociedad española en infraestructuras, en estaciones y en trenes, no alcanzaban unos grados de utilización satisfactorios; niveles de ocupación bajos especialmente comparados con los de los países de nuestro entorno, poca utilización por los jóvenes y, en general, precios elevados y poco flexibles.

Para ello, el pasado 8 febrero se aplicaron diversas medidas de precios y tarifarias en trenes de alta velocidad y de larga distancia a fin de ofrecer a los clientes un amplio abanico de opciones comerciales que diesen respuesta a sus necesidades. Se ha pretendido con ello mejorar las ocupaciones y el aprovechamiento de los trenes, ampliar la base de clientes y optimizar las inversiones realizadas por la sociedad española. Los objetivos eran pues acercar el AVE a un mayor número de personas, mejorar las condiciones de viaje para los viajeros habituales para fomentar su fidelización y captar viajeros jóvenes. Para ello pusimos en marcha las siguientes medidas: reducción de un 11% en los precios de referencia en las clases turista y turista plus de los trenes AVE; implantación de un sistema de gestión de precios dinámicos, el *revenue management*, con ofertas que contemplan descuentos de entre el 25 y el 70% según antelación de compra y grado de demanda esperada de cada tren. Basado en este sistema de gestión de ingresos, implantación de las nuevas tarifas promo y promo plus, los mejores precios para cada tren sujetas a restricciones en cuanto a cambios, anulaciones, elección de plaza, etcétera. Creación del bono AVE, bono de diez viajes, con un 35% de descuento y cuatro meses de validez; creación de la tarjeta joven para menores de veintiséis años, que pueden viajar en todos los trenes con un 30% de descuento durante el año de vigencia de la tarjeta; establecimiento del billete de ida y vuelta cerrada con el 20% de descuento válido para el plazo de un año; creación de la oferta multiviaje, aplicación de un descuento de 20% con las mismas condiciones que un descuento de ida y vuelta en trayectos triangulares, por ejemplo: un Madrid-Barcelona, Barcelona-Valencia, Valencia-Madrid. Modificación de la fórmula básica para el cálculo del precio para abaratar los precios en los viajes de muy largas distancias, a partir de 650 kilómetros; con la extensión de las líneas de alta velocidad, ello permite ser más competitivos en los grandes recorridos transversales, por ejemplo, el recorrido entre Cataluña y Andalucía. Ampliación del periodo de venta anticipada, pasando de 62 a 90 días; ampliación de la oferta de la tarifa mesa en cuanto al número de trenes en que se incluyen plazas comercializadas con estas características. Como saben sus señorías, en el caso de los trenes de larga distancia, aunque no se modificó la tarifa de referencia, sí se aplicaron todas las nuevas medidas que involucra el sistema de precios dinámicos, tarifas mesas, ampliación de los plazos de puesta en venta de billetes, etcétera.

Además de estas medidas comerciales concretas, hemos apostado por la intermodalidad con otros medios de transporte para aumentar la capilaridad de los servicios ferroviarios y las opciones de viaje de nuestros clientes. Así, en el marco de la nueva política comercial, hemos implantado varios billetes combinados: con autobuses hemos firmado y puesto en marcha acuerdos con sendas compañías de transporte por autobús para conectar Madrid con una serie de destinos en la playa y conectar también Madrid con localidades como Estepona y Marbella desde Málaga; un billete combinado con ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña para nuevas rutas con enlace en Lleida con la línea de Lleida-Balaguer-La Pobla de Segur; y un billete combinado con ferrocarriles de la Generalitat valenciana para que los viajeros de Renfe del corredor Madrid-Albacete-Alicante y del corredor mediterráneo puedan viajar de manera gratuita en el tren TRAM Metropolitano entre Alicante y Benidorm.

Como sin duda pueden apreciar sus señorías, el cambio de política tarifaria que hemos llevado a cabo no se ha limitado a una reducción de precios, sino que ha consistido en una nueva forma de gestionar la oferta de los servicios comerciales de Renfe. Para ello se acometió el rediseño de toda la oferta en sentido amplio: precios, productos, trayectos, canales de venta, atención al cliente, intermodalidad, etcétera, pero también se adoptaron cambios en el modelo de organización, en la gestión y en el diseño de las operaciones y se llevó a cabo un importante esfuerzo en materia de formación y comunicación interna y externa de la nueva política. ¿Cuál es el resultado de todo ello? Afortunadamente, nuestras previsiones se están cumpliendo, ya que en los diez primeros meses de este año los viajeros del conjunto de trenes de larga distancia y alta velocidad —esto es, lo que al principio de mi intervención les señalé como servicios comerciales de Renfe— se han incrementado en un 12,2% y los ingresos en un 1,3%. Tomando en consideración que los datos tendenciales auguraban que a estas alturas del ejercicio la caída sería de casi el 3% en viajeros y más del 5% en ingresos, puede afirmarse que las medidas están cumpliendo los objetivos que nos fijamos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 8

Voy a señalar ahora los datos más relevantes de los servicios de alta velocidad, cuyo incremento de utilización, como les he venido diciendo, constituían un objetivo básico en la nueva política comercial. Desde la fecha de implantación de las medidas, el pasado mes de febrero, los viajeros de los trenes AVE se han incrementado en un 22%, lo que ha supuesto un incremento de más del 6% en los ingresos. Estas cifras han permitido invertir la tendencia de la demanda de AVE, de modo que en términos anuales, computado desde el día 1 de enero, el crecimiento en viajeros esté ya en un 19,15% y en ingresos por encima del 3%. Por corredores, destacan los crecimientos en viajeros de las relaciones de Cataluña con Andalucía, con tasas superiores al 26%. El resto de corredores de alta velocidad también han aumentado el número de viajeros en porcentajes que van de algo más del 16% para el Madrid-Zaragoza-Barcelona, al 7,1% en el Madrid-Sevilla. El corredor que menos viajeros ha incrementado es el Madrid-Valencia, con un 3,2%. La ocupación —número de viajeros entre número de plazas de los trenes de alta velocidad— ha pasado del 66,1% en 2012 al 74,3% en 2013, mejorando en más de 8 puntos porcentuales. El aprovechamiento —viajeros por kilómetro entre plazas por kilómetro— ha pasado de un 57,9% al 64,8%, mejorando en casi 7 puntos porcentuales. Desde la fecha de implantación de la nueva política comercial, el día 8 de febrero, han viajado en servicios AVE 10,9 millones de viajeros, casi 2 millones de viajeros más que en el mismo periodo de 2012. De ellos, más de 3,9 millones lo han hecho con las nuevas tarifas de descuentos: con las tarifas promo, promo plus, mesa o los bonos AVE. De este último producto, el bono AVE, se han vendido algo más de 28.000 bonos, habiéndose formalizado hasta finales de octubre más de 200.000 viajes. Por relaciones, Madrid-Barcelona representa un 20%; Madrid-Valencia, el 15%; Madrid-Sevilla, el 12%; Madrid-Zaragoza, el 12%. En definitiva, y a la vista de los datos que he ido trasladando a sus señorías, podemos afirmar sin lugar a dudas que hemos cumplido con los objetivos de poner estos servicios comerciales de Renfe al alcance de muchos más ciudadanos, permitiendo mejorar el aprovechamiento de los recursos y mejorando al mismo tiempo los ingresos.

Señorías, como han podido comprobar, una preocupación fundamental del Gobierno y de la compañía que presido es lograr que el ferrocarril sea utilizado cada vez por un mayor número de personas para sus desplazamientos y que además ello se haga desde Renfe con criterios de eficiencia en el uso adecuado de los recursos públicos. La política comercial que hemos puesto en marcha cumple con ambos objetivos.

Señor presidente, señorías, muchas gracias por su atención. A partir de este momento, estoy a su disposición para cualquier pregunta o aclaración que deseen.

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos con las intervenciones de los grupos parlamentarios para fijar posición, de menor a mayor. En primer lugar, doy la palabra, por el Grupo Parlamentario Mixto, a la diputada doña Rosana Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señor presidente de Renfe, le agradezco su explicación detallada y precisamente a raíz de esa explicación y de otras informaciones que ya en este tiempo se han hecho públicas, quisiera hacerle alguna pregunta.

En primer lugar, y siguiendo el orden de su intervención, voy a preguntar con respecto precisamente a la segregación de Renfe en cuatro empresas distintas y la explicación que usted dio sobre el nuevo modelo empresarial. El modelo de ferrocarril segregado o privatizado se ha visto en otros países que ha traído a los usuarios peores servicios; aumento de precios; pérdida de frecuencias; en muchas ocasiones también núcleos de población comunicados; pérdida en la calidad del servicio; disminución en la seguridad e incluso, a nivel de los trabajadores, pérdida de puestos de trabajo. La ministra en los últimos tiempos ha afirmado en varias ocasiones con respecto a esta cuestión en concreto que después de la segregación Renfe o las distintas empresas seguirían siendo públicas y, sin embargo, hace pocas fechas el director de control, gestión, presupuestos y sistemas de objetivos declaró que una vez constituidas las sociedades se podrá proceder a la venta de las acciones de las sociedades. Le pregunto: ¿Se está preparando, por lo tanto, un cambio de modelo organizativo de Renfe-Operadora o la venta acelerada de la empresa pública, es decir, su privatización inmediata?

Por otro lado, tampoco acabamos de entender —o sí— esta liberalización del transporte ferroviario que la Comisión Europea no plantea hasta antes de 2019. No entendemos por qué en el Estado español, y en concreto desde el Ministerio de Fomento, se están dando ustedes tanta prisa. No sabemos si es por obtener un beneficio económico inmediato o si se enmarca también esta prisa dentro de la política de desmantelamiento de los distintos sectores públicos que está llevando a cabo el Gobierno. En concreto, en el Ministerio de Fomento ya se está preparando también otra privatización como es la de AENA.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 9

Quisiéramos preguntarle, precisamente, respecto a Renfe Mercancías o de la nueva empresa de mercancías, qué viabilidad cree usted que tiene esa sociedad debido principalmente a los números y a las cuentas que arrojó —los últimos que tenemos— el pasado año. Usted se ha referido en su intervención —ya es la última cuestión con respecto a esto— a que han tratado de dialogar con todos los trabajadores durante todo este proceso, que tratan, y seguirán tratando, de llegar a acuerdos y usted aprovechaba para enviarles un mensaje en un futuro de confianza, me estoy refiriendo a los trabajadores; sin embargo, los trabajadores, distintas organizaciones sindicales en todo este proceso, han hecho público también en distintas ocasiones que no se ha mantenido ni el correspondiente diálogo, por lo menos el esperado diálogo con ellos, y que prácticamente se han limitado a informar y no a negociar nada. Quisiéramos saber su punto de vista sobre cómo ha transcurrido esta cuestión.

Por último, y referido al tema de las tarifas, usted ha dicho que desde el mes de febrero hasta aquí se han hecho cambios tarifarios que han incrementado los usuarios del tren de alta velocidad y que han puesto —algo así, no lo tengo textual, pero dijo más o menos textual— estos servicios de alta velocidad al servicio de mucha más gente en todo este tiempo porque las tarifas se han hecho más accesibles, según su propia versión. Todo esto que usted nos ha explicado lo tendríamos que contemplar en todos aquellos territorios, y me he perdido una pequeña parte de su intervención, no sé si lo dijo en ese momento, pero suponiendo que no lo haya dicho, todo esto que usted ha explicado lo tendríamos que contemplar en los territorios donde existe AVE, donde existe tren de alta velocidad o en los territorios donde existen trenes de larga distancia. Hay territorios, como es el caso de Galicia, que desgraciadamente ni tenemos tren de alta velocidad, como quedó demostrado después del 24 de julio que no era de alta velocidad, y para más desgracia todavía somos de las pocas comunidades autónomas que tampoco tenemos tren de cercanías, con lo cual aquello que más o menos se está utilizando como tren de cercanías, que pueden ser los de media distancia, le pregunto si han tenido alguna variación a la baja de tarifas o si la prevén ustedes en un futuro próximo o inmediato para favorecer también a usuarios de esos trenes por falta además de que en sus territorios, de que en Galicia en este caso concreto, no exista otro tipo de trenes.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, tiene la palabra la diputada doña Ascensión de las Heras Ladera.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: En primer lugar, quiero agradecer al señor Gómez-Pomar la intervención que ha tenido y la información que nos ha dado. Ha hecho referencia al principio, de manera muy general, a la incorporación y armonización con los Estados miembros de la Unión Europea para llevar a cabo este proceso de segregación, liberalización y privatización del transporte ferroviario en nuestro país; yo querría profundizar un poco en esa cuestión porque es el motivo fundamental por el que estamos en estas circunstancias. El cuarto paquete ferroviario no se aprobará hasta finales de este año y es el motivo por el que se van a segregar estas empresas. Hay diferentes directivas y anteriores paquetes ferroviarios, que persiguen la liberalización y privatización del transporte terrestre y también del transporte ferroviario, pero es en este cuarto paquete donde se da la puntilla final, digámoslo así.

Dentro de ese paquete hay dos aspectos que para nosotros son preocupantes, para La Izquierda Plural son preocupantes, y además han sido también polémicos, y que yo quiero subrayar para ver la valoración del propio presidente de Renfe. Uno es la modificación del reglamento de la Comisión Europea sobre servicios del transporte público por ferrocarril y carretera, con la que se pretende la licitación competitiva de los servicios públicos de transporte ferroviario, eliminando la posibilidad de la adjudicación directa de los contratos de servicio público por parte de las autoridades competentes de cada Estado miembro, cuando todas sus señorías saben que el Acuerdo de Lisboa de 2006 establece que los Estados miembros tienen libertad para organizar sus servicios de interés general. Hay una injerencia que no es nada baladí y que además ha marcado polémica y preocupación.

Un segundo punto respecto de este cuarto paquete ferroviario es la modificación de la Directiva 2012/34, de la Unión Europea, que establece un espacio ferroviario europeo único que obliga a la liberalización completa del transporte de ferrocarril y a separar y a fragmentar las empresas públicas a fin de facilitar el acceso de las empresas privadas a los servicios ferroviarios que, salvo que pensemos que son hermanitas de la caridad, tendrá que entender que nosotros creamos que se van a hacer con los servicios más rentables abandonando de manera preocupante la oferta general de servicios ferroviarios de pasajeros, afectando a las condiciones laborales de los trabajadores, a la seguridad y al principio de universalidad y accesibilidad de los servicios públicos. Por tanto, es otro motivo de preocupación.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 10

También ponemos en cuestión la eficacia que pueda tener ante un mercado desregulado a este nivel en el conjunto de Europa la Agencia Ferroviaria Europea, que ya tenía competencias articuladas a raíz del tratado de 2004 y que ahora se pretende potenciar dotándola de competencias que le permitirán expedir autorizaciones de vehículos y certificados de seguridad de las empresas, así como ampliar su papel en la supervisión de las normas nacionales y seguimiento de las autoridades nacionales de seguridad. Cambiará para ello —como así insta este cuarto paquete ferroviario— las directivas europeas que sean necesarias, pretende agilizar el tiempo a la vez que reducir los costes de las empresas ferroviarias que quieran operar en la Unión Europea. Se concede a esta Agencia Ferroviaria Europea un exceso de autoridad ante los propios Estados que a nosotros, desde La Izquierda Plural, nos parece inconcebible.

Ante estas propuestas de la Unión Europea, podemos contrastar los datos que proporciona el propio Eurobarómetro sobre la liberalización del transporte ferroviario. Señorías, Francia ha dado marcha atrás y reunifica su administrador de infraestructuras y operador, afirmando que no va a liberalizar el transporte hasta el año 2019, que es la fecha tope a la que obliga el cuarto paquete ferroviario. No va a invertir más en alta velocidad y apuesta por las líneas de tren convencional y regionales mientras que ha aumentado su plantilla un 10%. Alemania —que hay que decir que tiene un expediente de la Unión Europea por no cumplir con el anterior paquete ferroviario al no separar completamente el administrador de infraestructuras— ya ha dicho también que no va a liberalizar hasta el año 2019 y ha aumentado su plantilla un 15%. Tanto Francia como Alemania paradójicamente han aumentado sus beneficios en los últimos cinco años. Austria, Holanda y Suecia, que han privatizado y/o liberalizado todo el servicio, cuentan con el mayor rechazo de la ciudadanía, que es la más descontenta de toda Europa con su transporte ferroviario. Al margen y para el final me dejo a Inglaterra porque, como todos ustedes saben, es la pionera en la privatización del sector ferroviario y sus datos son catastróficos. Esto demuestra el fracaso de este modelo que se pretende implantar y tiene las mayores cotas de mal servicio, más caro y con mayor accidentabilidad.

Tras este preámbulo que me he permitido hacer, ¿qué ha hecho España? Se ha comprometido de inicio con el Real Decreto de julio de 2012 a la liberalización total, completa, sin ni siquiera esperar a la aprobación del cuarto paquete ferroviario. Para ello también en su Pitvi, en su Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, se compromete a la liberalización total, a dar prioridad a la construcción de líneas de alta velocidad, que son precisamente donde más quiere competir ese sector privado, a dar prioridad a la inversión privada en la construcción de infraestructuras para poder facilitar las concesiones de servicios a esta iniciativa y elude total y absolutamente —así lo dice el Pitvi— la responsabilidad del sector público basada en el trasvase de esa responsabilidad al sector privado. Para ello también ha segregado la empresa pública Renfe en cuatro sociedades, como detenida y amablemente nos ha informado el presidente, señor Gómez-Pomar, y ADIF en otras dos empresas. Pero lo que no nos ha contado —y yo me veo en la obligación de hacerlo— es que ha reducido la plantilla mediante expedientes de regulación de empleo y además el sector ferroviario es el que menos personal tiene en número de trabajadores con respecto al resto de Europa. Ha licitado actividades rentables para el erario público que no estaban dando pérdidas, como la fibra óptica o los aparcamientos en las estaciones; ha reducido personal de mantenimiento de infraestructuras traspasándolo también a las empresas privadas; ha implantado la obligación de servicio público reduciendo servicios que dejan regiones enteras y grandes segmentos de población, los más vulnerables y necesitados como mujeres, estudiantes, etcétera, que no disponen de coche privado, en una situación de aislamiento y precariedad; ha abandonado las líneas convencionales para luego poder cerrarlas y, como he dicho antes, ha aumentado la inversión pública en alta velocidad o la ha mantenido, en casos de recorte como este, con criterios claramente políticos, ideológicos y no económicos. Además, se está produciendo una gran desinversión o el cierre de terminales de mercancías, se supone que para que la iniciativa privada las vuelva a abrir. También ha revisado los contratos de Renfe con empresas subcontratadas, mantenimiento de material, limpieza de trenes, que están provocando en estas nuevas contrataciones y subcontratas a la baja el despido de trabajadores y trabajadoras, en definitiva, pérdida de empleo. En los servicios a bordo —de los que ha hablado— también ha hecho una adjudicación a la baja que usted considera que es más óptima, pero se nota la deficiencia en ese servicio y además ya tenemos noticia de que hay amenaza de despidos también.

¿Por qué razón hace esto España ante la configuración de la Unión Europea? Dicen que porque va a haber mayor eficacia en la prestación de servicios, va a haber mayores ventajas para los usuarios y va a haber una reactivación de la economía. Permítame que le diga que si esto no es mentira, no es del todo cierto porque no se sustenta con datos económicos. No hay un estudio económico que pueda sustentar esto, no se garantiza el derecho a la movilidad y a la universalidad. No se reactivará más que la economía

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 11

y las ganancias de las empresas que harán negocio —este es nuestro punto de vista— garantizándose el beneficio del dinero del Estado que en definitiva pagamos todas y todos. Además, como se ha demostrado en otros lugares donde se ha llevado a cabo este modelo, habrá peor servicio, más caro, con pérdida de puestos de trabajo y con peores condiciones laborales. Señor Gómez-Pomar, todavía está a tiempo de convencernos, si es capaz de contestar a todas estas dudas y a todas estas preguntas que esta humilde diputada le hace hoy. ¿Qué provisiones hace Renfe de ingresos y resultados de cada una de las sociedades en las que se va a segregar? Porque hasta ahora todas han tenido pérdidas y el hecho de convertirlas en sociedades anónimas, desde nuestro punto de vista, no es suficiente. ¿Cree que el ferrocarril público español va a ser más eficiente y seguro reduciendo la plantilla de personal? Porque, como le he dicho antes, el número de trabajadores es muy inferior al del resto de Europa. Y en tal caso, ¿cree que es necesario hacer expedientes de regulación de empleo si no tiene otra justificación que la de hacer una empresa más liviana de cara a la privatización?

¿Qué plan tiene Renfe para evitar el hundimiento total del transporte de mercancías por ferrocarril? Esto es algo que últimamente también hemos debatido en esta Comisión y a La Izquierda Plural le preocupa. ¿Qué plan tiene Renfe para la empresa de alquiler de la que nos ha hablado, va a alquilar material a la competencia de Renfe, este material será mantenido y reparado por el área de mantenimiento de Renfe o, por el contrario, también lo va a hacer una empresa privada, una empresa externa? Hay otra preocupación que le voy a trasladar en forma de pregunta, que es una preocupación no solo de los representantes de los trabajadores de este país, sino de la representación del conjunto de los trabajadores de Europa. ¿Se van a respetar las condiciones laborales en un convenio único —habrá oído estas demandas, pero se las traslado— para todas las sociedades que surjan en la segregación? ¿Qué va a suceder con los trabajadores del canal de venta que Renfe contrata con ADIF? ¿Cuántos empleos se van a perder por los recortes de los contratos externos de limpieza de trenes y de dependencias, desinversiones en sociedades de material rodante y servicio a bordo de los trenes? Se lo pregunto porque el empleo es fundamental, estamos en un país con 6 millones de parados y es muy importante que también se tengan estas prioridades.

¿Por qué cree que países con una gran tradición de ferrocarril público no van a aplicar este cuarto paquete ferroviario, como le decía antes, por lo menos hasta 2019? Me refiero a países como Francia y Alemania, que son precisamente los que están presionando, sobre todo Alemania, para que se lleve a cabo esta transformación y segregación, la privatización del sector ferroviario en España. ¿Cree que puede haber un interés por operar la alta velocidad de Francia o las mercancías en Alemania, sin hacerlo ellas?

Termino ya. ¿Es cierto que Renfe ha contratado una consultora —según una noticia que he leído esta mañana— para aportar soluciones a los problemas de mercancías por un importe nada desdeñable de 114.950 euros? Si la respuesta es afirmativa —que supongo que lo será porque esas son sus declaraciones— tendría que preguntarle si usted cree que los altos directivos de mercancías en Renfe no están capacitados para aportar soluciones más que sobradamente oportunas. Si a su vez a esta pregunta me contesta que sí, entenderá que también tendrá que decirme por qué ve necesario gastar un dinero tan importante en hacer un informe de esa envergadura.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Convergència i Unió, tiene la palabra el diputado don Pere Macias i Arau.

El señor **MACIAS I ARAU**: Bienvenido, presidente de Renfe.

En primer lugar, quisiera agradecerle la respuesta tan detallada y con tantas cifras que ha dado a nuestra petición de comparecencia. Creo que esta petición tenía algunos meses de vida aunque se ha sustanciado hoy, lo cual es muy oportuno. Esta era una comparecencia que nosotros estimábamos absolutamente indispensable puesto que se habían tomado medidas de un alcance importante, dentro del paquete de medidas tarifarias y de precios que se adoptó el 8 de febrero, y esta fue una decisión de una cierta solemnidad. Se trataba de darle un cambio importante a la utilización de las líneas de alta velocidad. Cuando se hace un esfuerzo de este tipo, nosotros —a quienes nos corresponde el control del Gobierno— debemos tener la información para poder valorar la bondad y el alcance de este conjunto de medidas, para poder profundizar en ellas o bien para pedir su rectificación. Ya le avanzo que, por lo que hoy nos ha contado pero también por lo que ya conocíamos por los datos que Renfe ha ido dando a los medios de comunicación, el conjunto de medidas creemos que ha sido oportuno. Nos parece que el objetivo ya era muy loable. Tenemos unas líneas de alta velocidad cuyo problema es que son poco utilizadas. Hace pocos días en un periódico económico había un titular muy estridente: No construyan más corredores de AVE en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 12

España, por favor. Esto lo decían tres académicos, que además eran muy diversos: de la Universidad de Castilla-La Mancha, de la Universidad Politécnica de Cataluña y de la Universidad Politécnica de Madrid. Estas opiniones, que son académicas, no políticas, surgían de comparativas entre el kilometraje y el grado de utilización de las líneas. Es evidente que la utilización de las líneas de alta velocidad en España es realmente muy baja; creo que estamos prácticamente en la cola desde el punto de vista de la intensidad de utilización de nuestras vías. Visto esto, no se trata de un problema de Renfe —esto ya lo hablaremos en su día con quien toque—, pero ¿Renfe qué puede hacer? Renfe tiene trenes, tiene surcos y, por eso, lo que tiene que tener son pasajeros, es decir, tiene que intentar captar para este medio de transporte cuantos más pasajeros mejor. Esto me parece de una obviedad absoluta que además forma parte de aquello que podemos llamar inteligencia política —que para esto nos pagan a todos— y, por lo tanto, los objetivos que perseguía Renfe se podían compartir absolutamente; desde luego nosotros los compartimos al cien por cien. Es decir, como tenemos grandes infraestructuras, démosles la máxima utilización posible.

Ustedes presentan unas medidas cuyo balance en estos momentos podría suponer, descontando —como bien hace usted— el efecto deflacionario de la crisis en la utilización de los sistemas de transporte, un aumento del tráfico de aproximadamente el 15% en relación con el que se hubiera producido —es decir, efectivamente algo más de utilización hemos conseguido— y un efecto de ingresos neutro o ligeramente mejor que las perspectivas que teníamos. Por lo tanto, a la luz de esta información que tenemos de estos diez primeros meses, nos parece que esta es la línea, y nuestra petición sería no quedarse aquí. Si usted, en lugar de estar en una empresa pública estuviera en una empresa privada —estamos dando servicios comerciales—, seguramente su consejo de administración, sus accionistas le dirían que eso está muy bien pero le preguntarían qué va a hacer para continuar en esta línea; le dirían que está muy bien, que le van a poner una medallita, que es un gestor fantástico, pero también le preguntarían qué pasaría el año que viene. Este es el camino, estos son los objetivos, pero ¿qué más hay que hacer? Mi única pregunta es si esto va a seguir, si va a continuar, si aún hay más margen.

Esta era la parte correspondiente a nuestra petición de comparecencia y a ahora quiero referirme a la otra parte. Voy a empezar con algo que tampoco es de *Convergència i Unió*, sino que es algo que ahora ya no existe, que es la Comisión Nacional de la Competencia, aunque existe su sucesor. Se trata de un informe que creo que es duro, no tanto en relación con la empresa Renfe sino básicamente con la actuación de los Gobiernos, no de un solo Gobierno. El estudio constata —he subrayado en las conclusiones— un grado muy reducido de competencia efectiva en el transporte de mercancías por ferrocarril en España. Otro subrayado: el análisis comparativo con otros países es indicativo de que el transporte de mercancías por ferrocarril en España tiene unos niveles bajos de desarrollo de eficiencia. Luego identifican cinco grupos de factores que lastran la competencia: característica de infraestructura, administración de las infraestructuras ferroviarias, regulación del acceso, ventajas específicas de Renfe-Operadora —llamadas cláusulas del abuelo— y, finalmente, control y supervisión del mercado.

Es evidente que de todos estos factores hay solo uno que tiene que ver con Renfe y que ha sido motivo de reiteradas denuncias, y lo sigue siendo. Yo tengo que pedirle, de hecho tengo que exigirle que Renfe deje de hacer prácticas de dumping. Usted nos ha dado el dato —no sé si lo he tomado mal— de que Renfe Mercancías va a perder 85 millones el año que viene. Aceptar que Renfe va a perder esto, significa que alguien tiene que poner de su bolsillo 85 millones. Por tanto, estamos afectando a la libre competencia en el sector. Yo creo que todos deberíamos pedirle que esto sea cero. Seguramente no lo puede ser en un año, estoy de acuerdo, pero esto tiene que ser cero porque si no, estamos haciendo dumping.

Además me consta —usted tiene responsabilidad en esto— que Renfe se dedica más bien a parasitar que a crear tráficos. Usted ha sido capaz de captar tráfico en pasajeros con medidas inteligentes. ¿Qué hace Renfe Mercancías? Cuando se entera de que alguien está negociando con alguna compañía privada algún tipo de servicios, como tiene 85 millones de subvención, le ofrece mejores precios. Esto no es de recibo, esto no es serio y es hacer un flaco favor al sector y al empleo en el sector. Yo aquí debo exigir a Renfe que acabe con sus prácticas de dumping tarifario en mercancías. Yo creo que es engañarse. Esto se lo he dicho a los sindicatos, porque nosotros no engañamos a nadie. Esta es la peor de las políticas. Esto va a acabar con Renfe en mercancías y va a acabar con el tráfico ferroviario de mercancías. Nosotros no queremos esto. Nosotros queremos la otra parte, el 15% más de usuarios. Nuestro grupo —no sé qué van a hacer otros grupos— es pequeño, pero va a ser muy exigente. Creo que vamos a tener el apoyo de las autoridades de la competencia en exigir que cesen las actividades de dumping por parte de Renfe y que vayan a buscar nuevos tráficos y nuevos productos, nuevas ideas, pero que no se dediquen

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 13

simplemente, cuando conocen que alguien está negociando algo, a reventar precios. Esto no es de recibo y me parece que deberíamos ser capaces de poner punto y final. Esto es en Renfe Mercancías, pero su proyecto es global: Renfe Mercancías, Renfe Viajeros, Rosco... Bienvenido sea Rosco. Yo deseo que esta cantidad inmensa de material que ustedes ponen a disposición de Rosco se pueda alquilar o vender, pero eso no depende de usted, sino del Gobierno, y ya tendrá su punto de discusión. Hoy está usted aquí y yo le voy a pedir las cosas que dependen de usted.

Nosotros no estamos de acuerdo en que la competencia ferroviaria sea negativa. Lamento mucho no poder mostrar estos datos, pero un día de estos lo haremos, porque son públicos. En cuanto a los datos de crecimiento de tráfico y de satisfacción de los clientes, en estos momentos, el país que mejor funciona es Gran Bretaña. Son datos conocidos, públicos, de la Unión Europea, en los cuales se pone de manifiesto que mientras el estancamiento de tráfico en Alemania o en Francia, por decir dos países, es importante, en Gran Bretaña el tráfico ferroviario ha crecido un 60% —estoy hablando de pasajeros—, con unos índices de satisfacción muy superiores a los demás. Esto ha sido así en la segunda liberalización, porque la primera liberalización británica fue un desastre, pero aprendieron, y la segunda se ha hecho, a mi juicio, con bastante tino.

Nosotros somos absolutamente partidarios de la liberalización. ¿Por qué? Pues para poder responder a estos ilustres catedráticos. Tenemos vía, tenemos exceso de vía. ¿Qué necesitamos? Pues que circulen trenes. Celebro que haga circular muchísimos, pero creo que junto a los suyos tienen que circular otros trenes. Usted lo hará mucho mejor. Vamos a crear muchísimo empleo, vamos a favorecer la movilidad, vamos a bajar los precios, vamos a crear un sector económico. No vamos a defender los puestos de trabajo heroicamente; hay que hacerlo ya que para algunos es su trabajo y hay que comprenderlo, pero yo cuando hablo con los sindicatos hablo con toda franqueza. Prefiero buscar un modelo que cree riqueza, que cree financiación de puestos de trabajo. Seguramente a usted le haga la vida algo más difícil porque tendrá que competir y esto no es fácil, no es cómodo. Hay que levantarse, como dice Guardiola, muy de mañana y competir, pero hay que hacerlo. Esto es bueno y ejercita el músculo. Esto es lo que tiene que hacer Renfe. Me parece que lo que usted ha estado haciendo con las tarifas es un buen ejercicio de musculación de Renfe y en Renfe Viajeros me parece que vamos por el buen camino. Pero le pediría, y se lo pido también al conjunto de las fuerzas políticas, que no creamos que hacerle un favor a Renfe y al propio empleo en Renfe sea decirle: usted no se ejercite; usted vaya haciendo; si no transporta nada, no transporte nada. No, hay que exigir a Renfe que se prepare para la competencia y hay que pedir a Renfe que no se dedique, creo que no es el caso de ahora, como en otras épocas, a que la principal actividad de los directivos de Renfe sea intentar frenar cualquier intento de liberalización. Este no es el caso. Hay que prepararse, hay que mandar un mensaje a la sociedad de que esto no solo no va a eliminar empleos sino que va a crear más empleos. Hay que ver también que sean empleos cualificados. El mensaje es este y a nosotros nos va a tener siempre en este discurso.

Voy terminando. El concepto que defendemos es este. Me gustaría que esta reflexión que hago le sugiera algo. Renfe ha tenido una política de adquisición de material móvil poco racional, por llamarlo de una manera amable entre señorías. Lo cierto es que en algunos segmentos, por ejemplo en algunos núcleos de cercanías, en algunos núcleos de regionales, el material móvil tiene ya una cierta edad y sería conveniente proceder a programas de sustitución. Ha hablado de una inversión real de 240 millones de euros el año que viene. Le pregunto si entre esta inversión real hay prevista alguna inversión — a lo mejor estoy equivocado, en cuyo caso le pediría que se pronunciara— destinada a sustituir, especialmente en Cataluña pero también en otras partes del Estado español, el material que ya tiene una cierta edad, a pesar de que ha sido remodelado y más o menos bien mantenido, algo que es cierto, pero que ha llegado al final de su vida útil. Existe la necesidad de proceder a la compra de material para este tipo de servicios. Existe también la necesidad de comprar material adecuado a ciertos servicios que yo llamo mínimos. Es decir, no necesitamos un tren de 150 plazas si la ocupación media es de 15 personas, pero sí hace falta un tren barato que tenga pocos costes y que garantice la supervivencia de este servicio, ya que en estos momentos no existe. Hace pocos meses me enteré de la existencia de una empresa española de construcción de material ferroviario que tenía un programa, que luego no fue subvencionado por el Ministerio de Industria, para desarrollar un tren regional *low cost*. Me gustaría saber si dentro de la inversión prevista hay alguna cantidad para la mejora del parque, especialmente de trenes de cercanías y de trenes regionales, con la visión de adecuar este tipo de medidas, con la definición que ya tenemos de la obligación de servicio público. En cualquier caso, quisiera acabar, primero, felicitando a Renfe porque creo que está haciendo una eficaz labor en el tema de la política comercial —creo que este es el camino y a ver si

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 14

podemos incluso ir más allá—; en segundo lugar, reclamar un cambio de rumbo absoluto en mercancías, y, en tercer lugar, manifestar de cara a todas las personas que creen en el sector ferroviario, que la vía no es una vía defensiva a ultranza, sino que es un desarrollo en todos los ámbitos y que hay que prepararse para este desarrollo. Engañar a los ciudadanos diciendo que si aquí no entra nadie esto va a funcionar, al final es la peor solución y desde luego nosotros no lo vamos a hacer.

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

El señor **PEZZI CERETO**: Bienvenido, señor presidente de Renfe-Operadora. Efectivamente, el Grupo Parlamentario Socialista en la comparecencia de presupuestos había pedido que volviera a esta Comisión para explicarnos qué es Renfe-Operadora ahora mismo, qué es la sociedad pública empresarial y cómo son las cuatro sociedades mercantiles que el Consejo de Ministros había autorizado; para que nos presentara el presupuesto de explotación de cada una de las cuatro empresas y el resultante de la matriz, y cómo se repartía el personal, las deudas, los activos y las inversiones. Parte de eso lo ha hecho en una comparecencia obligatoriamente corta. A mí me hubiera gustado que me hubiera traído, por el complejo de profesor de universidad, un documento con las cifras y que no hubiera tenido que retenerlas rápidamente durante su intervención, o un *power point*, tan moderno —la ministra lo llama ahora de otra forma—. Me hubiera gustado ver mejor cómo va a quedar Renfe-Operadora con la división en cinco partes, la matriz y cuatro sociedades mercantiles. Por eso le solicito, señor presidente, que nos envíe esos presupuestos consolidados y desagregados, y si no es así, haremos la petición por el artículo 7 del Reglamento, como es habitual, para poder tener cifras que podamos contrastar en su conjunto.

Me ha producido una cierta inquietud escucharlo, ya que tengo aquí subrayada su intervención de la última vez que compareció y las cifras que nos ha dado hoy. Resulta que la suma de las cuatro sociedades mercantiles más la matriz es más grande que la Renfe-Operadora que usted divide. Es decir, son más las deudas, son más las pérdidas, son más las cifras de negocio. Uno piensa que si tiene una manzana y la divide en cuatro trozos, los cuatro trozos tienen que sumar la manzana, no una manzana más grande, porque si no, todos dividiríamos muchas veces la manzana. Porque si la cifra de negocio para 2014 que usted nos dio en su última comparecencia era de 2.125 millones, mantiene la cifra de negocio de viajeros pero aumenta la de mercancías, según los datos que he tomado un poco sobre la marcha. Aumentan también las pérdidas, porque usted había previsto pérdidas de 202 millones de euros de Renfe-Operadora en su conjunto y solamente las cifras de Renfe Viajeros y Renfe Mercancías, más las que he tomado de Equipamiento y Mantenimiento, suman muy por encima de esa cifra de 202 millones. Me gustaría saber qué ha pasado en Renfe-Operadora para que, dividiéndola en cuatro sociedades mercantiles, los resultados empresariales sean peores en todos sus extremos, porque eso puede deberse a ajustes contables, a ajustes de valoración última porque, como usted ha dicho, los activos se han llevado a precios de mercado, y que el resultado sea distinto. Me gustaría tener esas cifras bien enganchadas para comprender qué va a pasar, porque me da la sensación —se lo digo sinceramente— de que estamos ante una política un poco errática, un poco caótica de gestión de empresas públicas ferroviarias.

Señor presidente, ya Álvarez-Cascos en el 2003 fusionó Renfe y el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias; con nosotros se creaban en el 2003, en la Ley del Sector Ferroviario, Renfe-Operadora y ADIF, y ahora dividimos Renfe-Operadora en cuatro, que son cinco, más ADIF en dos. Vamos en contra de la tendencia, como ha dicho algún otro portavoz, de los holdings ferroviarios públicos potentes, fuertes, bien armados. Por ejemplo, la gran compañía alemana de ferrocarriles, la DB, la Deutsche Bahn —no de banco, Bahn—, o la Sociedad Nacional de Caminos de Hierro, la Société Nationale des Chemins de Fer, la SNCF de Francia, que es un modelo que integra tanto las infraestructuras como la gestión, que lo hace ser mucho más competitivo. Estamos hablando de un holding, no de integrarlo en una sola empresa sino de un conjunto que es gestionado con una visión global y cuyos resultados, por tanto, pueden ser mejores. A veces, cuando escucho las cifras, me da la sensación de que estamos tomando medidas en el sector ferroviario preocupados por el endeudamiento y por que no pasen a contabilizar el déficit del Estado, porque cuando el mercado no aporta el 50% del negocio pasa a déficit y 3 puntos de déficit serían un desastre para este Gobierno. Entonces estamos ajustando la deuda de manera que nos salga un resultante en el que de ningún modo las deudas pasen a contabilizar como déficit del Estado.

Creo que deberíamos adelantar pronto qué quieren ustedes hacer con las empresas resultantes. El rumor continuo no es bueno. Tenemos que saber qué modelo ferroviario quiere Renfe. Creemos que es

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 15

opaco. Si pretenden con Renfe Mercancías ir al 50% con el conglomerado ferroviario alemán DB, tendríamos que saberlo parlamentariamente y poderlo discutir. ¿Se piensa aliar Renfe Viajeros con la empresa francesa SNCF? ¿Dónde vamos, con quién, en cuánto tiempo? Porque, si no, lo que usted nos ha planteado aquí es una empresa en pérdidas; usted dice que en 2014 por supuesto, pero que en Viajeros los beneficios serán en el 2015-2016 y la política que han hecho ahora de abaratar los precios no les está dando resultado, todo lo contrario, van a más pérdidas, a muchas más pérdidas. Por tanto, el camino no parece fácil. En Renfe Mercancías dicen que los beneficios serán en torno a cinco años. Todo esto habrá que sacarlo de algún sitio y, por tanto, tendríamos que saber si el modelo que estamos utilizando es el adecuado. Porque la Unión General de Trabajadores, Comisiones Obreras, Semaf, CGT, SF-Intersindical, todos los sindicatos ferroviarios están en contra del modelo de segregación que se está haciendo. Se quejan, como yo, de la escasa información y documentación aportada y exigen —lo cual es normal, son sindicatos de trabajadores— la defensa, el mantenimiento del empleo, de los derechos y condiciones de los trabajadores, de la permeabilidad dentro del grupo por si sobran en un sitio. Usted ha declarado en *Cinco Días* que van a echar a 300 trabajadores por año. A mí me preocupan esas cifras y tendremos que ajustar de manera que en el grupo, en el holding se pueda ser permeable y pasar trabajadores de una sociedad mercantil a otra cuando sobren o cuando las cifras de negocio lo requieran, porque si no, esta segregación puede ser letal para los trabajadores y para ofrecer un servicio público de calidad.

Le voy a decir lo que mi portavoz en esta Comisión le dice a la ministra: los socialistas estamos dispuestos a hacer una política de Estado en temas ferroviarios, estamos dispuestos a acordar un modelo público eficiente que se plasme en el Pitvi, en la estrategia logística, en el modelo de holding de gestión pública ferroviaria, etcétera. Creemos que, como han hecho Francia y Alemania, las políticas ferroviarias son de largo recorrido, porque las inversiones son muy largas. Dicen: vamos a hacer una línea nueva. Hacer una línea nueva son diez años. Por tanto, varios Gobiernos, dos o tres. Pongámonos de acuerdo, no solo los partidos grandes, todos los que podamos; hagamos un gran pacto nacional; un pacto de Estado en el que entren también los grandes partidos políticos, los partidos de las comunidades autónomas; un pacto social con los sindicatos, de manera que, cumpliendo el cuarto paquete ferroviario de la Unión Europea, cumpliendo el sistema europeo de cuentas, podamos hacer un modelo ferroviario estable en nuestro país que permita ganar dinero, crear beneficio, consolidar los puestos de trabajo y dar unos servicios de mejor calidad a los usuarios. Ha citado una portavoz el trabajo que han contratado a Grant Thornton. A mí me parece bien que busquemos en el mundo quien nos pueda echar una mano porque sepa de esto para resolver los problemas, pero hagámoslo conscientes del modelo que queremos conseguir. Yo creo que un gran pacto nacional en torno a ferrocarriles nos permitiría, por ejemplo, saber pronto cuándo va a llegar la alta velocidad a las capitales, por ejemplo, de Euskadi. Odón Elorza me decía ahora mismo: va a llegar en 2022. Pues nos tendríamos que poner todos de acuerdo en un calendario para saber cuáles son las redes que vamos a priorizar, cuáles vamos a parar, en qué ritmo lo vamos a realizar, y Odón podrá ir a Euskadi y decir: en 2022 vamos a tenerlo resuelto, o en qué año vamos a tenerlo.

Permítame que ya pase rápidamente al tema de la política comercial de Renfe. Yo creo que se han equivocado en el modelo, han ido por un camino fácil. El anterior Gobierno bajó los precios de una forma prudente y este Gobierno —la ministra lo repite mucho— ha encontrado —¡eureka!— la solución fácil: bajamos los precios y viaja más gente. Claro, efectivamente. Y cuando a usted le preguntan en *Cinco Días* si hay beneficios, no contesta que sí porque sabe que hay pérdidas. Lo que dice es que quiere fidelizar a los viajeros. El que se sube a un tren y va como un señor —porque en un tren se va como un señor, no tiene que ir mareándose en el coche—, lo vamos a fidelizar y ¿después qué, después le cobramos más? No. Las cifras reales que su empresa está manejando en el largo recorrido en conjunto, con AVE incluido, son que hay un 12% más de viajeros, que se han mejorado las ventas en un 1,3 —ha dicho—, los costes han subido un 6% y, por tanto, el balance es negativo en un 4,7%. Es decir, la nueva política de bajar los precios de viajeros en Renfe está provocando pérdidas de un 4,7%. ¿Cuánto tiempo lo pueden mantener ustedes? Porque, claro, cuando son obligaciones de servicio público se pierde pero se le dice al que contrata la obligación de servicio público: usted me tiene que pagar por recoger los viajeros que no son rentables, pero aquí es una decisión suya y de la ministra, que dice: voy a bajar los precios; baja los precios y tiene más pérdidas, tiene que ir a deuda. Por tanto, rompemos el círculo virtuoso en el que el PP no endeudaba a sus empresas, eso lo hacían los socialistas; ahora se está demostrando todo lo contrario. Más viajeros está bien, pero que se pierda más dinero en una empresa pública cuando no son obligaciones de servicio público sino por una decisión empresarial errada o por lo menos mal dimensionada, está mal y hay que afinar el sistema para que el modelo pueda funcionar.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 16

Acabo reiterando algo que a ustedes les gustará oír, estoy convencido, presidente de Renfe-Operadora y presidente de la Comisión: hagamos un gran pacto nacional en torno al transporte ferroviario de mercancías, de viajeros, hagamos grandes acuerdos con comunidades autónomas, hagamos un pacto social, porque la política ferroviaria es el futuro del transporte en nuestro país y estamos a años luz de DB en Alemania o de las empresas que llevan las infraestructuras o el transporte de viajeros en Francia, y ese es un camino que, si queremos ser competitivos, tenemos que recorrer en igual condición.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el diputado don Andrés Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchísimas gracias, señor presidente de Renfe-Operadora, por sus dos comparecencias acumuladas en la tarde de hoy. Voy a ser muy breve porque sus dos exposiciones han sido clarísimas, evidentes, y no tienen ninguna duda, por lo menos para este grupo; cualquier otra duda que se pueda generar tiene un punto de artificiosidad que la descalifica.

Por lo que se refiere a la primera de sus comparecencias, la creación de las cuatro sociedades en las que va a desarrollar su actividad a partir de ahora Renfe-Operadora, siendo Renfe-Operadora la accionista de dichas sociedades, demuestra que se ha hecho con racionalidad, de acuerdo con las decisiones del Gobierno conocidas, anunciadas y no precipitadas, sino hechas con la suficiente solvencia, con los trámites adecuados, no cambiando ninguna idea ni decisión tomada con anterioridad, con sus informaciones públicas, con todos los requisitos, tanto del cumplimiento del real decreto-ley que las permitía como de la Ley de Sociedades de Capital, como ha dicho el señor presidente de Renfe-Operadora. Sí quiero señalar que evidentemente se hacen con los pies en la tierra, sabiendo que evidentemente se necesita un tiempo para cambiar una filosofía en la que no se planteaba en ningún caso la rentabilidad. El concepto de pérdidas parece que no se tiene claro cuando hay que poner en marcha unos servicios y hay que mantenerlos. Por ejemplo, tuvimos ocasión de saber en la pasada legislatura que hubo que mantener aquellos servicios entre Toledo y Cuenca con un solo pasajero semanal por servicio, y parece que eso era normal, que era corriente. Ahí no había pérdidas, señor presidente de Renfe, las pérdidas las estamos generando ahora. Los trenes vacíos, los trenes que hacían unos servicios que no se analizaban ni racionalizaban, esos no generaban pérdidas. ¡Si es que no sabemos lo que es una pérdida! Ni usted ni yo sabemos lo que es un balance, ni usted ni yo sabemos lo que es una pérdida, ni una cuenta de explotación, no tenemos ni idea de lo que son esas cosas. Por tanto tenemos que venir aquí a aprender. Evidentemente se producen unas pérdidas, que ya se han recortado muchísimo, y la racionalidad dice que el cambio no puede ser inmediato, pero como usted ha dicho aquí estas sociedades van a entrar en una situación de equilibrio, en un *break even*, o beneficios en un tiempo prudencial, y que responde lógicamente al desarrollo de la filosofía de liberalización de los servicios.

Por otro lado también me gustaría a mí preguntar y saber si todos los grupos parlamentarios estamos convencidos de que queremos cumplir la ley, y queremos que se produzca la liberalización. La liberalización es algo impuesto por Europa, que España adoptó con la Ley del Sector Ferroviario del año 2003. Posteriormente esa ley se dijo que se mantenía, pero se pospuso su entrada en vigor. Después hemos estado hablando permanentemente de la liberalización, pero parece que hay alguien que no solamente no se la cree, sino que además no quiere que se ponga en vigor. Y también hay tener claras cuáles son las ideas laborales y cuáles son los rendimientos que tienen que tener unas sociedades que hasta ahora se nutrían de los presupuestos del Estado. Por lo tanto hay mayor obligación en cuanto a la eficiencia y a la rentabilidad de quien presta un servicio y un trabajo para el Estado, porque si no una discriminación laboral en cuanto a los rendimientos parece que tampoco sería una política de los grupos de izquierda, que son los que pueden venir a defenderla. En definitiva, señor presidente, tenemos que profundizar en las cuestiones, tenemos que saber cuál es la historia de nuestro sistema ferroviario y tenemos que saber, por poner un ejemplo, que el gestor de infraestructuras ferroviarias fue sustituido por el administrador de infraestructuras ferroviarias; nunca se fusionó con Renfe, pero bueno, para eso hay que tener conocimiento de cuál es la historia y cuál es el contenido, y al final a dónde vamos a ir con nuestro sector ferroviario.

En cuanto a la segunda de las comparecencias, las nuevas políticas tarifarias, voy a ser todavía más breve porque creo que lo que usted ha dicho aquí esta tarde demuestra que el Gobierno tiene ideas, y que sabe aplicarlas, sencillamente. Ha establecido en un plazo muy breve de tiempo un nuevo modelo de gestión acercándose al ciudadano, porque hay quien presume de sensibilidad pero evidentemente solo tiene eso, presunción de sensibilidad. Y parece que este Gobierno, parece que Renfe-Operadora sí sabe qué es lo que necesita el ciudadano, porque la respuesta del ciudadano ha sido mayor ocupación, mejores

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 17

servicios, mayores prestaciones. Por lo tanto la respuesta del usuario es la que le está dando razón a las políticas que está haciendo Renfe-Operadora, ya que Renfe-Operadora es sensible a las necesidades del ciudadano. Aquí se demuestra que no hay que ir diciéndolo, no hay que ir presumiendo en ningún sitio de conocer las políticas, de que sabes qué es lo que hay que hacer; hay que llenar los trenes, y los trenes son los que se están llenando ahora porque los usuarios demandan precisamente los servicios que se les están ofreciendo, no los que antes se les ofrecían. Señor presidente, enhorabuena. No tenemos más que decir, desde el Grupo Parlamentario Popular, que tienen todo nuestro apoyo. Sigán en esta línea. Evidentemente también —le digo lo mismo que le ha dicho el portavoz de Convergència i Unió— con nuevas medidas, no se paren. Yo creo que no se van a parar, pero desde aquí se lo tenemos que decir porque desde luego las nuevas medidas que ustedes vayan a adoptar, su eficacia parece que en este caso sí que tenemos que presumirlas, porque han demostrado que merecen nuestra confianza ya que las que han adoptado hasta ahora han sido absolutamente eficaces.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el señor presidente de Renfe para responder a sus inquietudes.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias por todas las intervenciones a las que intentaré dar cumplida respuesta en este turno.

Empiezo por la intervención del Bloque sobre los distintos comentarios que se han hecho, en primer lugar, sobre la segregación, la liberalización, los trabajadores, las tarifas, etcétera. Partía su señoría de una afirmación que yo creo que es preciso aclarar. Segregar la compañía no es privatizar la compañía. La organización de Renfe en cuatro sociedades anónimas, tres por segregación y una por nueva creación, no significa privatizar, y yo creo que a este respecto también la ministra ha sido muy clara, al igual que yo en todas las intervenciones cuando he tenido ocasión de comparecer: una cosa es liberalizar o abrir a la competencia el mercado y otra cosa distinta es vender una parte de la compañía. Nosotros no estamos en un proceso de privatización, sino que estamos, cuando llegue, en un proceso de liberalización, pero en todo caso la organización de la compañía en cuatro sociedades anónimas —que un cien por cien pertenecen a un ente público empresarial— en absoluto puede verse en esa operación nada que tenga que ver con la privatización.

Se habla de un proceso de liberalización, de desmantelamiento, de un proceso que se hace deprisa, y yo debo recordar en la Cámara que el primer instrumento jurídico que pone en marcha el proceso de liberalización es el Real Decreto-ley 22/2012, que es objeto de convalidación en esta Cámara con el apoyo del Grupo Popular, con el apoyo de Convergència i Unió, me parece recordar que con el apoyo de UPyD, y con la abstención del Grupo Parlamentario Vasco; por lo tanto hay que hablar de un marco distinto a la hora de enjuiciar los apoyos que tiene un proceso de liberalización. Yo creo, y tendré ocasión de repetirlo a lo largo de las intervenciones y de las contestaciones, que en las distintas normas que se han aprobado, organizando el proceso de liberalización, hay una palabra a la que debemos prestar atención y es la idea de un proceso progresivo, de un proceso paulatino, es decir, de un proceso de ir incorporando a España a una apertura al mercado ferroviario, no de una manera explosiva, como se realizó en el Reino Unido y que llevó a ese primer fracaso estrepitoso del que luego aprendieron, sino en un proceso en el que poco a poco vayamos abriendo los mercados y obteniendo los beneficios, y no los inconvenientes de un proceso de apertura.

Nosotros hemos mantenido abierto el diálogo con las organizaciones sociales a lo largo de todo este periodo, esto se ha planteado en las intervenciones de distintos grupos. Renfe en este momento tiene un proceso de conflicto con dos sindicatos, CGT y el Sindicato Ferroviario, que son absolutamente minoritarios en lo que es la filiación y la representación de los trabajadores en Renfe. Comisiones Obreras, UGT y el Sindicato de Maquinistas, Semaf, han declarado de manera expresa que ellos están sentados a la mesa del diálogo y de la organización de Renfe en sociedades, y que están dispuestos a hablar de todas las cuestiones que tengan que ver con este proceso de organización y con el futuro de la empresa, cosa que desde luego desde la presidencia de Renfe agradecemos, y que desde la presidencia de Renfe, como también me consta desde el ministerio en los contactos que está habiendo tanto con Renfe como con el ministerio, lo vamos a impulsar, a mantener y a cuidar porque creemos que es la manera de llevar adelante este proceso, con consenso y compartiendo al máximo posible, limando las diferencias, y buscando todo lo que es valor común.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 18

La política que se ha seguido en relación con las tarifas y con los servicios ferroviarios, tanto con carácter general para las líneas de alta velocidad como en lo que son específicamente las comunicaciones con Galicia, nos da un balance del año 2013 francamente positivo; ya me he referido a las cifras del AVE de una manera detallada a lo largo de la comparecencia, y puedo decir que durante este año en Galicia ha habido un incremento del 52% en el número de viajeros y del 37% en los ingresos, mucho más que la mejor de las líneas de AVE, fruto de esta reducción. Galicia, y es algo de lo que debemos felicitarnos todos, ha tenido una respuesta espectacular para los nuevos servicios que se han ido poniendo; en fin, con la tragedia, en la que no quiero detenerme porque hemos tenido ocasión de hablar en muchas ocasiones, que llevaremos siempre unida a esta presidencia de Renfe, no debe bajo ningún concepto oscurecer la respuesta de los ciudadanos al transporte con Galicia y a los ingresos con Galicia, de lo cual nos felicitamos todos. Tanto el balance de las medidas en relación con las tarifas como el proceso de segregación de la compañía van a conducir a tener un mejor futuro y a poderlo encarar de una manera mucho más eficaz. Me voy a referir también a algunas de las cuestiones que se han planteado por La Izquierda Plural y por otros grupos en relación con la liberalización y la segregación de la compañía.

Se ha aludido en primer lugar por parte de La Izquierda Plural a las normas comunitarias que prevén la eliminación de una adjudicación directa en la prestación de los servicios ferroviarios, y yo debo decir que en el segundo real decreto-ley que habla de los procesos de liberalización se establecen dos grupos bien definidos. Por un lado, lo que son las concesiones de servicio público para el ámbito de las OSP, y por otro, el proceso de los títulos habilitantes para el grupo de líneas que se defina. Respecto del primero se establece la posibilidad de la adjudicación directa a Renfe-Operadora, es decir, que las normas que se han dictado en relación con el proceso de liberalización prevén desde luego no solo que Renfe, en tanto en cuanto haya un proceso de liberalización, mantenga esa posición de incumbente, sino que también admite la posibilidad de la adjudicación directa en tanto no existan normas comunitarias que fuercen o que obliguen a lo contrario.

Entenderá su señoría que no entre a comentar a fondo el proceso de aprobación de directivas y el devenir que está teniendo la norma comunitaria, porque Renfe-Operadora —insisto en que no vea en ello una manera de no dar respuesta a las cuestiones planteadas— no es un regulador, no es un órgano que contribuya al proceso normativo ni en España ni desde luego en Europa. Somos un operador que puede manifestar sus opiniones en las asociaciones internacionales o europeas ferroviarias, pero en absoluto formamos parte de un órgano que participe en la legislación. Es el Ministerio de Fomento, a través de sus iniciativas, el Consejo de Ministros, y por supuesto esta Cámara, los que toman las decisiones de orden normativo, y nosotros tenemos que operar de la manera más eficiente en un marco ya establecido. Esto no quiere decir que no haga alguna valoración del proceso de liberalización. Por supuesto yo siempre he creído que una liberalización realizada con cabeza es una liberalización que beneficia a los ciudadanos, y en la medida en que se beneficie a los ciudadanos todos tenemos que estar en ese servicio. Si la liberalización, como bien señalaba el representante de Convergència i Unió, el señor Macias, es algo que nos lleva a mejores precios, a mejores y más servicios para los ciudadanos, es bueno para la colectividad, aunque Renfe tenga que pasar por un proceso de adaptación y de ajuste de sus cuentas de resultados.

Quiero hacer un comentario en cuanto a que precisamente por esta gradualidad no estamos hablando, como señalaba su señoría, de un proceso de liberalización total y completo en España, porque lo que estamos es ante un proceso medido, paulatino y acotado para los servicios comerciales y acotado para lo que es la obligación de servicio público que va a salir a concesión. Por lo tanto la palabra es gradualidad y no las palabras explosiva, total o completa desde un primer momento.

Otra de las cuestiones que se han comentado por distintos intervinientes es que o Renfe va a proceder a despido de 300 personas en el próximo año o que Renfe ha reducido su plantilla mediante ERE; en definitiva una serie de cuestiones que giran en torno a este proceso. Aquí debo precisar dos aspectos. En primer lugar, que Renfe va a encarar un ERE de carácter voluntario, y que no es el primer ERE que enfrenta esta compañía. Esta es una compañía que, si volvemos la vista atrás, ha pasado por procesos y por expedientes de regulación de empleo, que no se han impulsado desde esta presidencia y que han dado lugar a la salida de un número muy importante de personas de la compañía. En segundo lugar, nosotros no vamos a despedir a 300 personas, como señalaba el señor Pezzi en una lectura de mis declaraciones, sino que, por precisar o matizar, yo decía que en el expediente de carácter voluntario que estamos llevando a cabo de una manera pactada entendemos que puede haber unas 300 personas que opten por acogerse a esa oferta que va a poner de manifiesto la compañía. Nosotros tenemos un

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 19

compromiso claro con el mantenimiento del empleo, lo tenemos ahora y lo tendremos cuando estén organizadas las distintas sociedades, y por lo tanto este proceso será pactado y de carácter voluntario.

En cuanto a una serie de preguntas que planteaba también la representante de La Izquierda Plural sobre el respeto a las condiciones en el convenio único, a nosotros nos gustaría que hubiera un convenio único, y en este sentido lo estamos negociando con la compañía. En relación con el canal de ventas ya sabe que nosotros lo que pagamos en la actualidad es una tarifa por el servicio que presta ADIF, a través de los distintos puestos de venta en las distintas compañías. Nosotros —como no puede ser de otra manera— estamos abiertos a la negociación con los sindicatos, con ADIF, y en cualquier ámbito para ver cuál es la mejor ubicación del canal de ventas.

En muchas de las intervenciones hay una contradicción en las preocupaciones. Se manifiesta una preocupación por las pérdidas de la compañía y al mismo tiempo se manifiesta una grave preocupación por que los servicios externos que se contraten se hagan a menor precio. Esto a un economista como es mi caso le plantea un dilema difícil de resolver. ¿Cómo vamos nosotros, teniendo unos costes fijos dados dentro de la compañía, a mejorar nuestra posición en las pérdidas si no abaratamos los servicios externos? Es algo que verdaderamente es difícil de conjugar. Lo tenemos que hacer, y así lo intentamos hacer, moviéndonos en un difícil equilibrio de abaratar en los concursos los servicios que sacamos al exterior y que tengan el menor impacto posible en el empleo, pero si no abaratamos servicios, como por ejemplo los servicios a bordo, que nos venían representando 85 millones al año, ahora hay una empresa que los va a prestar por 62 millones al año, si no ahorramos 20 o 25 millones al año, como vamos a ahorrar en este servicio difícilmente podremos ir saliendo de esas pérdidas que al presidente y a muchos de los intervinientes les preocupan. No hay otro camino para poder llevar adelante un saneamiento de la compañía. Compartiendo la preocupación por intentar mantener el empleo en todas las áreas, no hay más remedio que ajustar la cuenta de resultados de la compañía en buena medida con lo que son los servicios externos y los tipos a los que se sacan. Hay que decir que las empresas, en sana competencia, se están adjudicando estos servicios y los prestan por los precios a los que se están sacando.

Se ha comentado también el tema de mercancías, porque se hablaba de la contratación de una consultora para ayudarnos en el tema de mercancías. El servicio de mercancías en Renfe tiene una historia de pérdidas desde que hay una memoria de sus cuentas. Desde el año 2005, cuando se produce la separación entre Renfe y ADIF, el área de mercancías ha venido, conspicuamente y de una manera constante, incurriendo en pérdidas. El último informe que ha sacado el CER sobre el comportamiento en los años 2012-2013 de los servicios de cargo en Europa pone de manifiesto que una inmensa mayoría de los servicios de mercancías está perdiendo dinero en todos los países. Luego el transporte de mercancías por ferrocarril es complicado que gane dinero, tiene una gran competencia por parte de la carretera; la carretera en el caso de España ofrece unos precios que son muy competitivos, con una oferta muy amplia, y es difícil salir de este punto. Lo que nosotros pensamos, y está en los planes de futuro de la sociedad de mercancías que se crea, es que tenemos que buscar alianzas con quienes entienden de logística y con quienes tienen músculo en una operación internacional. Si es una empresa o es otra es algo que nosotros veremos, pero este es el único camino que creemos que es el razonable para salir de la situación en la que se encuentra Renfe Mercancías. Además, en la medida en la que hemos ido hablando con los trabajadores sobre las posibles alternativas de futuro y de alcanzar alianzas que aumenten la capacidad de la operadora, creo que hay un cierto consenso dentro de los profesionales de la compañía en que esta es una de las pocas salidas para, primero, dar la vuelta al bajo porcentaje que hay de transporte por mercancías, y segundo, tratar de equilibrar las cuentas.

Hay una serie de cuestiones que han sido planteadas sobre las que yo no puedo opinar que tienen que ver con la fibra óptica o con contrataciones propias del ADIF, respecto de las cuales no le puedo dar ninguna opinión al respecto porque afortunadamente —porque ya tengo mucho trabajo en Renfe-Operadora— hay algunos temas que no caen dentro del ámbito de mis competencias.

Me voy a referir a continuación a la intervención del señor Macias en relación con las distintas cuestiones que ha planteado. Por empezar por lo primero agradezco que considere oportunos y adecuados los objetivos que nos hemos marcado de aumentar la ocupación en los servicios ferroviarios, en los servicios de larga distancia, y en los servicios de alta velocidad. Y efectivamente —como también señalaba el representante del Grupo Parlamentario Popular, don Andrés Ayala— no nos queremos quedar aquí, queremos hacer cosas en los años próximos, tenemos mucho que hacer en materia de fidelización y de ofrecer ventajas a aquellos que son buenos clientes de la compañía; tenemos que ofrecer mejores servicios a los mismos precios, que permitan un valor añadido y una mejora en la calidad de lo que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 20

hacemos, y desde luego a eso estamos dedicando una buena parte de nuestra inteligencia y de nuestro trabajo, y esperamos que en breve podamos ir anunciando nuevas medidas que constituyan un continuo en este esfuerzo por mejorar los servicios que ofrece la compañía.

Discrepo con usted en que estemos haciendo prácticas de dumping o esperando a que alguien esté a punto de firmar un contrato para cambiarle el bolígrafo. No es esta la estrategia que sigue la compañía. Creo que el hecho de que el porcentaje de participación del transporte de mercancías en el total no crezca es porque hay unos problemas estructurales graves en la prestación de estos servicios de mercancías. Muchos de ellos están identificados: cuellos de botella en la infraestructura, necesidad de fomentar la articulación ferroviaria, la dificultad que establece el transitar trenes desde España hacia Francia o Portugal. Todas estas son limitaciones de infraestructura que pesan gravemente, y el hecho de que haya una serie de empresas privadas que no se hayan desarrollado como a nosotros nos gustaría creo que no es tanto un problema de Renfe o de su posición, sino de las propias condiciones del mercado, que hacen muy difícil un crecimiento, lo que hace difícil para que Renfe crezca. Esta búsqueda de alianzas es un problema similar a otra escala que experimentan también otras compañías. Las pérdidas que afloran en Renfe son porque no puede trasladar todos sus costes a los precios de las mercancías. Si nosotros pudiéramos trasladar todos nuestros costes, tendríamos una empresa saneada; el problema es que no podemos o no somos capaces de trasladar todos esos costes, pero esperamos —y así aparece en el plan de empresa de mercancías— que en el plazo de cinco años, si conseguimos cerrar acuerdos que nos permitan mejorar nuestra capacidad, podamos equilibrar estas cuentas.

Planteaba el señor Macias si yo compartía esta reflexión de que la liberalización y la apertura del mercado es positiva. Indudablemente así lo creo; creo que va a ser bueno para Renfe —y para eso nos estamos preparando— que haya un proceso de apertura del mercado gradual, progresivo, que vaya introduciendo competencia y que vaya ofreciendo mejores servicios a los ciudadanos.

Una última cuestión que señalaba el señor Macias era la relativa a la adquisición del nuevo material ferroviario. Esta es una cuestión que verdaderamente hay que empezar a plantearse por distintas razones. Por un lado, hay que calcular cuáles son los periodos de vida media de los servicios de media distancia y de cercanías, y por otro lado, también hay una serie de obras en proyecto, como la del corredor mediterráneo, con unos planes dentro del Pitvi con un ritmo muy elevado de ejecución, o los trabajos para la alta velocidad, que van siguiendo su curso y a buen ritmo, y todo esto nos tiene que llevar a una reflexión sobre si tenemos suficiente número y el material rodante adecuado. Indudablemente hay que empezar a hacer una reflexión en estos términos.

A continuación, me quiero referir a la intervención del señor Pezzi, en representación del Grupo Socialista. Sin duda le haré llegar toda la información que tenemos sobre los planes de la compañía. Es una información que, aparte de los presupuestos de explotación, contiene todo lo relativo a planes a largo plazo; es decir, toda la información que nosotros estamos manejando se la haremos llegar —he intentado dar unos brochazos de las cifras más significativas— para que la puedan mirar y analizar. Si no me equivoco en la aritmética, debería haber una diferencia entre 202 y 207 millones en las pérdidas de las sociedades separadas o de las sociedades consolidadas, y evidentemente el abultamiento que existe en las cifras de facturación, cuya suma da más de las cuatro partes de una manzana, es porque hay muchas relaciones cruzadas en este proceso; por ejemplo, Viajeros tiene que contratar con talleres el mantenimiento, la sociedad Rosco contrata con talleres el mantenimiento. Es decir, hay un proceso de flujos que la consolidación debe eliminar que tiene poco impacto en el resultado de la compañía, pero que hace que las grandes cifras de ingresos y de gastos esté abultada. Cuando proporcionemos esta información, se podrá observar esto.

Como no quiero que se me olvide, voy a empezar por la última cuestión —que me parece importante—, cuando el señor Pezzi decía: Ustedes están aumentando el tráfico de viajeros pero lo están haciendo en pérdidas y están aumentando las pérdidas. Esto no es así. Hay dos elementos a tener cuenta. Primero le decía que está habiendo un crecimiento espectacular en la demanda que está llevando a un crecimiento en la cifra de ingresos. Es decir, las cifras que tenemos a finales de octubre en el AVE representan un crecimiento del 3% y del uno y pico en el largo recorrido; si consideramos solo el periodo de implantación de las medidas, nos saldría un 6% de crecimiento en los ingresos de la alta velocidad. Y decía usted: Sí, pero considerando los costes... No, considerando los costes tampoco, porque partimos de la siguiente idea: la alta velocidad tiene un margen variable positivo; es decir, los ingresos marginales son más altos que los costes marginales y, como no estamos aumentando los costes fijos, toda cifra positiva de ingresos está contribuyendo a una mejora de la cuenta de resultados. Esta es la cuestión, por darla en cuatro

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 457

13 de noviembre de 2013

Pág. 21

brochazos. Por lo tanto, creciendo en ingresos sin haber comprado más material, dado que los ingresos de aumentar las frecuencias son mayores que los gastos de aumentar las frecuencias, estamos contribuyendo de manera positiva a los resultados. Lo cierto es que las cifras que estamos dando de previsiones de pérdidas en las sociedades separadas —aquí siempre digo que tengo que dar dos visiones—, como presidente de Renfe, se explican en gran medida por el incremento del canon ferroviario —ya tuve ocasión de comentar en la presentación de los presupuestos el importante salto que se ha producido en la subida del canon—; y como directivo del Ministerio de Fomento y comprometido con toda la estrategia ferroviaria, significan más recursos para el ADIF para el mantenimiento y el soporte de su presupuesto. Como presidente de Renfe, me gustaría que no me subieran el canon; como directivo del Ministerio de Fomento, entiendo el modelo y que hay que repartir los costes entre el administrador de infraestructuras y el operador ferroviario.

No estamos preocupados en Renfe —creo que el señor Pezzi hacía aquí una reflexión más hacia el lado del ADIF— por el endeudamiento o por el cómputo de déficit. Esto no es un problema para Renfe-Operadora, cuyos ingresos de mercado están muy por encima del 50% que nos situaría en términos OCDE en cómputo de déficit. Los ingresos que provienen del mercado son una cifra proporcionalmente muy elevada y, aunque nos gustaría tener menos endeudamiento, para nosotros hoy día, en términos de contabilidad nacional, las cifras no son un problema de la compañía.

Se ha discutido también sobre la consolidación y sobre que hay movimientos en Francia y en Alemania de mantener un holding, etcétera. Creo que todas las cosas tienen sus ventajas y sus inconvenientes, este es un terreno de mucha controversia. Aquí yo vuelvo a situarme en mi condición de presidente de Renfe y lo que tengo que hacer es intentar obtener los mejores resultados atendiendo al servicio público ferroviario en las mejores condiciones dado el statu quo y la organización institucional que actualmente tenemos.

Agradezco en lo que vale para Renfe la oferta de que se hable de las cosas, de que se alcancen acuerdos y podamos tener el mayor número de elementos comunes, porque la política ferroviaria es una política de largo plazo, una política que afecta a presidente tras presidente en lo que a Renfe se refiere. Yo estoy absolutamente convencido de mi condición de eventual, de que la operación ferroviaria viene de antes y seguirá mucho más allá del tiempo que yo esté en la presidencia y, por tanto, hacer una política coherente es bueno para todos.

Finalmente me quiero referir a la intervención del representante del Grupo Parlamentario Popular, señor Ayala. Quiero agradecerle el apoyo que brinda desde su grupo a toda la actividad que se está haciendo desde Renfe-Operadora; que aprecie y ponga de manifiesto lo que para nosotros es un objetivo esencial, que es llevar el transporte ferroviario lo más cerca posible del ciudadano, y eso significa dar servicio a más millones de ciudadanos. Las acciones en la política comercial nos han permitido llevar al AVE más de dos millones de personas e incrementar el largo recorrido en cientos de miles. Es el mejor servicio que nosotros podemos dar a los ciudadanos y si además lo hacemos sin coste para la cuenta de resultados de la compañía o para el erario público, tanto mejor. Pero, como decía al contestar a la intervención del representante de CiU, no nos detenemos aquí, queremos seguir haciendo cosas que mejoren la cuenta de resultados y el servicio que ofrecemos a los ciudadanos. **(El señor Macias i Arau pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo más desea hacer alguna puntualización? **(Pausa)**.

Señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Como he hecho referencia a una estadística que no tenía y ahora la tengo, me gustaría que constara en acta para dar más solidez a mi argumento. Datos de pasajeros/kilómetro en ferrocarriles británicos, alemanes y franceses: 1994-2010 —los tres indexados a 1.000—, británicos 2.200 —multiplicado por 2,2—, franceses 1.450 y alemanes 1.210. Es decir, el crecimiento de pasajeros transportados es mucho mayor en Gran Bretaña. Creo que vale la pena dejar esta estadística a efectos del acta.

El señor **PRESIDENTE**: Don Julio, muchas gracias por su intervención, que ha sido muy ilustrativa. Le deseamos muchos éxitos como presidente de Renfe y testimoniamos, una vez más, el reconocimiento a todas las personas que trabajan en esa gran empresa que es Renfe.

Se levanta la sesión.

**Eran las seis y cuarenta minutos de la tarde.**