



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 586

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 33

celebrada el miércoles 11 de junio de 2014

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias del señor presidente de Renfe (Gómez-Pomar Rodríguez), para:

- Informar sobre el balance de la nueva política comercial de servicios de viajeros durante 2013 y las acciones a desarrollar en 2014. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/001607) 2
- Explicar la subida de las tarifas en los servicios de cercanías ferroviarias y media distancia. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000346) 2
- Que explique el desmesurado aumento de las tarifas de los servicios ferroviarios de media distancia, aplicados desde el 1 de mayo, y que, en el caso de Galicia, afecta a los trayectos entre las principales ciudades gallegas. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/000353) 2
- Explicar los problemas técnicos y de coordinación en la puesta en servicio de la línea de alta velocidad y servicios de AVE Alicante-Madrid-Alicante. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/001036) 2
- Explicar los motivos por los que un pasajero fue obligado a bajar junto a su nieto de cuatro años del tren Talgo que salía a las 16:42 horas de Barcelona Sants con destino a Girona en la estación de Montcada i Reixach y las medidas que va a tomar Renfe para que los pasajeros puedan ser atendidos en catalán. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/001393) ... 2
- Que explique el estado de las infraestructuras ferroviarias de su competencia en Huelva. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/001450) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Con la puntualidad de nuestra gran compañía Renfe, comenzamos hoy justamente la comparecencia de su presidente, don julio Gómez-Pomar Rodríguez, que va a atender un conjunto de comparecencias, una de la propia entidad a petición propia y cinco más a iniciativa de los diferentes grupos parlamentarios y que ya les constan a todas sus señorías en el orden del día. Sin más, doy la bienvenida a don Julio Gómez-Pomar, que tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Gómez-Pomar Rodríguez): Señorías, como señala el presidente, comparezco ante esta Comisión de Fomento para, en primer lugar, y a petición propia, informar sobre el balance de la nueva política comercial de servicios de viajeros durante 2013 y acciones a desarrollar durante 2014, y a continuación procederé a informar sobre las cuestiones planteadas en las peticiones de comparecencia realizadas por sus señorías, con el siguiente orden. En primer lugar, a petición del Grupo Socialista, para explicar la subida de las tarifas en los servicios de cercanías ferroviarias y media distancia. En segundo lugar, a petición del Grupo Mixto, para explicar el desmesurado aumento de las tarifas de los servicios ferroviarios de media distancia, aplicados desde el 1 de mayo, y que en el caso de Galicia afectan a los trayectos entre las principales ciudades gallegas. En tercer lugar, a petición del Grupo Socialista, de julio de 2013, para explicar los problemas técnicos y de coordinación en la puesta en servicio de la línea de alta velocidad y servicios de AVE Alicante-Madrid-Alicante. En quinto lugar, a petición del Grupo Socialista, de 30 de enero de este año, para explicar el estado de la infraestructura de su competencia en Huelva, que lógicamente se centrará más en la gestión de los servicios ferroviarios de Renfe en Huelva, que es nuestra competencia. Y terminaré mi intervención informando sobre la petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) relativa a un incidente que tuvo lugar en el Talgo, en el recorrido Barcelona Sants-Girona el pasado año.

Permítanme que como introducción haga en primer lugar una pequeña descripción de la situación que vimos el nuevo equipo cuando nos incorporamos a las tareas de Renfe, el diagnóstico de la situación que hicimos. En primer lugar —ya tendré ocasión de referirme en las acciones—, vimos problemas de coordinación entre los servicios ferroviarios AVE y larga distancia, tanto entre sí como con los servicios regionales, fruto de un modelo organizativo que estaba más orientado al tipo de producto —media distancia, AVE o larga distancia— que a las necesidades del viajero. Ello producía situaciones como, por ejemplo, que un viajero que tomaba un tren de media distancia de Logroño a Zaragoza se encontrará con que la llegada a Zaragoza se producía con posterioridad a la salida del tren AVE que hacía el recorrido Zaragoza-Madrid. Podríamos poner diferentes ejemplos de estos problemas de coordinación, que fue una de las primeras cuestiones que detectamos. También había una importante cantidad de deuda derivada del contrato-programa 2006-2010, de unos 906 millones de euros, a la que luego me referiré. La transferencia a Cataluña de los servicios de cercanías y media distancia estaba pendiente de regularizar y también había una deuda no reconocida de 130 millones de euros para 2011. Y había también un exceso de empresas participadas sin una finalidad de control ni de inversión financiera, que en nuestra opinión carecía de sentido. Esto, por referirme a algunos de los rasgos más importantes.

El plan que se diseña para enderezar y mejorar esta situación se puede concretar en los siguientes ejes de actuación. En primer lugar, acciones de reducción de coste y ajuste presupuestario, ajuste de retribuciones y dimensión del equipo directivo y ajuste del tamaño de la plantilla mediante un ERE de carácter voluntario. En segundo lugar, acciones de organización, con la creación de cuatro sociedades, a las que luego me referiré, para ordenar debidamente los negocios y hacer frente al proceso de liberalización. En tercer lugar, acciones de desinversión en las sociedades participadas y, en último término, acciones comerciales y de mejora de los ingresos.

Por estas razones y también ante la situación de caída de la demanda en el año 2012, decidimos aplicar las primeras acciones de una nueva política comercial con el objetivo de acercar los servicios ferroviarios a un mayor número de ciudadanos, optimizando con ello las importantes inversiones en infraestructuras realizadas por la sociedad española. Adaptamos entonces medidas como la revisión y ajuste de los horarios de todos los trenes, la puesta en marcha de los billetes combinados para viajar en dos o más trenes diferentes con un único billete y con garantía de enlace. Un 31% de los viajeros que utilizan el billete integrado son clientes nuevos para el ferrocarril, es decir, hubieran utilizado otro modo de transporte de no haber existido un billete con enlace. Al mismo tiempo, se pusieron en marcha diferentes acciones de mejora en los procesos de gestión de venta y postventa, como la eliminación de los gastos de gestión por la emisión de billetes en nuestro canal de venta por Internet, la implantación del billete en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 3

el móvil, sin necesidad de su impresión en papel. También creamos nuevas clases y tarifas, como la tarifa turista plus, que permitía viajar en clase preferente sin los servicios adicionales pero por un precio solo ligeramente superior al de la clase turista; las tarifas de grupo o la tarifa mesa, dirigidas a facilitar el viaje de grupos y familias. Fomentamos también 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. Esta medida ha generado aproximadamente 2,5 millones de viajeros adicionales de cercanías cada año. En febrero de 2013 lanzamos una nueva política comercial y tarifaria con el objetivo de incrementar la demanda de viajeros y mejorar la ocupación y el aprovechamiento de los trenes de alta velocidad y larga distancia. Los resultados están siendo muy positivos, ya que la ocupación media de los trenes AVE ha mejorado, pasando del 65% en febrero de 2013 al 73% un año después. Con trenes más llenos se obtiene un mejor comportamiento económico a medio y largo plazo, al tiempo que permitimos a más viajeros hacer uso de nuestros servicios de alta velocidad, que son una referencia a nivel mundial.

Enumero a continuación las principales desarrolladas en el ámbito de la nueva política comercial y tarifaria. En cuanto a la revisión de precios y tarifas, Renfe ha llevado a cabo una profunda reestructuración de la política comercial, diseñando una amplia gama de tarifas a medida de las distintas necesidades de los clientes y del grado de ocupación de los trenes. La nueva política comercial incluye notables mejoras económicas con beneficios especiales para los clientes con mayor utilización de los servicios ferroviarios. También se introducen mejoras a las que pueden acogerse todos los clientes, tanto en los procesos de venta como en los de postventa. Entre estas medidas destacan la nueva oferta tarifaria para AVE larga distancia, basada en un sistema de precios flexibles o de *revenue management*, como se conoce en la jerga comercial; reducción media de un 11% en la tarifa base en las clases turista y turista plus; ida y vuelta con aplicación de un descuento en cada billete por separado y ampliación hasta un año para el cierre del billete de vuelta; los bonos AVE, un abono de diez viajes con un descuento del 35%; las tarifas promo y promo plus, con descuentos que van desde el 25 hasta 70% —mientras que la tarifa promo no permite, como conocen, la elección de asiento ni tiene posibilidad de anulación ni cambio de billete, la promo plus permite la posibilidad de cambio y anulación—, y la tarjeta joven Renfe, con descuentos del 30%. También pusimos en marcha nuevas tarifas Avant para los viajeros recurrentes; la tarjeta plus 10; la tarjeta plus 10 de estudiantes, e ida y vuelta con descuentos del 20%. La tarjeta plus 10 se añade a la ya existente, la tarjeta plus Avant, que permite entre treinta y cincuenta viajes para favorecer la movilidad de los viajes de ida y regreso en el día para desplazamientos por motivos laborales o de estudios durante una semana, y se da un periodo de utilización de ocho días por si el cliente no puede viajar un día laborable o existe un festivo intercalado. En 2013 las tarifas promocionales han sido las más vendidas, con un total de 6.267.873 billetes y un incremento del 57% con respecto al año anterior. Con esta nueva política comercial de Renfe puesta en marcha a principios de 2013 el AVE ha incrementado su demanda de viajeros en un 21,2% respecto a 2012 y los ingresos totales han crecido en un 5%. En 2014, hasta abril, los viajeros de servicios AVE han crecido un 14,7% y los ingresos un 7,65% comparado con el mismo periodo del año 2013. Estos resultados muestran que medidas de este tipo contribuyen a fortalecer la posición del ferrocarril en nuestro país y también la imagen y el posicionamiento fuera de nuestras fronteras para concurrir a los concursos internacionales.

Renfe también ha continuado con su estrategia de desarrollo de la intermodalidad, una política orientada a satisfacer las necesidades de los clientes, favoreciendo la creación de un billete único, que integra, mediante enlace garantizado, la interconexión de todos los servicios de Renfe: alta velocidad, larga y media distancia, cercanías y alta velocidad, media distancia o con otros medios de transporte. En este ámbito destacan los servicios ferroviarios combinados con billete integrado, que permiten viajar en dos o más trenes diferentes, garantizando su enlace, con un único billete.

Desde el 17 de junio de 2012, fecha de lanzamiento del billete integrado, hasta diciembre de 2013, 824.000 clientes lo han utilizado; también la venta de billetes para recorridos de tres trayectos, con un descuento del 20%; el billete combinado tren más bus, suscribiéndose acuerdos de colaboración para ofrecer nuevas relaciones con billete integrado con las empresas de autobuses Alsa para ir desde Madrid y Barcelona a destinos de playa, desde Madrid con Andorra; se ha suscrito con Avanza para ir desde Madrid a Estepona o Marbella; con la empresa Baile, con Cantabria, Asturias, Galicia, Cataluña y Madrid en conexiones con Alicante y l'Altet, Los Arenales y Santa Pola, y con Monbus para las conexiones desde Madrid a Galicia, posteriormente a los destinos de O Grove y de Finisterre; y el billete combinado con ferrocarriles de la Generalitat Valenciana para rutas AVE y larga distancia con el Tram Metropolitano de Alicante entre la estación de Luceros y Benidorm.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 4

También se ha impulsado el canal *on line* Renfe.com, continuando con las acciones emprendidas en 2012, como la eliminación de los gastos de gestión de compras *on line* a la que me refería. Renfe también ha incorporado en 2013 novedades en su web, como el rediseño de la página de inicio, así como la entrada en funcionamiento de mejoras en el menú de venta de billetes, tales como la descarga de horarios en PDF, búsqueda de enlaces cuando no existe un trayecto directo; el menú infotrenes, que ofrece información de puntualidad *on line* de trenes, factura *on line*, etcétera. Asimismo, se ha ampliado la antelación de venta a noventa días en algunos trenes de alta velocidad y larga distancia. En el acumulado de 2013 las ventas por este canal, por el canal *on line*, han supuesto el 39,85% del total de ingresos por ventas de los trenes con reserva de plaza y en el mes de diciembre de 2013 la venta *on line* estaba ya en el 44% de los ingresos por estas mismas plazas. Renfe ha incorporado también más funcionalidades a sus billetes electrónicos para móviles disponibles desde el verano de 2012. Así, en julio de 2013 se incorporan las aplicaciones Passbook y Passwallet, con las que se amplía el servicio para que los clientes reciban y guarden en sus móviles los billetes de alta velocidad, larga distancia y Avant con todos los detalles y nuevas ventajas. El nuevo servicio permite la posibilidad de solicitar el envío de los billetes comprados en la web a estas aplicaciones en teléfonos móviles con conexión a Internet. Hasta diciembre de 2013 un total de 4.794.357 clientes han usado el billete en el móvil o Passbook.

La prolongación de recorridos mediante trenes pasantes. El objetivo es crear una red de trenes pasantes para unir comercialmente trenes Alvia que circulan del norte hacia Madrid con otros trenes Alvia que circulan de Madrid hacia el sur y Levante. De esta forma y sin aumentar el número de trenes ni su recorrido, se ofrecen a los viajeros más posibilidades de interconexión sin incremento de costes; por ejemplo, Gijón-Oropesa, Gijón-Cádiz, etcétera. De la misma forma, se ha impulsado el desarrollo de unos nuevos servicios, que pueden circular tanto en tramos de alta velocidad como en vía convencional, permitiendo tiempos de viaje competitivos a precios reducidos. Estos servicios ofrecen la reserva de plaza y ofertan clase turista y turista plus, permiten el uso del mismo tren tanto en recorridos cortos como en recorridos largos, con tarifas adecuadas a cada caso. A las primeras rutas abiertas en 2012, Madrid-León-Vigo, Barcelona-Valladolid y Madrid-Xàtiva-Valencia, se han unido en 2013 otras diarias, como Barcelona-Pamplona o Madrid-León, y de refuerzo en viernes y domingos como Madrid-Gijón, Madrid-Almería y Madrid-Santander. También, en el último año se han abierto las siguientes rutas: alta velocidad Barcelona-Figueras, en servicio desde el 9 de enero de 2013. La puesta en servicio de esta línea permitió la conexión en alta velocidad entre las cuatro capitales de provincia catalanas y de estas con el resto de España, contribuyendo así a la vertebración territorial de nuestro país bien con conexiones directas o a través de enlaces con billete integrado, además permiten la interconexión con Francia. El AVE Madrid-Barcelona-Figueras transportó en 2013 5,7 millones de viajeros, un 17,7% más que en 2012, y 2,6 millones entre enero y mayo de 2014, un 8,5% más que en el mismo periodo del año anterior. En cuanto a los servicios Avant Barcelona-Figueras, transportaron 743.100 viajeros en 2013 y 391.000 viajeros entre enero y mayo de 2014, con un crecimiento del 38,2%. Desde la inauguración, en junio de 2013, del AVE Madrid-Alicante y hasta diciembre de este año se han transportado 737.900 viajeros. Entre enero y mayo de 2014 la cifra de viajeros ha sido de 519.500 viajeros. Los servicios Alvia, con trenes híbridos Madrid-Galicia, que entran en servicio en junio de 2012 y en junio de 2013 se añade un servicio diario a Lugo y Ferrol y se incorpora un servicio matinal, han transportado 549.200 viajeros en el año 2013 y 237.200 viajeros entre enero y mayo de 2014, con un 49,4% más que en el mismo periodo del año anterior. La relación diaria completa Madrid-Galicia prácticamente ha duplicado el número de viajeros en el año 2013 respecto al año anterior. Si en el año 2013 se transportaron 634.900 viajeros, en el periodo entre enero y mayo de 2014 la cifra alcanza los 301.200 viajeros, un 89,7% más que en el mismo periodo del año anterior. El AVE directo Málaga-Valencia, durante el periodo estival y viernes y domingos con enlaces en Cuenca, destino Alicante, y en Córdoba, destino Sevilla, entre enero y mayo de 2014 ha transportado a 36.600 viajeros; los servicios Avant Requena; el nuevo servicio internacional Vigo-Oporto, que combina servicios directos con los servicios tradicionales con paradas intermedias, se oferta transportando 23.700 viajeros desde julio a diciembre de 2013, con un crecimiento del 76,9% sobre el mismo periodo del año anterior. Los cinco primeros meses de este año ha transportado a 12.600 viajeros.

Los nuevos servicios internacionales España-Francia. El 15 de diciembre de 2013 se inauguraron los nuevos servicios de alta velocidad España-Francia con cinco servicios diarios por sentido entre ambos países. El 31 de marzo de 2014 se ha incorporado un servicio adicional por sentido entre Barcelona y París, con lo que el servicio queda como sigue: Madrid-Marsella, un servicio diario por sentido; Barcelona-Lyon, un servicio diario por sentido; Barcelona-Toulouse, un servicio diario por sentido; Barcelona-París,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 5

tres servicios diarios por sentido. Desde su puesta en marcha y hasta el 31 de mayo de este año, 258.100 viajeros han utilizado estos servicios. Los trayectos más utilizados han sido Barcelona-París, con el 24%; Barcelona-Perpiñán, con el 15%; Barcelona-Montpellier, con el 11%; el trayecto Madrid-Marsella ha sido utilizado por 1.072 viajeros.

En cuanto al año 2014, Renfe ha querido continuar lanzando al mercado nuevos productos y ha introducido en sus servicios novedades comerciales que mejoran su oferta global, buscando aumentar la satisfacción del cliente y mejorando su experiencia de viaje. Algunas de ellas ya están en vigor y otras comenzarán a ser efectivas a lo largo de este año. Les detallaré algunas de estas novedades. El canal Renfe, una nueva vía de difusión de las novedades comerciales a través del vídeo a bordo de los trenes. La tarjeta multi AVE, que es una nueva tarjeta prepago de precio variable orientada a clientes frecuentes que permite viajar con descuentos en todas las clases de los trenes AVE nacionales; la nueva tarjeta nominativa de uso individual e intransferible permite descuentos de entre el 35% y el 50% respecto a la tarifa flexible y se puede comprar con una validez de cuatro o de seis meses y desde 750 hasta 2000 euros. Está previsto comenzar a comercializarla el próximo mes de octubre. Los coches en silencio, que es una nueva forma de viajar adaptada a los clientes que desean realizar el viaje trabajando, leyendo o descansando y que responden a una demanda creciente en los servicios AVE. El coche en silencio se comercializará por Internet en las clases preferente, turista plus y turista, sin coste añadido para el cliente. Su implantación, que se hará de una forma progresiva en los trenes AVE, comenzará en clase turista a partir del día 7 de julio en la relación Madrid-Sevilla. A mediados de este mismo mes también contarán con coche en silencio los AVE Madrid-Málaga, Madrid-Alicante y Madrid-Barcelona; en septiembre, los servicios Madrid-Valencia, y a mediados de octubre Barcelona-Málaga, Barcelona-Sevilla y Valencia-Sevilla.

El billete identificativo que está en vigor desde primeros de mayo y permite a Renfe establecer un nuevo canal de comunicación directo con sus clientes. Entre otras ventajas, esta nueva medida comercial ofrece un servicio personalizado, ya que permite informar a los clientes de cualquier novedad relativa a su viaje. Además, ante incidencias como el robo, la pérdida o el fraude permitirá la restitución del billete. En esta primera fase la medida alcanza a los viajeros que adquieran los billetes de AVE, larga distancia y Avant a través de la página web de Renfe, así como a los que lo realicen a través de su agencia de viajes. Se contempla también el cambio de titularidad del billete sin coste para el cliente.

El servicio de equipajes puerta a puerta. Renfe ha diseñado un nuevo servicio para el transporte de los equipajes que aporta a los viajeros la comodidad de que se recojan las maletas en su domicilio y se las entreguen en la dirección indicada. Para mayor comodidad y a elección del cliente se permite también que la entrega o recogida se pueda efectuar en una oficina de la red de Correos. Esta medida, además de facilitar el viaje a las personas que tienen dificultad para llevar consigo el equipaje, ayudará a minimizar la saturación de los espacios en los trenes. Tras un proceso de licitación pública, la empresa que prestará el servicio será Correos, empresa pública con una amplia experiencia en el sector. El plazo máximo de entrega para las relaciones más frecuentes entre capitales de provincias será de un día, siendo dos días para el resto de capitales y municipios más importantes, hasta un total de doscientos treinta municipios, y tres días para el resto de municipios, así como para destinos internacionales.

El nuevo sistema de pago Paypal para billetes de tren. Renfe ha querido ampliar los modos de pago de los billetes y ofrecer a los clientes una nueva vía segura para su adquisición. Paypal es un canal de pago muy extendido en la venta por Internet que ofrece garantías de seguridad frente al fraude. En estos momentos Renfe trabaja en los procedimientos y en la normativa y se prevé que a partir del próximo 1 de julio la compra de billetes de tren sea posible a través de Paypal. De esta forma, los clientes que adquieran sus billetes a través de la página web de Renfe podrán seleccionar este nuevo modo de pago.

Un nuevo programa de fidelización de la tarjeta Renfe a partir del próximo mes de octubre que se impulsará con novedades y mejoras. Más actuaciones en materia de intermodalidad y nuevas rutas. Asimismo, a lo largo del año se extenderán las rutas combinadas de tren y autobús a nuevos destinos, de Madrid y Barcelona a Benidorm, Torrevieja y Cazorla, y también se establecerán servicios combinados con barco desde Algeciras a Ceuta y desde Santander a Portsmouth. Todas estas medidas se enmarcan dentro de un ambicioso plan comercial que tiene como objetivo mejorar nuestro posicionamiento ante la liberalización del mercado de transporte de viajeros, al mismo tiempo que acercamos el ferrocarril a un mayor número de personas, tratando de mejorar nuestros resultados económicos.

Llegados a este punto, a continuación voy a informar a sus señorías sobre cómo se ha materializado la reestructuración de Renfe-Operadora que presenté en mi comparecencia de 9 de octubre de 2013, así como cuáles han sido los resultados globales tanto de Renfe-Operadora en el ejercicio 2013 como de cada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 6

una de las nuevas sociedades en que ha quedado dividida: Renfe-Viajeros, Renfe-Mercancías, Renfe-Alquiler de Material Ferroviario y Renfe-Fabricación y Mantenimiento. Como recordarán y tal y como preveía el punto 2 del artículo 1 del Real Decreto 22/2012, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructura y servicios ferroviarios, que se convalidó por acuerdo de este Congreso de los Diputados el 24 de julio siguiente, el Consejo de Ministros, en su reunión del día 27 de septiembre de 2013, y tras el cumplimiento de los trámites legales necesarios, autorizó a Renfe-Operadora a la ejecución de la operación consistente en la segregación parcial para constituir tres sociedades mercantiles estatales y la fusión por absorción entre Renfe-Mercancías como sociedad absorbente y Multi Renfe-Mercancías, Irion Renfe— Mercancías y Contren Renfe-Mercancías como nuevas sociedades absorbidas, así como la constitución de una nueva sociedad mercantil estatal, Renfe-Alquiler de Material Ferroviario, Sociedad Anónima.

Pues bien, con fecha 31 de diciembre de 2013 y tras la adopción por el consejo de administración de Renfe-Operadora de los acuerdos aprobados por el Consejo de Ministros, se presentaron en el Registro Mercantil de Madrid las escrituras de constitución de Renfe-Viajeros, de Mercancías y de Renfe-Fabricación y Mantenimiento. La fecha operativa de inicio de actividades de las nuevas sociedades, excepto la de Alquiler de Material, ha sido el 1 de enero de 2014, si bien, en cumplimiento de la normativa registral y contable actualmente vigente, tiene sus efectos retroactivos al 1 de enero de 2013, circunstancia que obligará a formular y aprobar las cuentas de 2013 de acuerdo al nuevo esquema societario. Por su parte y por lo que respecta a la sociedad Renfe-Alquiler de Material Ferroviario, la presentación ante el Registro se ha producido el 30 de abril de 2014, habiendo comenzado de manera efectiva su actividad en el mes de mayo. Citaré igualmente, y si me lo permiten, la reciente constitución, al hilo de la reestructuración societaria, tanto de un departamento de auditoría interna, una de cuyas primeras iniciativas ha sido la elaboración de un código ético de obligado cumplimiento para todo el personal de la empresa, como de una comisión de auditoría que por expresa delegación del consejo de administración de Renfe-Operadora supervisará todo lo relativo a la transparencia y adecuación a la normativa contable de las cuentas de la entidad pública empresarial y sus sociedades dependientes.

Una vez descrito el proceso anterior y por lo que respecta a los resultados del año 2013, pendientes al día de la fecha de la preceptiva auditoría por la Intervención General de la Administración del Estado, el total de ingresos agregados para el conjunto de Renfe-Operadora ha sido para el ejercicio de 2.805 millones de euros, lo que supone un 4% por encima de los de 2012. De este importe, 1.852 millones corresponden al transporte de viajeros, 221,7 millones al de mercancías, 600 millones a las compensaciones por tráficos calificados como obligación de servicio público, incluyendo Cataluña y Ancho Métrico, y 163 millones a ingresos varios derivados de alquileres, servicios del área de fabricación y mantenimiento a terceros y venta de inmovilizado, entre otros. En el caso de los ingresos por transporte de viajeros, los 1.852 millones incluyen 17 por la incorporación de tráficos de la antigua FEVE. La alta velocidad y la larga distancia han generado unos ingresos de 1.152 millones de euros, con un crecimiento del 2,5% en ingresos y un 14,5% en viajeros transportados. Por su parte, si dentro de los servicios comerciales analizamos el efecto de los datos AVE, los ingresos alcanzan el 5,1% y un 20,9% el crecimiento en número de viajeros, destacando dentro de este crecimiento el efecto muy positivo de la nueva política comercial puesta en marcha en febrero de 2013, como el efecto de los nuevos servicios en ancho UIC entre Madrid y Alicante, Barcelona y Figueras y, en menor medida dada su fecha de implantación, el pasado 15 de diciembre, los servicios internacionales entre España y Francia.

Por lo que respecta a los gastos de explotación y volviendo a los datos agregados, estos se han situado en el cierre de 2013 en 2.559 millones de euros. Una vez imputadas amortizaciones y financieros extraordinarios, el resultado de 2013 se sitúa en menos 0,6 millones de euros, que, incorporando el resultado de las filiales de Mercancías, Irion, Multi y Contren, se convierte en menos 3,7 millones de euros. Por sociedades, los resultados han sido los siguientes, incluidos FEVE y las citadas sociedades absorbidas de Mercancías: Renfe-Viajeros, Sociedad Anónima, un resultado positivo de 57,6 millones de euros; Renfe-Mercancías, un resultado negativo de menos 76,9 millones de euros; Fabricación y Mantenimiento, menos 0,6 millones de euros, y la entidad pública empresarial Renfe-Operadora, la cabecera, 16,2 millones de euros. Para acabar, y en línea con la política iniciada el ejercicio anterior, el volumen de endeudamiento ha cerrado a 31 de diciembre de 2013 en 4.865,4 millones de euros, 138,5 millones menos que a 31 de diciembre de 2012, a pesar de haber asumido 160 millones de euros tras la incorporación de FEVE el 1 de enero de 2013, y el total de inversiones realizadas por la entidad se ha situado en 139 millones de euros.

A continuación, responderé a la petición del Grupo Socialista del 19 de abril de 2012 para explicar la subida de tarifas en los servicios de cercanías ferroviarias y media distancia en dicho año y también al

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 7

aumento de las tarifas de los servicios ferroviarios de media distancia aplicado desde el 1 de mayo de 2012 y que en el caso de Galicia afecta a los trayectos entre las principales ciudades gallegas. Por razones de sistemática y con la venia del señor presidente, me voy a permitir acumular ambas peticiones, ya que las tarifas de los servicios de Renfe en Galicia se sitúan en el mismo marco aprobado para el resto del territorio español. Como sus señorías conocen, los servicios de cercanías y media distancia han sido declarados obligaciones de servicio público por la Administración General del Estado y sus tarifas están sujetas al régimen de precios autorizados, sometiendo todas sus autorizaciones o modificaciones a la aprobación de los órganos competentes sobre control de precios. Por tanto, dicho régimen tarifario no puede atribuirse en ningún caso a una decisión autónoma de Renfe-Operadora, sino que su aprobación corresponde a la Comisión delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Fomento. Si tomamos los últimos años, las subidas de cercanías y media distancia en 2009 fueron del 5% y del 6,3% respectivamente. En 2010, y después de aplicada la subida del IVA del 7 al 8%, las cercanías quedaron en el 6% y la media distancia en el 7%. La subida de 2012 tuvo lugar en el mes de mayo de ese año por los nombramientos nuevos que se fueron produciendo a lo largo del ejercicio, ya que el Gobierno tomó posesión a finales del año anterior. Si anualizamos la subida que entró en vigor en mayo de 2012, esta subida en términos anuales, insisto, fue del 7,2%. Hay que tener presente la situación de déficit que se había venido generando en estos servicios ya que, como señalaba al principio de mi exposición, desde 2006 a 2010 a Renfe no se le compensó por el déficit real, sino por las cantidades incluidas en el contrato-programa 2006 y 2010, que eran notablemente inferiores. A 31 de diciembre de 2010 había una deuda acumulada de 906,9 millones de euros, que el primer presupuesto del Partido Popular en 2012 tuvo que compensar. En 2013 ya la subida de cercanías y media distancia fue del 3%; en 2014 la subida de cercanías fue del 1,86% y la de la media distancia del 1,9%.

Por otro lado, y atendiendo a las necesidades de los usuarios habituales y recurrentes, trabajadores y estudiantes, los incrementos de precios de los abonos de media distancia de alta velocidad, Avant, y de los billetes multiviaje y abonos de media distancia convencional fueron de un 3,8% y de un 2,86% respectivamente, en términos anualizados. Por lo tanto, muy inferiores a la media. Asimismo, en el año 2013 se eleva del 10 al 20% el descuento de ida y vuelta en los servicios regionales y Avant con un fuerte impacto, ya que este billete es el más utilizado en los servicios regionales. En el caso de Galicia, una subida en consonancia con la del transporte urbano en dicha comunidad, ya que el precio del billete del transporte urbano para autobús se incrementó en un 5,5%, según el Instituto Nacional de Estadística. El incremento de las tarifas en 2012 también estuvo en sintonía con las subidas de tarifa realizadas por otras administraciones con competencia en el transporte, como la Generalitat de Catalunya, con un incremento del 7,88%, o la del Consorcio de Transportes de Madrid en un 11%. Renfe presta estos servicios considerados de interés público por encargo del Estado en unas condiciones de frecuencia y precios que producen un déficit de explotación. Corresponde al Estado decidir qué parte debe financiarse por los usuarios y qué parte debe ser objeto de una subvención de explotación. Las dos vías de financiación de las obligaciones de servicio público son ingresos procedentes de los viajeros y compensaciones de la Administración General del Estado. Por tanto, la política tarifaria se articula como una herramienta más para asegurar el mantenimiento de dichos servicios. En concreto, en 2012 la subvención de explotación para los servicios de cercanías fue de 313,1 millones de euros y la de los servicios regionales de 212,1 millones de euros, incluyendo los rodalies de la Generalitat de Catalunya. En 2013 dichas subvenciones fueron de 364,7 millones de euros para los servicios de cercanías y 235,8 millones de euros para los servicios de media distancia, produciéndose un incremento por la absorción de FEVE.

A continuación, informaré sobre la cuestión planteada por el Grupo Parlamentario Socialista relativa a los problemas técnicos y coordinación en la puesta en servicio de la línea de alta velocidad y servicios de AVE Alicante-Madrid-Alicante. Como sus señorías conocen, la puesta en servicio del AVE Madrid-Alicante ha supuesto, al igual que ocurre en cada ocasión en la que se inaugura un servicio con nuevas infraestructuras, un nuevo escenario en el que necesariamente se produce una adaptación a dichas infraestructuras y a los sistemas tecnológicos para llegar a alcanzar las máximas prestaciones. Por ello, desde la inauguración del servicio los trenes han venido circulando con el sistema ASFA entre Albacete y Alicante. Desde el 19 de mayo de este año está operativo el sistema de Ertms nivel 2 y los tiempos de viaje empezarán a aprovechar las ventajas que permite este sistema de Ertms nivel 2 a partir del 15 de junio. Esta diferencia entre el plazo de mayo y el plazo de junio no es otra que la necesidad de adaptar los horarios, porque un acortamiento en los tiempos de viaje, que dará como mejor tiempo de viaje las dos horas y cinco minutos, ha requerido una adaptación de todos los horarios de salida de los nuevos trenes, y para ello se está aprovechando la fecha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 8

de referencia para los servicios de verano del 15 de junio. Pasado este primer año desde la puesta en funcionamiento, y también a partir del 15 de junio, Renfe va a incrementar a once servicios por sentido la frecuencia de trenes AVE entre Madrid y Alicante. En definitiva, un total de veintidós trenes de alta velocidad, once por sentido, con una oferta media diaria superior a las 7.100 plazas regulares circularán entre Madrid y Alicante. La oferta diaria de plazas se incrementa un 22% un día laborable, lo que supone 1.296 nuevas plazas, y la oferta actual diaria es de 5.736 plazas. Desde su inauguración el 18 de junio del año pasado, la demanda de estos servicios de alta velocidad ha crecido de forma constante, hasta alcanzar una ocupación media del 80%. A los servicios AVE entre Madrid y Alicante hay que añadir además los Alvia, que continúan ofreciendo entre ambas ciudades con origen-destino en Santander y Gijón, con un servicio diario por sentido respectivamente, y Galicia con dos servicios semanales.

Paso a responder a la petición del Grupo Socialista sobre el estado de las infraestructuras ferroviarias de su competencia en Huelva, si bien, como sus señorías conocen, la gestión de infraestructuras no está tanto en las competencias del operador, por lo que informaré sobre los servicios prestados a Huelva. Antes del 2 de junio de 2013 la relación ferroviaria de larga distancia entre Madrid y Huelva se cubría con trece servicios semanales en ambos sentidos; el 2 de junio de 2013 se implantaron refuerzos para la temporada estival, con una segunda circulación diaria por sentido. Con los refuerzos implantados la oferta en verano de 2013 fue de veinticuatro circulaciones semanales, dos por sentido en días laborables y una por sentido en sábados y domingos. El 27 de octubre de 2013, finalizada la temporada estival, se vuelve al esquema anterior, a la oferta de una circulación diaria por sentido, si bien los fines de semana se mantuvieron dos servicios. Como resultado del estudio de movilidad realizado por Renfe-Operadora, a partir de diciembre de 2013 la oferta se incrementa en una segunda circulación por sentido los fines de semana. Por tanto, la oferta actual es de dieciséis circulaciones por semana, oferta estándar, sin contar los refuerzos por los periodos festivos.

Para terminar esta primera intervención, y a petición del Grupo Parlamentario Catalán, informaré sobre los motivos por los cuales un pasajero fue obligado a bajar, junto a su nieto de cuatro años, del tren Talgo que salía a las 16:42 horas de Barcelona Sants con destino a Girona en la estación de Montcada i Reixac y qué medidas va a tomar Renfe para que los pasajeros puedan ser atendidos en catalán. El pasado día 5 de diciembre de 2013 la interventora del servicio Talgo Cartagena-Montpellier en el tramo entre Barcelona y Girona indica a un viajero, que viajaba con un niño, que debía llevar al menor sobre sus piernas, puesto que al ser menor de cuatro años y no llevar billete no podía ocupar plaza, máxime cuando en el mismo coche había otros viajeros en similares circunstancias con sus billetes correspondientes. El cliente se negó a llevar al niño en su mismo asiento, justificándose por el hecho de que el tren llevaba asientos vacíos. Finalmente, la interventora hizo bajar al viajero y al niño en la primera parada que realizó el tren. Puesto que la atención de la interventora no respondió ni a la cultura ni a los procedimientos existentes en los servicios de viajeros ante incidencias comerciales, con carácter inmediato se abrió expediente informativo, que se sustanció en la apertura de un expediente laboral disciplinario, que fue calificado como falta grave, con una sanción de tres días de empleo y sueldo. Asimismo, y con carácter inmediato, se sujetó a una supervisión a la empleada durante los días posteriores al incidente, a fin de reforzar la formación en el desarrollo de su labor a bordo de los trenes y la interlocución con los clientes y la atención a sus necesidades.

Respecto al uso del catalán en los trenes que transitan por Cataluña, quiero recordar a sus señorías que toda la información relacionada con los clientes, comunicados y soportes, teléfonos de atención al cliente, web, megafonía de trenes y estaciones de cercanías gestionadas por Renfe, cartelería, máquinas autoventa, etcétera utilizan al menos los dos idiomas oficiales de la comunidad, es decir, catalán y castellano. Así mismo, a bordo de los trenes que operan en diversas comunidades autónomas todo el tratamiento e información verbal grabado o emitida por el personal de la tripulación se encuentra formalizado en varios idiomas, y en especial en catalán. Desde hace años Renfe ha apostado claramente por el máximo respeto a la diversidad lingüística de nuestro país dada su vocación de servicio público y su búsqueda continua de la mejor atención a los clientes. La pluralidad idiomática en las distintas regiones se ve reflejada en el conjunto de actuaciones de Renfe, siempre sensible a las necesidades de los distintos públicos que utilizan los servicios ferroviarios y consciente de las demandas sociales en cada uno de los territorios donde presta sus servicios. Para abordar la realidad lingüística presente en las relaciones con los viajeros esta atención a la diversidad lingüística se ve reflejada en las diversas áreas y procesos de la empresa. En primer lugar, destacan los servicios a bordo con una estrategia encaminada a que el personal en contacto con los clientes conozca adecuadamente las lenguas cooficiales con el fin de que se pueda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 9

ofrecer una correcta información a los viajeros. A ello dedicamos medios y esfuerzos que mejoren la formación de nuestros empleados en este aspecto. También los sistemas de información, las actividades en redes sociales y la página web responden a esta sensibilidad lingüística con un portal multidiomas operativo tanto en el apartado de información como en el de venta de billetes.

Señor presidente, muchas gracias por esta oportunidad de intervenir en la Comisión de Fomento. Estoy a disposición de sus señorías para contestar a las preguntas e informar sobre cuantas cuestiones quieran formular y para hacerlo por escrito en aquellos casos en los que no disponga de la información en el momento.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de los grupos parlamentarios.

Me ha solicitado don Pere Macias, si tienen la bondad, que se le permita intervenir antes, con brevedad, porque tiene que atender otra obligación. **(Asentimiento)**. Tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias, señor presidente y señora portavoz del Grupo Mixto, por permitir este cambio en el orden de intervención.

En primer lugar, quiero saludar y dar la bienvenida al señor presidente de Renfe. Le agradezco muchísimo su comparecencia; yo creo que si los diputados, además de nuestras funciones, pudiéramos poner nota o calificación usted siempre la sacaría buena en sus comparecencias. Por tanto, quiero agradecerle la calidad de su información; también, por cierto, la calidad de su información por escrito. Yo solicité no hace mucho unos datos relativos a 2013; los recibí justamente ayer, aunque me consta que Renfe ya hacía días que los había sustanciado, pero ya se sabe —es un misterio— que a veces llega tarde. Por tanto, dispongo de alguna información que no he tenido tiempo de procesar aún, pero que va en el mismo sentido de alguno de los datos que nos ha dado el señor Gómez-Pomar.

Nosotros —ya lo hemos dicho en otras ocasiones— saludamos decididamente las medidas comerciales emprendidas por la compañía. Como toda medida comercial, unas veces funciona más y otras menos, pero hay que hacerla; esto empieza por cualquier empresa, sea del sector que sea. Hacer una política comercial siempre tiene un plus de riesgo, y en su asunción está un poco la sapiencia del propio negocio, si se me permite expresarlo en estos términos, aunque evidentemente ustedes son también una empresa, y fundamentalmente de servicio público. Nos gusta que se tomen estas medidas comerciales. En función de nuestro papel de control del Gobierno, debemos hacer una evaluación de las mismas y según los datos que tenemos vamos a hacerlo con la máxima precisión para intentar ayudar en la medida de lo posible. Ya le digo que entre lo que usted nos ha contado y los datos que tenemos creemos que en la larga distancia los resultados son satisfactorios. En AVE hay un mayor número de pasajeros, evidentemente entran nuevas líneas, etcétera; pero como consecuencia del aprovechamiento hay un crecimiento de cifras. Del 61% para el sector del ferrocarril, que es una buena cifra, pasar al 65% no deja de ser algo que indica que las políticas comerciales van bien. Simplemente diría que hay que estar permanentemente insatisfechos, ya que las políticas comerciales son una lucha diaria. Vale la pena hablar con todos los agentes (quienes venden billetes, el sector turístico, las comunidades autónomas, los alcaldes) para intentar perfeccionar todas estas medidas; pero en cualquier caso el camino estratégico emprendido por Renfe nos parece positivo, y no sabríamos decir nada más. En Alvia las cifras no son tan brillantes pero evidentemente hay unos vasos comunicantes entre unos y otros; sin embargo, yo quisiera también destacar que, por ejemplo, en Euromed, a pesar de las dificultades extremas de una línea como la del corredor del Mediterráneo tan insuficiente, sigue creciendo, y además aumenta el aprovechamiento. Nos hemos plantado en cifras del 62%, realmente muy importantes, y sigue creciendo el número de viajeros. De esto, por tanto, también vale la pena tomar nota.

Esta sería la parte de Renfe más comercial, y luego está la de obligación de servicio público, cercanías y regionales. En este caso, con algunas excepciones, 2013 no fue un buen año. Evidentemente esto tiene que ver con que si hay menos desplazamientos por trabajo hay menos viajeros. En este caso simplemente quiero pedirle dos cosas: primera, que nos dé datos —usted debe tenerlos hasta finales de mayo prácticamente— para ver si este año se nota, como sucede en otros medios, una cierta recuperación, que sería una buena noticia; y, segunda, que queda mucho por hacer desde el punto de vista de cercanías, creo que se pueden perfeccionar. En cuanto a los regionales le plantearía una cuestión de estrategia, que creo que es interesante y que Renfe debería acometer. Usted ha hablado de la deuda, que ha disminuido en 138 millones, teniendo en cuenta que de hecho serían 160 más por lo que ustedes han asumido de FEVE; por tanto, la deuda, siendo elevada, está descendiendo. Ha hablado de una cifra curiosamente coincidente, 139 millones de inversiones efectuadas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 10

Se me antoja que uno de los aspectos en los cuales ha habido que poner un cierto orden es en el material móvil, pero me da la sensación— por los datos que uno tiene, por las impresiones que hay, por las opiniones que uno busca— de que en estos momentos deberíamos estar planteando ya una política de adquisición de material móvil a medio plazo que, evidentemente, desde el punto de vista de la política industrial de este país sería muy necesaria. Usted sabe que un éxito de las políticas de este país ha sido la política de fomento del sector del automóvil, porque ha habido una política pública de apoyo sectorial, que cuesta dinero al erario público pero que yo creo que es francamente positiva. Para el sector de fabricación de material ferroviario es importante, porque en estos momentos está prácticamente trabajando para la exportación pero, como ocurre con el sector del automóvil, con esto solo no podemos mantener las fábricas existentes; esa es una de las asignaturas que deberíamos acometer. Renfe tiene la responsabilidad —a lo mejor el conjunto del ministerio o el conjunto del Gobierno— de definir a medio plazo una política coherente de inversión para que los fabricantes de material móvil supieran a qué atenerse. Este es un elemento que hay que plantearse. Posiblemente usted le no pueda dar respuesta, pero es una reflexión que vale la pena, por lo que me gustaría saber si ustedes ya están trabajando en ello. Por ejemplo, en cuanto al tema de regionales para mí es absolutamente imprescindible que dispongamos de un vehículo que yo llamo ferrobús del siglo XXI —el señor presidente me hace gestos afirmativos porque en Galicia es más necesario que en ningún otro lugar—, para poder hacer mínimamente rentables socialmente algunos servicios, porque con ciertos trenes de gran coste y de muchas plazas no podemos lograrlo. Es un elemento absolutamente estratégico de política de cohesión territorial que Renfe esté pensando en diseñar, en disponer de un tren de características mínimas para atender esta necesidad. Esto no existe y se da la paradoja de que el Gobierno de la Generalitat para atender a la línea de la Poble de Segur ha tenido que ir a comprar trenes a Suiza; me duele muchísimo, por lo que debemos ser capaces cuanto antes de diseñar este tipo de vehículo, que podría tener una gran rentabilidad desde todos los puntos de vista. Debería ser una prioridad.

Sabe que somos partidarios de la liberalización en algunos segmentos, por lo que considera que todo este esfuerzo que está haciendo Renfe le muscula, le prepara para el momento en que se introduzca esta liberalización, que esperamos que se produzca cuanto antes para poder dar así utilidad a nuestro inmenso parque de infraestructuras ferroviarias, lo que es mucho mejor para todos. Esto evidentemente no depende de usted, pero sí tener a Renfe musculada, preparada y comercialmente activa, por lo que la estrategia nos parece en cualquier caso francamente positiva. Usted ya me ha contestado al tema que le había planteado, por lo que queda aclarado y no voy a incidir más. Quiero formularle un tema menor, pero también sensible, al hilo de este y que usted comprenderá perfectamente.

Actualmente me escriben, diciendo —se lo traduzco—: Renfe ha externalizado el servicio de venta de billetes en unas cuantas estaciones de rodalies de cercanías. En estos momentos parece que el personal de esta empresa —me parece que se llama Avanza Outsourcing, que presta servicio en algunas de las estaciones de cercanías del área de Barcelona— muestra deficiencias tanto desde el punto de vista del conocimiento de su función de ventas, porque no tienen el nivel del personal de Renfe, como un desconocimiento absoluto del catalán. Me gustaría saber si esto sucede realmente. No tengo objeción alguna en que ustedes presten el servicio mediante las modalidades empresariales que crean más oportunas, pero exigiendo calidad en él; si hacemos *outsourcing* perdiendo servicio y calidad en la atención lingüística a los ciudadanos, como en otros aspectos, no será bueno. En estos primeros pasos hay que ser especialmente cuidadosos para aplicar esta modalidad, sobre la que —repito— no tenemos ninguna objeción si la empresa la considera necesaria para sus objetivos.

Le agradezco una vez más su comparecencia. Únicamente quiero comentarle que voy a tener que repreguntar porque me han pasado en dos ocasiones los datos de estaciones regionales, pero no los de las de alta velocidad; supongo que es un error. Le agradezco sus informes exhaustivos. Sé que es un trabajo arduo, y hay que agradecerlo. Sé que ustedes comprenden que esta es nuestra función, y yo también entiendo que este es un trabajo que hay que saber valorar y agradecer.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra doña Rosana Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señor presidente de Renfe, le agradezco, como en otras ocasiones, su presencia hoy en esta Comisión porque, a pesar de todo —lo hemos comentado en las reuniones de portavoces— no es usted de los cargos que precisamente menos comparecen. En su comparecencia de 11 de noviembre del año pasado ya le dijimos, y hoy lo tenemos que volver a repetir, que, en relación con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 11

lo que usted ha manifestado en su primera intervención en cuanto a que desde febrero de 2013 han puesto en marcha una nueva política comercial y tarifaria, que además, según sus propias palabras, ha introducido o está introduciendo en 2014 una serie de novedades comerciales dirigidas a mejorar el servicio; insisto, le decíamos y se lo repetimos ahora: ¿de qué está usted hablando, señor Gómez-Pomar? Usted está hablando fundamental, básica y casi exclusivamente del AVE y de la larga distancia. Señala que todo este plan de política comercial está dando buenos resultados —nos ha proporcionado una serie de datos— así como que ha acercado más el servicio a los ciudadanos. Yo, señor presidente de Renfe, cumpliendo el tópico, le digo que depende; también le digo que depende respecto de su afirmación de que se ha diseñado una amplia gama de tarifas a medida de los usuarios.

Quiero hablarle —para eso he solicitado su comparecencia desde hace bastante tiempo— de la media distancia que, en el caso de Galiza —como decía hace poco un diputado gallego de esta Comisión, es lo que hay— es lo que hay, media distancia básicamente. Los datos los ha dado usted mismo en su intervención anterior. En 2009 se produjo una subida de las tarifas de un 3,9%; en 2010 un 7%, ya contando la subida del IVA; en 2012 usted dice que es de un 7,2% en términos anuales, pero los cálculos son de casi un 11%; en 2013 un 3% y en 2014 un 1,9%. Es decir, según sus propios datos, citados por usted en la primera intervención, en ese periodo la subida en media distancia es nada más y nada menos que de más de un 23%, señor Gómez-Pomar. Usted me tendrá que reconocer que esta subida de más de un 23% en apenas tres años es absolutamente antagónica y contrasta con la situación económica, por un lado, que está viviendo la ciudadanía en general y, por otro, con esa política comercial y de rebaja en las tarifas que están siendo efectivas sobre todo en la alta velocidad y la larga distancia.

La media distancia es como el patito feo de Renfe en este momento. Cuando hablamos de media distancia nos estamos refiriendo a los trenes de Renfe que mayor número de viajeros transportan en Galiza por las circunstancias que todos conocemos, pese al descenso en el número de usuarios que se viene registrando, porque ustedes, sobre todo a raíz del Plan de racionalización ferroviaria, han eliminado servicios, líneas y frecuencias; aunque eso sí —usted también lo dijo en su primera intervención—, los gallegos y gallegas estamos maravillosamente conectados con Madrid. Es justamente nuestra mayor necesidad y demanda. Supongo que entiende la ironía, señor Gómez-Pomar, que en Galiza llamamos retranca. Usted alude a la situación de déficit de estos servicios y a que se enmarcan en las llamadas obligaciones de servicio público, por tanto, reciben las aportaciones públicas indispensables para garantizar su funcionamiento. El régimen tarifario mediante el cual se aprueban los precios de este transporte no es una decisión autónoma de Renfe sino que está autorizado por la Comisión delegada del Gobierno para Asuntos Económicos. No sé si usted con esta afirmación me está diciendo que debo borrarle de la Comisión de Fomento y adscribirme a la Comisión de Economía a ver si ahí me lo explican y se hacen responsables de estas subidas tarifarias en media distancia. La responsabilidad es de alguien, ¿verdad?, aunque la decisión, efectivamente, no la tome Renfe autónomamente. También me ha dicho, señor Gómez-Pomar, que la subida del ferrocarril en Galiza está en consonancia —tomé nota textualmente— con la que ha tenido el transporte público por carretera. Pues claro, más a favor de mis argumentos, señor Gómez-Pomar. Es decir, además de las subidas del ferrocarril, además de las subidas del transporte por carretera los ciudadanos —en este caso los gallegos— han tenido que soportar todavía muchas más y en su conjunto todas estas subidas —también la de más de un 23% en media distancia en Galiza— han llevado todas ellas, no la de media distancia en particular a miles de personas a la situación que están viviendo ahora. Señor Gómez-Pomar, desconocemos —nos gustaría que, si pudiese, nos lo aclarase— si la liberalización ya iniciada en Renfe va a influir todavía más negativamente en estas tarifas de media distancia o si usted sabe —me quedó claro que la decisión no es autónomamente de Renfe— si se van a congelar por lo menos durante un tiempo.

Concluyo, señor presidente. Vuelvo a insistir, la complicada situación económica de millones de ciudadanos dentro del Estado español —en particular en Galiza— creemos que debería llevar al Gobierno, precisamente, no a aprobar subidas de ningún tipo sino a vetarlas, a prohibirlas en este caso concreto, sobre todo en un territorio donde no disponemos de cercanías, nos tenemos que mover con transporte público urbano, en el caso de que podamos, que a su vez ha tenido una subida equivalente a la que ha experimentado la media distancia en Galiza. Señor Gómez-Pomar, son ustedes dados tanto en Renfe como desde el Gobierno —y así lo hicieron cuando debatimos en esta Comisión y en este Congreso el plan de racionalización—, a decir que muchas líneas y frecuencias se eliminaron porque no tenían viajeros. Vuelvo a expresarle la duda de siempre, depende del cristal con que se mire. ¿No aumentamos las frecuencias, las líneas y los servicios porque no tenemos viajeros o es al revés? Es que no somos capaces

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 12

de aumentar viajeros porque, precisamente, el servicio que se presta — vuelvo a referirme, evidentemente, al territorio de Galiza— es absolutamente deficiente en este sentido.

Para concluir, esta subida de más de un 23% desde 2010 —usted ha dado los datos, no yo— nos lleva a solicitar —usted puede transmitirlo, porque no es decisión suya— que no haya ninguna otra subida en este tipo de servicios —no me voy a referir solamente a Galiza, estoy hablando en general, pero se lo digo por lo que conozco del territorio por donde soy diputada—. He comprendido sus explicaciones sobre los resultados que está dando su nueva política comercial y tarifaria en las líneas de alta velocidad y larga distancia, pero tendrá que reconocer conmigo que contrastan, que son diametralmente opuestas a la política que se está llevando en media distancia. Supongo que en algún momento habrá que contemplar que eso perjudica justamente a los territorios que no disponen de otro tipo de servicio. Aprovecho de nuevo —hemos presentado muchas iniciativas en ese sentido— para transmitirlo y para recordárselo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, tiene la palabra el señor Sixto.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: No habíamos pedido la comparecencia, así que señalaré muy brevemente tres cuestiones: La primera es sobre una de las peticiones de comparecencia del Grupo Socialista sobre el ferrocarril a Alicante. Si no recuerdo mal las previsiones iniciales de puesta en marcha del sistema de seguridad más avanzado para los trenes a Alicante en principio creo que estaba previsto para el 1 de enero de este año, sin embargo se ha retrasado considerablemente, como ha dicho el señor presidente del Renfe en su comparecencia. Quisiera preguntar cuál es el motivo del tal retraso y que, desde la fecha prevista, se haya retrasado seis meses. La segunda cuestión que me gustaría preguntar es sobre el nivel de satisfacción de los usuarios en los cambios de la página web de Renfe para la compra de billetes o las quejas que se hayan producido y las incidencias que se hayan detectado por parte de la compañía en la gestión de la página web y la compra de los billetes. En tercer lugar, aunque estrictamente no tiene que ver con Renfe sino con la puesta en servicio de nuevos tramos de ADIF, pero lleva afectando a las cercanías de la ciudad de Valencia desde hace muchísimo tiempo, la línea de cercanías desde Utiel hasta Valencia sigue sin llegar a la estación del Norte desde hace no se sabe ya ni cuánto tiempo, después de las obras del AVE que ya llevaba más de tres años llegando a Valencia. ¿Cuál es la previsión para que esa línea de cercanías vuelva a dejar a los viajeros en la estación del Norte y no en la estación de San Isidro? Y una última cuestión muy breve: ¿qué perspectivas hay —al margen de las previsiones de mejora que tenga ADIF— de mejorar el servicio de conexión en la costa mediterránea, concretamente entre Valencia y Alicante, teniendo en cuenta que en una parte de ese recorrido ya hay vía de ancho europeo y, por lo tanto, los trenes pueden utilizarla? Es cierto que no hay intercambiador, pero qué previsión hay para aprovechar prácticamente la mitad de recorrido desde Fuente la Higuera hasta Alicante en las comunicaciones entre Valencia y Alicante.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, doy la palabra a su portavoz, don Rafael Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señor presidente de Renfe, muchísimas gracias por su comparecencia.

Ha mostrado usted un grado de satisfacción por su gestión en los últimos minutos que nos ha sorprendido. Hay muchos problemas en Renfe y en el transporte ferroviario, y usted prácticamente ha pasado sobre ellos de puntillas. Hay muchos retos, muchas incógnitas; hay incertidumbres entre actores, usuarios, representantes de los ciudadanos, y usted nos ha regalado una sucesión de cuñas publicitarias sobre los productos de Renfe, que podíamos haber consultado perfectamente en la web de la compañía. Nos interesa saber hasta qué punto está satisfecho el presidente de Renfe en función de sus objetivos estratégicos. Hemos tenido al presidente de AENA y nos ha dicho que su objetivo es el Ebitda. Nosotros no estamos de acuerdo, pero es legítimo. Espero que no sea el suyo porque al Ebitda no le va bien ni en el 2013 ni el primer cuatrimestre de este año. Según se ha publicado ha tenido 98 millones de euros de pérdidas, 65 millones de euros de pérdidas en viajeros, un 4% más de pérdidas que el año pasado; parece que no habrá beneficios hasta 2017 o 2018 siendo muy optimistas. Parece que el Ebitda no es su objetivo estratégico. Mejorar viajeros espero que tampoco lo sea porque, según los datos más recientes del Instituto Nacional de Estadística referidos a abril, el uso del transporte público en general ha decrecido en este país un 5,3%; según los datos de marzo el uso de ferrocarril ha decrecido un 1,7% (en general, en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 13

cercanías un 1,8%, en media distancia un 8,3%) y en abril la media distancia sigue decreciendo. Los datos son relativamente contrastables con el año pasado a causa de la ubicación temporal diferente de la Semana Santa. No son buenos datos en relación con los viajeros, señor presidente. La gran operación de las obligaciones de servicio público se saldó con la supresión de servicios, la supresión de viajes; muchos viajeros se quedaron sin poder hacer uso del tren, muchos municipios pequeños y medianos estuvieron aislados. Si su objetivo era mejorar el servicio, incrementar el número de viajeros usuarios de Renfe tampoco tiene usted motivos para la satisfacción. Espero que no fuera su gran objetivo manifestar un compromiso sólido con el empleo desde Renfe, primera preocupación de los ciudadanos; un ERE con miles de empleados a la calle. Es verdad que usted lo ha pactado, pero no dejan de ser empleados que van a la calle justamente en el momento en que el paro es la primera preocupación de los españoles.

Quizá sus objetivos tienen que ver con cuestiones más de fondo, por ejemplo, las mercancías. ¿Cómo van las mercancías? Puede que pase usted a la historia como el presidente de Renfe con menos cuota de transporte ferroviario de mercancías sobre el transporte terrestre de mercancías en muchos años. Podemos andar ya por el entorno del 3%. Es verdad que no es usted el único responsable, porque esta es una tendencia que viene de lejos; no está usted mejorándola, la está empeorando. Ayer tuve la ocasión de recibir a un grupo de empresarios asociados en torno a lo que llaman Centro de promoción del transporte de mercancías por ferrocarril que señalan la principal deficiencia en su gestión, en la gestión de Renfe, que es el primer operador ferroviario en el transporte de mercancías, a pesar de que supuestamente estamos liberalizados; digo supuestamente porque en más de un 80% de los transportes sigue siendo Renfe el principal operador; digo supuestamente liberalizados además porque, según me cuentan los propios operadores, los propios transportistas, la cosa funciona de la siguiente manera. Cuando a algún transportista privado se le ocurre hacer una oferta a 200 euros, aparece inmediatamente Renfe para hacer una oferta al día siguiente a 175, eso sí, con cargo a las pérdidas que pagamos entre todos los ciudadanos vía impuestos. Espero que la mejora del transporte de mercancías no fuera su propósito más estratégico.

En cuanto a la fortaleza de la empresa, no lo sé, señor presidente. Usted me dirá. ¿Adelantar la liberalización en el tráfico ferroviario de viajeros va a ayudar a fortalecer Renfe? ¿Lo están haciendo otros grandes operadores públicos ferroviarios en Europa? ¿Están adelantando la liberalización cuando Europa nos habla del horizonte 2019 por ahora? ¿Por qué adelantar la liberalización, señor presidente? ¿A quién beneficia adelantar el proceso de liberalización al que usted se ha referido hace un minuto, también en relación con la estrategia comercial? Además, usted ha dicho recientemente —tengo el recorte de prensa—: queremos liberalizar para que entre un solo operador. ¿Qué liberalización es esta? Señor presidente, o liberalizamos o no. Dice sí, pero solo un poquito; además señala que cuantos menos operadores mejor. Si cuantos menos operadores mejor, no pongamos ninguno privado, señor presidente. ¿Por qué uno y no dos, tres o cuatro? ¿Uno, y quién, señor presidente, y en qué línea? Leo inmediatamente debajo de sus declaraciones en los medios de comunicación que ya hay un preadjudicatario. Si al final resulta que ese es el adjudicatario real tenemos un problema, porque parece que esto no es una liberalización, sino un favor. Si además ese adjudicatario está relacionado con los intereses de un grupo de comunicación importante de este país, tenemos un problema. No estoy haciendo acusaciones de ningún tipo; solo digo lo que veo. Liberalización sí, para qué y para quién. ¿Va a beneficiar a los usuarios del ferrocarril en este país la liberalización del servicio de viajeros? ¿En qué? ¿Va a haber menor precio? ¿Van a poder mejorar sus ofertas del 70% de descuento? ¿Quién va a mejorar los precios, la seguridad, la calidad, la puntualidad de la que usted presume? ¿Para el usuario qué beneficio va a haber? ¿Va a fortalecerse Renfe, que es su obligación? Yo creo que no. De hecho, sus colegas en otros operadores públicos lo que quieren es que el horizonte de la liberalización se aleje; no que se acerque, que se aleje. No sé por qué nosotros sí. ¿Tenemos más músculo —decía el señor Macías— que los alemanes, que los franceses? No creo, señor presidente; las cifras no dicen eso. ¿Para quién la liberalización? ¿A quién hacemos un favor? A los usuarios no —creo— y a Renfe me parece que tampoco. Dice usted que cuantos menos operadores mejor. En fin, los expertos que ha convocado la señora ministra, cuyo trabajo van a presentar uno de estos días públicamente, después de haberlo filtrado a los medios de comunicación, por cierto, dicen lo siguiente en el borrador de su informe: Un proceso de liberalización puede devenir en una serie de problemas económicos y de falta de rentabilidad para las empresas prestatarias que aboquen a corto plazo a un deterioro real del servicio y se traduzca también en un deterioro de la imagen del ferrocarril. Esto es lo que dicen los expertos, y usted quiere solo un operador privado. ¿Si nos dejamos de esto, señor presidente?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 14

Estrategia comercial. Para valorar el resultado de la estrategia comercial necesitamos algo más que valores absolutos en términos de número de viajeros, de número de billetes. Necesitamos contrastar el resultado en valores absolutos con los resultados económicos de la empresa. Necesitamos saber cuánto nos cuesta sumar viajeros, porque a lo mejor no nos cuesta mucho o quizá nos cuesta demasiado y no es eficiente. ¿Cuánto nos cuesta cada viajero más?

Nos ha avanzado las cuentas de 2013 a grandes rasgos, sin auditar aún. En fin, las quisiéramos por escrito si es posible, señor presidente, con algunos desgloses, algunas pormenorizaciones absolutamente imprescindibles para saber de qué hablamos; los servicios OSP diferenciados de los servicios comerciales y de los servicios por línea. Si van ustedes a liberalizar, entre comillas —para un operador, eso sí—, alguna línea, díganos cómo le resulta al operador público en términos de explotación —cuánto ingresamos, cuánto gastamos—, para saber qué favor se está haciendo, o no, en cada línea. Necesitamos comprobar los efectos del tratamiento presupuestario para cubrir obligaciones de servicio público en servicios transferidos a Cataluña, porque a veces los emergen ustedes y a veces los sumergen. En fin, quisiéramos tener una relación pormenorizada de este dato de la manera más transparente posible.

Cambios en los periodos de amortización del material móvil. ¿Por qué? A veinte, a treinta, a cuarenta años una amortización del material móvil. ¿Esto no tendrá que ver con mejorar las cuentas en perspectiva, en imagen? ¿Cómo afecta a la calidad de la flota esto de amortizar a cuarenta años el material móvil? En fin, el efecto de los cánones de ADIF. No habla usted de ellos y es muy importante saber cuál es la política de cánones que está pagando Renfe, porque a lo mejor es la misma que se aplica a un operador privado eventual. Estas cosas las necesitamos saber para valorar si ustedes están haciendo una buena gestión o no. No hable usted de valores absolutos. Necesitamos saber estas cosas. Se han publicado los ingresos, que se incrementan en un 7%, pero los gastos se incrementan en un 8%. Esto no parece una cuenta muy rentable. Se han comido ustedes prácticamente el ahorro, ahorro cruel que pagamos todos con la materialización de las nuevas obligaciones de servicio público. Ustedes dijeron que nos íbamos a ahorrar 51 millones. Pues bien, han perdido unos cuantos más en el primer cuatrimestre del año. Ya nos hemos comido ese beneficio. ¿Esta estrategia comercial es acertada, por tanto?

¿Qué sentido tiene rebajar sustancialmente, en términos de justicia social, las tarifas que pagan los usuarios de la alta velocidad y subir año tras año las tarifas que pagan los usuarios de las cercanías y la media distancia? No me parece mal que se mejore la ocupación y que se practique una estrategia comercial inteligente, pero vamos a medir las cosas. A ver si a los viajeros de negocios, a los usuarios del tren de fin de semana les estamos haciendo mejoras y mejoras sustanciales en las tarifas, que tal vez es inteligente, y les estamos subiendo, subiendo, subiendo y subiendo las tarifas al currito que va a trabajar todas las mañanas, al estudiante que va a la universidad o al señor que va al médico al municipio de al lado. ¿Esto es razonable? Pues según y cómo. A grandes rasgos las cifras no nos parecen razonables, porque bajan ustedes un 11%, un 28% con carácter medio, las tarifas en alta velocidad y las están subiendo, según ha aclarado usted, del orden del 7%, del 3%, del 2% o del 11% en Madrid, donde gobiernan ustedes también, para las cercanías. No nos parece una buena política.

¿Han medido ustedes las consecuencias en términos de competencia intermodal en esta estrategia comercial? Estamos en pleno proceso también de renovación de concesiones en líneas de autobuses. No me duelen prendas en ganar viajeros a la carretera, porque en términos de eficiencia energética y de eficiencia ambiental es interesante, pero vamos a ver cómo lo hacemos. Si lo hacemos a base de engrosar las pérdidas, el debe, en la cuenta de explotación de Renfe a lo mejor no es muy leal, y yo no soy liberal, señor presidente; usted es más liberal que yo. Esto de ganarle viajeros a los autobuses a base de engrosar las pérdidas que pagamos con los impuestos de todos a lo mejor no queda muy bonito en un discurso liberal. Se lo digo por si acaso.

Voy terminando, aunque el señor Ayala me anima a seguir porque parece que le está gustando. Le haría una propuesta de cara a 2015. Si tiene usted margen presupuestario para cubrir pérdidas vía bajada de tarifas, le voy a pedir que lo haga también en las cercanías. Se lo pido formalmente como portavoz de mi grupo parlamentario. Mantenga usted la estrategia comercial que quiera en relación con la alta distancia, pero si tiene usted margen presupuestario para bajar un 28% las tarifas en el AVE, le voy a pedir que las baje en las cercanías y en la media distancia también un 28% de media. Me parece razonable; a ver si recoge usted el reto, me dice que sí y me deja usted aquí patidifuso. Sería muy razonable.

En relación con Alicante y Huelva, dos frases. Sabe usted que ha habido otras promesas incumplidas en cuanto a las fechas de implementación de máxima velocidad en el servicio Madrid-Alicante-Madrid. Se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 15

nos prometió a finales de 2013, se prometió en Semana Santa y ahora nos dicen que el 15 de julio. Ojalá que eso sea posible.

Hemos observado que los ratios de puntualidad del AVE en la línea Madrid-Alicante-Madrid son los más bajos de toda la larga distancia en España. ¿Por qué? Nos gustaría saber por qué. Quisiéramos también saber si se les ha demandado por parte de las autoridades regionales y locales la disposición de billetes conjuntos AVE-autobús de Madrid a Benidorm o a Torre Vieja. Necesitaríamos saber si tienen ustedes previstas obras de ampliación, duplicación de vía o desdobles en la entrada hacia Madrid de esta línea; saben ustedes que los tiempos se mejorarían y esto estaba previsto. Si tienen ustedes comunicación con ADIF, nos gustaría saber si por parte de ADIF se van a mejorar los accesos a la estación de Villena. Nos hemos gastado un dineral en llevar el AVE por aquella zona y los accesos son absolutamente precarios. Señor presidente, seguro que lo sabe usted, son precarios y los he visto con mis propios ojos. Es un camino de tierra, sin iluminación, que llega a la estación del AVE. Alta velocidad ferroviaria y, para llegar, caminos de tierra en los que los ciudadanos invierten mucho tiempo.

En relación con Huelva, sabe usted que hay demanda de mejora de servicios y que está fundada. En comparación con otras provincias andaluzas, las infraestructuras son las que son. Además, sabe usted que el material móvil que se utiliza allí no es el mejor. Ha habido quejas de averías recurrentes, incluso circula la información —no sé si contrastada— de que se utiliza para los servicios ferroviarios de Huelva material desechado en otras regiones. Sabe usted que esto duele. Y duele más cuando ustedes suspendieron una reunión montada desde la Diputación Provincial de Huelva con empresarios y representantes de ciudadanos en enero, pero se reunieron unos días antes con diputados del Partido Popular. En fin, falta una explicación a todo esto, señor presidente de Renfe. Le ruego que, al menos para que quede constancia en el «Diario de Sesiones», tenga usted a bien ampliar sus intenciones a este respecto.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, doy la palabra a don Andrés Ayala, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchísimas gracias, señor Gómez-Pomar, por su comparecencia. A los representantes de nuestro grupo nos ha parecido muy coherente y muy ajustada, fundamentalmente porque ha puesto de manifiesto que la llegada del Partido Popular al Gobierno supuso poner orden y cordura en el funcionamiento de Renfe. En su exposición se ha visto claro que las medidas que ha ido enumerando son medidas lógicas que se le hubieran podido ocurrir a cualquiera anteriormente. No es que en el Partido Popular seamos más listos que nadie, ni mucho menos, sino que simplemente aplicamos el sentido común y, sobre todo, tenemos ganas de servir al ciudadano, pese a quien pese. No hacen falta grandes y sesudos informes ajenos, sino simplemente tener dos dedos de frente y aplicar el sentido común. Señor Gómez-Pomar, no tenía sentido que hasta que ha llegado usted a la presidencia de Renfe no se coordinara todo lo existente con lo nuevo que se ponía en servicio. ¿Qué pasaba, que cuando algo nuevo se ponía en servicio era algo más que se añadía, todo funcionaba como tenía que funcionar y a nadie se le ocurría que ese nuevo servicio suponía la necesidad de coordinarlo y, en definitiva, de mejorar la rentabilidad de las inversiones que habíamos hecho? Tampoco entendemos cómo es posible que con los nuevos servicios, con las nuevas modalidades y con las nuevas posibilidades de coordinación y de interconexión, no se le hubiese ocurrido a nadie la revisión ni los ajustes de horarios y que hayamos tenido que llegar a 2012 para que esto se haga. O el billete combinado, a nadie se le ocurrió la posibilidad de establecer un billete combinado con la garantía de enlace para los distintos servicios ferroviarios. ¿A nadie se le podía ocurrir que un viajero utilizara primero cercanías para luego utilizar media o larga distancia? ¿A nadie se le podía ocurrir que eso conllevara una mejora en el precio del billete y en el costo del servicio para el ciudadano? ¿No se le podía haber ocurrido a nadie? Pues, según usted nos acaba de contar, esto ha supuesto un 31% más de nuevos pasajeros que han visto cómo se mejora el servicio simplemente con el establecimiento de algo que parece razonable. No puedo entender cómo hasta 2012 a los adalides del servicio público y a los defensores a ultranza del servicio ferroviario para el ciudadano no se les ha ocurrido. ¿Es que la izquierda no se había dado cuenta de las posibilidades que tenían nuestras infraestructuras y nuestro servicio ferroviario en España para establecer mejores servicios, mejores ofertas y mejores precios que lo hicieran mucho más atractivo y aumentaran los pasajeros, como usted nos ha dicho esta mañana? Evidentemente aumentan, porque de un 65% de ocupación hemos pasado a un 73% de ocupación en menos de dos años. Un aumento del 8% supone un clarísimo respaldo por parte de los usuarios a la política que se está llevando a cabo en Renfe. Además, eso ha supuesto un incremento de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 16

tarifas promocionales y, por tanto, de menor coste para el ciudadano en el conjunto. Vuelvo a recordar la gratuidad de las cercanías para los usuarios que utilizan también largo recorrido, pero luego se nos dice aquí que no supone bajada de las tarifas. Además, se nos ha ido diciendo también a lo largo del tiempo que estas pretendidas bajadas de tarifas iban a suponer una caída de los ingresos y hoy se nos ha vuelto a repetir que iban a ir a las arcas de lo que pagan los ciudadanos. En primer lugar, como diré luego, parece mentira que alguien se atreva a decir que se está incrementando la deuda de los ciudadanos españoles por la mejora de los servicios en Renfe. Antes se incrementaba la deuda y no había mejoras, sino clarísimas pérdidas de servicio. Por tanto, ahora hay menos deuda, hay mejor servicio y hay más tarifas de oportunidad para los pasajeros. No creo que sea el portavoz del Partido Socialista el que pueda venir aquí a hablar de importancia o de preocupación por la deuda, que dejaron donde la dejaron, y que ahora veremos dónde está. Que el Partido Socialista hable de deuda es un auténtico sarcasmo, señor Simancas. Más valdría que se dedicara usted a hacer propuestas racionales y no a venir a enfangarse en lo que no tiene defensa de ningún tipo.

Señor Gómez-Pomar, está claro que han aumentado los ingresos por el uso de los servicios ferroviarios en lo que llevamos del año 2014 y con relación al año anterior en un 7,65%, y también en un 14,7% los pasajeros, al margen de que ya subieron un 5% el año pasado y un 21% los viajeros en 2013. Aquí no tenemos más remedio que recordar a los agoreros portavoces del Partido Socialista en su comparecencia de noviembre del año 2013, en la que se le dijo, con gran énfasis y pareciendo que teníamos una solvencia académica fuera de lo normal: la política de precios es equivocada pues el anterior Gobierno bajó los precios de una forma prudente y el actual piensa en bajarlos mucho; viaja más gente, pero cuando se le pregunta por los beneficios, no da cifras. Usted sí ha dado cifras hoy de manera bien clara. Según el Partido Socialista, no era posible mantener una política de bajada de precios cuando los costes de mantenimiento habían subido y, por tanto, el balance resulta negativo. Magnífica predicción del entonces portavoz del Partido Socialista en esta Comisión cuando usted compareció, como digo, en noviembre del año pasado. Por tanto, señor Gómez-Pomar, aquí tiene legitimidad y autoridad para defender postulados, y quien no la tiene debería callarse, porque está claro que la política comercial que se está llevando a cabo por Renfe tiene como prioridad, en el frontispicio de su horizonte de atención, los beneficios y las ventajas para el usuario, evidentemente sin incremento de precio o con mejora del coste para el mismo. Eso se incrementa con otras medidas que usted ha señalado aquí, que no tienen ningún coste para el usuario pero que demuestran la preocupación que se tiene desde la presidencia de Renfe por mejorar ese servicio para el usuario, como son los coches en silencio, los equipajes puerta a puerta, etcétera.

Por otra parte, señor Gómez-Pomar, nuevamente existe la constatación de agujeros en las cuentas de Renfe. Qué sencillo es decir que no se incrementan las deudas aparentando mantener los importes del contrato programa y ocultando en el cajón los déficit de ese contrato programa con los costes que había tenido Renfe. Cada vez que vemos un servicio, un elemento que había estado gestionando el Partido Socialista, se demuestra siempre la misma máxima: gastar sin sentido y ocultar a los ciudadanos el agujero de la incompetencia e incapacidad por gobernar un país. Es lo que ha hecho el Partido Socialista. Por tanto, señor Gómez-Pomar, nos parece que Renfe se tiene que preocupar, como lo hace, por mejorar el servicio, hacerlo más atractivo para el ciudadano, que parece que sí, y no hacer oídos a los campeones de la deuda escondida y oculta que hemos tenido.

Señor Gómez-Pomar, la credibilidad, empezando por la presupuestaria, se consigue de otra manera, no diciendo lo que se ha dicho aquí esta tarde. Parece que no pensamos en el usuario y que la liberalización, a la cual han hecho especial referencia, es peor para el usuario. Eso ha dicho esta tarde aquí el señor Simancas. No sé si el señor Simancas está hoy obnubilado o preocupado por los ceses de personal que tiene el Partido Socialista, por esa serie de circunstancias que están poniendo cada vez más en tela de juicio por dónde van y hacia dónde nos llevan a todos, pero se dice aquí que es peor para el usuario la liberación del servicio y la competencia de los mismos y hacen otra vez de agoreros diciendo que se va a llevar a las empresas a una alocada carrera hacia el precipicio y que vamos a aumentar los gastos y se va a aumentar la deuda. ¿De quién, señor Simancas, de esos inconscientes e irresponsables empresarios españoles que van a meterse a tontas y a locas a dar una oferta en la que luego no vayan a saber que tienen un equilibrio presupuestario, un equilibrio financiero? Eso es lo que harían ustedes si tuvieran una empresa para prestar un servicio a los pasajeros, pero desde luego, por lo que estamos viendo y por la prudencia que se está implantando por parte de la empresa Renfe, ahora llevada por el señor Gómez-Pomar, parece que no. Por tanto, venir a dar lecciones en esta larga discusión sobre la liberalización nos parece también inadecuado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 17

Finalizo, señor presidente, con una referencia a la intervención sobre las tarifas de media distancia que ha hecho la diputada del BNG. A veces me gustaría, señor presidente, que habláramos en castellano en la Comisión, como es obligado. Quizá sea un defecto mío, pero cada vez que se habla de Galiza me acuerdo de Galifa, que para mí es una pedanía de Cartagena de 320 habitantes, se me va el subconsciente y tengo que darme cuenta de que se refieren a Galicia, no a una pedanía de 320 habitantes en Cartagena. Señor presidente, estaría bien que supiéramos en qué idioma hablamos.

Dicho eso, me gustaría que nos dijera cuál es la tasa de cobertura del precio del billete con los gastos reales. Parece que es que no se puede subir jamás una tarifa de los servicios de transporte de pasajeros por carretera, que evidentemente están sujetos a un contrato concesional con la Administración y que también responden a unos aumentos en los servicios básicos que se prestan. Es que no entendemos bien ni siquiera lo que es la obligación de servicio público, que consiste en prestar el servicio y recuperar algo de los márgenes que se puedan tener. Creo que las quejas de la diputada del BNG no se compadecen con la aceptación por parte de los usuarios. Los usuarios, evidentemente, han aceptado y han asumido los nuevos servicios y los nuevos costes, pues hay un aumento importante en el uso del ferrocarril. Por tanto, parece que los usuarios no están dejando bien a la señora portavoz, en este caso del BNG.

Señor Gómez-Pomar, quisiera decirle, y con esto sí que termino, que hay muchísimas ciudades que envidian los servicios de Galicia. Hay muchos territorios que envidian el servicio ferroviario a Galicia ya que no los tienen. ¿Sabe usted cómo se llama eso? Realismo. No otra cosa, sino realismo. Estamos encantadísimos con que Galicia tenga esos servicios y estamos encantadísimos con que cualquier parte del territorio español mejore en las prestaciones de los servicios y las ofertas que se tienen. Nos gustaría que todo eso se fuera acomodando, se fuera regularizando en el resto del territorio nacional, por ejemplo, en donde yo soy diputado. Pero no me quejo, sino que me alegro por los que lo consiguen y lucho para que los demás lo tengamos, con realismo y con aceptación de la política, que en este caso hace adecuadamente y extraordinariamente, por lo que se refiere a la gestión de Renfe, el señor Gómez-Pomar, por lo que le felicito.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder, tiene la palabra don Julio Gómez-Pomar.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Gómez-Pomar Rodríguez): Aunque el representante de CiU tenía que ausentarse, quiero que conste en el «Diario de Sesiones» mi agradecimiento a sus palabras de felicitación por la forma en la que él entiende que se producen las comparecencias del presidente de Renfe. En relación con las peticiones que ha hecho de información y de datos, los suministraré puntualmente.

Me voy a referir a la intervención de la señora Fernández, del Bloque Nacionalista Galego, en representación del Grupo Mixto, a las distintas cuestiones que se han planteado. Hay una cuestión que está de alguna manera presente en toda la comparecencia y que podría ser una respuesta global, y es la impresión de que los viajeros del AVE y larga distancia son ciudadanos de una condición distinta de los ciudadanos de las cercanías y la media distancia, que hay una especie de ciudadano de largo recorrido que es rico y al que no hay que bajarle los precios y unos ciudadanos que son pobres y usan las cercanías, una especie de falsa dicotomía en el discurso. Lo que hay son unos servicios comerciales que no pueden estar subvencionados y unas obligaciones de servicio público que se admite que estén subvencionadas. La cuestión es si la compañía puede ajustar los precios en los servicios comerciales sin incurrir en un déficit de explotación, y por tanto esta es una política rentable, y, en relación con los servicios de media distancia y de cercanías, cuál debe ser el esfuerzo mediante impuestos y cuál debe ser el precio para facilitar la movilidad en los entornos de media distancia y en los entornos de las ciudades. Yo creo que este es el punto de la discusión. En mi opinión, no tiene mucho sentido enfrentar unas políticas con otras. La política de reducir precios en el AVE, si conduce a más viajeros, más ingresos y mejora el margen de explotación, es buena por naturaleza, y además no se puede mezclar con la política de obligaciones de servicio público, porque no podría haber una transferencia de los resultados de los servicios comerciales a las obligaciones de servicio público. Son dos mundos que tienen que estar contable y conceptualmente separados. Por tanto, no podemos hacer cosas en un sitio o en el otro porque cada una tiene su propio entorno de decisión.

Dicho esto con carácter general, la siguiente reflexión, en línea con lo que señalaba el señor Ayala, es que si los servicios a Galicia en los trenes que van desde Madrid a las distintas capitales de Galicia, los nuevos servicios diurnos que se han puesto, tienen tasas de crecimiento del 50% o del 80%, con cientos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 18

de miles de viajeros que los están utilizando, estamos haciendo un servicio a cientos de miles de personas. Esto es algo incuestionable.

Se plantea que los servicios de cercanías y media distancia han tenido un incremento a lo largo de un periodo largo de un 23%. Supongo que será así, no he calculado la tasa de crecimiento de los tres años. Piense que si no se produce una adaptación a los costes del suministro de energía eléctrica y los demás costes de mantenimiento que soportan los trenes, lo que hacemos es abrir la proporción de lo que se paga por billete y lo que se paga por impuestos. Eso es sencillamente lo que hacemos. Por tanto, la discusión nuevamente tendría que ser qué tasa —como muy bien señalaba el señor Ayala— debe cubrirse con el billete, hasta cuánto es aceptable, y qué tasa debe ser cubierta mediante impuestos. Esta es la verdadera cuestión y sobre lo que deberíamos tener una discusión a fondo. Los precios los aprueba la comisión delegada, pero hay un análisis y una propuesta de la compañía que es lo que entiende que es razonable. No quiero trasladar en absoluto la responsabilidad exclusivamente al órgano que toma la decisión porque lo hace a propuesta de un órgano como es la compañía, pero sí es verdad que, en último término, hay que tener en cuenta una serie de factores que van más allá de las propias cuentas de la compañía cuando se toman decisiones sobre precios que afectan a los ciudadanos.

Entro en la explicación de los servicios en Galicia y también de la subida. Como señalaba, lo primero que nos encontramos es un déficit en la liquidación del contrato programa de 2006 a 2010 por obligaciones de servicio público de 906 millones de euros, al que ha habido que hacer frente con los presupuestos que se han ido aprobando. Este es el primer dato de referencia. Tomar una decisión de reducción de los precios de aquellos servicios que han generado este desfase no parece que sea la primera medida que uno debería de tomar y, por lo tanto, abultar el déficit de la compañía y, por ende, el déficit latente del Estado, que tendrá que acabar financiando ese desfase. Nosotros, señora Pérez Fernández, sí atendemos a los estudiantes y a los trabajadores. Buena prueba de ello es el uso que están teniendo los servicios Avant entre Orense y Santiago con unos abonos de estudiantes y con unos precios extraordinariamente competitivos. Nuestro interés es intentar aplicar los mejores servicios y a los mejores precios. En esa misma línea, este Gobierno hizo la declaración de obligación de servicio público de todos los servicios de FEVE, servicios que, no olvidemos, comprende trenes regionales que conectan Galicia con el resto de las comunidades de la cornisa cantábrica y que se refieren también a los servicios de cercanías que existen en Galicia. No pensamos, y lo digo honestamente, que los precios hoy día de los servicios de cercanías ni los precios de media distancia, en comparación con los precios de otros servicios ferroviarios y desde luego en comparación con cualquier servicio ferroviario en el resto de Europa, sean unos precios desventajosos para sus usuarios.

Anticipo la contestación a la pregunta que me planteaba el señor Ayala porque creo que es ilustrativa de buena parte de este debate. El precio del billete de media distancia cubre el 40% de los costes de explotación. Es decir, hay una subvención del 60% de los costes de explotación en la media distancia y una subvención del 43% en los servicios de cercanías. La cuestión es: ¿en vez de ser un 60% el déficit tendría que ser un 70% o un 80%? Esto significa que los impuestos de los ciudadanos tendrían que satisfacer inmediatamente estas necesidades. Todo es cuestión de opinión, pero cuando en media distancia más de un 50% del coste no lo sufraga el que lo usa y casi un 50% del coste de cercanías no lo sufraga el que lo usa, me parece que hay un compromiso social muy elevado con lo que es la organización de las obligaciones de servicio público en España. Entiendo que esta es una cuestión opinable y sobre la cual se pueden tener distintos puntos de vista.

Voy a comentar las cuestiones que planteaba el diputado don Ricardo Sixto en relación con el retraso en la línea de Alicante, que también han sido planteadas por el señor Simancas, y luego algunas cuestiones sobre la satisfacción de usuarios y las cercanías. Quizá lo veo desde el punto de vista del operador ferroviario. No puedo estar al tanto en los retrasos de instalación en línea y de funcionamiento de la infraestructura y de sistemas, estoy pendiente de ello, pero lo trato de ver desde el punto de vista positivo, y los datos que estamos ofreciendo de uso de la línea Madrid-Alicante son francamente buenos, la satisfacción con la línea es elevada y vamos a poder reducir en breve, a partir del 15 de junio, los tiempos de viaje. Para mí, esa es la manera de mirarlo. ¿Que haya podido haber retrasos en la construcción o en el diseño de la infraestructura? Es muy difícil planificar bien los tiempos en una infraestructura, lo hemos visto a lo largo de la historia, no a lo largo de este periodo, y las obras se dilatan más allá; pero yo creo que aquí estamos dando ya un servicio muy bueno a todos los ciudadanos y en unos tiempos muy competitivos.

Sobre cuestiones de infraestructura en las cercanías de Valencia-Utiel, estas cuestiones no es que no las conozca, las conozco, pero no es mi misión el dar una opinión porque correspondería al presidente de ADIF. Sí tengo que decir que en relación con los servicios Avant hay un nuevo servicio, que es el servicio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 19

Requena-Valencia, que Requena está relativamente cerca de Utiel y que estamos proporcionando un nuevo servicio a buen precio a las personas que viven en ese punto.

Paso a continuación a comentar y a tratar de responder a las preguntas que planteaba el señor Simancas. Debo comentar que no me ha quedado claro si el Ebitda me debe preocupar o no me debe preocupar, después de la intervención del señor Simancas, porque, por un lado, me habla de la preocupación por los resultados en el largo recorrido o en los primeros meses de 2014, pero luego me dice que me emplaza a ver si soy capaz de promover una reducción del 28% en el precio de cercanías. Admítame como economista el redondeo de los 28 a los 30 y que me refiera al conjunto de las OSP; el 30% de 600 millones que cuestan las OSP son 180 millones, lo que significaría en ese mismo momento aumentar el déficit de explotación de Renfe en 180 millones y el del Estado en la misma cuantía, lo cual significa que evidentemente no me preocuparía el Ebitda si tomo una decisión de esa naturaleza. Pero, insisto, por decirlo de una manera seria, que al final se trata de cuál es la tasa de cobertura que tienen que tener los billetes respecto del total de los gastos.

Sabe bien el señor Simancas que los resultados de 2014, como los resultados de 2013, vienen en muy buena medida condicionados por el esfuerzo que Renfe está haciendo de aportación al ADIF para la financiación del mantenimiento de infraestructuras, es decir, que el comportamiento de las cuentas de Renfe en sí mismo, cómo está gestionando los servicios comerciales o la recuperación del déficit de explotación en el entorno de las obligaciones de servicio público está mejorando a lo largo de este tiempo y eso es lo que está permitiendo hacer un mayor esfuerzo de contribución al sostenimiento del mantenimiento, y eso es lo que en definitiva impacta de una manera más significativa en las cuentas de la compañía.

El señor Simancas hablaba también del compromiso por el empleo de Renfe al tiempo que hace un ERE. Conoce bien que el ERE ha sido de 500 personas, que lo han solicitado 1.000, que ha tenido un carácter voluntario y que, por los datos que me daba el director general, transcurridos los plazos, no hemos tenido ni una sola reclamación por parte de ningún trabajador ni de ninguna organización sindical en relación con el ERE, lo cual nos llena de satisfacción porque creemos que lo hemos hecho de una manera pactada, de una manera dialogada y que esto ha sido beneficioso para todos. Hablaba también de que yo daba buenos datos de viajeros pero que eso no se correspondía con la realidad. Hoy, a primera hora de la mañana, me pasaba el director de Comunicación un teletipo de la agencia Europa Press donde salían los datos del Instituto Nacional de Estadística y decía que los viajes en AVE habían crecido un 21%, mientras que el transporte por carretera había bajado. Yo aquí afortunadamente es que no tengo que hacer esfuerzo, porque me lo dice el Instituto Nacional de Estadística y me lo dice esta mañana, no necesito acudir a otras fuentes para poner de manifiesto que verdaderamente en el largo recorrido y la alta velocidad estamos creciendo. Y los datos de 2013, con más de tres millones de usuarios, significan que estamos verdaderamente haciendo política social, porque yo creo que el que en España se utilice el tren es política social, sin duda de ningún tipo, sea para moverse en cercanías o sea para coger un tren de Madrid a Cádiz, de Madrid a Santander, de Madrid a Galicia o de Madrid a Figueras.

Me preguntaba por la liberalización, si es o no bueno adelantarla. Renfe no toma decisiones sobre el proceso de liberalización. Nosotros, sobre el marco liberalizador que nos dé el Ministerio de Fomento, allá operaremos. Yo me permitía hacer el otro día un comentario más como economista que como agente activo de que el mercado ferroviario, por lo que he ido aprendiendo de él, tiene un efecto de economía de escala muy elevado, hay que tener mucho tamaño para poder operar. Y ponía un ejemplo límite: imaginemos una empresa que compra un solo tren para hacer un solo recorrido, si ese tren se le estropea, necesita otro tren para suplir. Es decir, que el 50% de su flota, salvo que lo contrate con Renfe, estaría asignado exclusivamente a que se pueda producir una incidencia en un momento determinado para dar un servicio. Quiero decir que el tamaño de red, el poder utilizar trenes en unas zonas y en otras es algo que existe en todos los países y eso es lo que a mí me llevaba, como observador y como economista, a decir que quizá un operador sea una cosa adecuada. Pero insisto, y lo quiero dejar muy claro, no corresponde a Renfe fijar ni el número de licencias ni las vías que se abren ni las condiciones de liberalización. Cuando se abra, nosotros competiremos.

¿Que la liberalización es buena? Pues yo creo firmemente que la liberalización va a ser buena. También es cierto, y lo he dicho muchas veces, que no todos los mercados son capaces de extraer de la liberalización los mismos beneficios. Yo creo que es más fácil extraer beneficios de la liberalización en la venta de productos que se llaman *commodities* que en un servicio más complejo. Creo que es más fácil extraer ahí los beneficios que aquí. Pero creo, sin duda, que una liberalización paulatina, hecha con cabeza, hecha de una manera gradual, nos irá poniendo en la pista adecuada para cuando la aplicación de las directivas y los reglamentos comunitarios nos obliguen sí o sí a abrir los mercados ferroviarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 20

Entonces, yo creo que el hacerlo despacio, el hacerlo bien, el hacerlo con control, va a ir preparando el mercado y sin duda traerá mejoras para los ciudadanos.

Se refería también a los criterios de amortización. La realidad es que a nosotros los fabricantes ferroviarios nos dicen que los trenes de alta velocidad o los trenes de cercanías o los trenes de media distancia duran cuarenta años. Si amortizamos a lo largo de toda la vida, pues amortizaremos a los cuarenta años, no nos asiste otra idea que el ir acompañando las dotaciones a la amortización con la vida útil de los trenes.

Hablaba también de la competencia intermodal. Aquí nuevamente me escudo en que mi obligación como presidente de Renfe empieza y termina en Renfe; con una visión social de lo que pasa en Renfe, pero termina y acaba en Renfe. Yo estaré a las instrucciones que me dicte el ministerio en relación con muchas de las decisiones, pero ni la política de transporte de concesiones de autobús ni la política de transporte aéreo ni el grado de ocupación de los aeropuertos, que corresponde a mi querido colega José Manuel Vargas, están en el radio de mis preocupaciones diarias, porque las que me han asignado son las de velar por la compañía.

Con respecto a las otras preguntas, desconozco la cuestión de los accesos a la estación de Villena, no le puedo dar una respuesta. Y en relación con Huelva, el material móvil que estamos utilizando entre Sevilla y Huelva es de los materiales más modernos que tiene Renfe. Es verdad que ha habido algunas incidencias con trenes de CAF. Hemos hablado con CAF y ha puesto expresamente a una persona para la supervisión del funcionamiento de los trenes de CAF. El señor presidente de la diputación iba a tener una reunión conmigo; no la pudo tener conmigo, la tuvo con el director general de viajeros, el señor Minayo, que me consta que sabe mucho más de relaciones ferroviarias de las que pueda conocer el presidente; o sea, que cualquier información que hubiera necesitado está a su disposición. He tenido reuniones con los empresarios, he tenido reuniones con el delegado del Gobierno y a lo largo de la presentación he puesto de manifiesto que hemos aumentado el número de circulaciones con Huelva. La realidad es que las tasas de ocupación de los trenes directos a Huelva son bajas, están entre el 50% y el 45%; no son unas tasas de aprovechamiento elevadas, pero aún así estamos tratando de dar el mayor servicio posible.

Finalmente, me referiré a la intervención del señor Ayala al que agradezco el reconocimiento que desde su grupo parlamentario se hace a la labor que está haciendo la compañía. Es cierto que nada más llegar tuvimos que hacer frente inmediatamente a problemas de coordinación y de deuda latente que exigió acciones en el año 2012 y que, como señalaba también, las tasas de la cobertura de la media distancia son opinables, pero, en mi opinión, hay un esfuerzo con cargo a los impuestos de los españoles muy elevado para que estos servicios estén en unos precios asequibles. Comparto también su criterio de que los servicios a Galicia desde luego desde que yo estoy en la presidencia han aumentado, han mejorado en los tiempos y la respuesta de los ciudadanos con las tasas de utilización y de crecimiento de los servicios yo creo que es la mejor respuesta a esa afirmación.

El señor **PRESIDENTE**: Para aclaraciones solicita la palabra doña Rosana, pero antes quisiera decir lo siguiente. Ya que el señor Ayala se ha dirigido a mí en relación con la forma que ha utilizado la diputada doña Rosana, dada mi condición de gallego, le informo que la diputada en ningún momento se ha referido a Galifa. Usted ha entendido Galifa, que es una localidad que está a 9 kilómetros de Cartagena, pero ella no se ha referido a Galifa, se ha referido a Galiza, con zeta. **(El señor Ayala Sánchez: Suena como Galifa)**. Le informo para su conocimiento, con toda cordialidad, que, si bien la única forma oficial del topónimo de la comunidad es Galicia, la forma Galiza es una forma contemplada en las normas ortográficas y morfológicas del idioma gallego; es una forma legítima de utilización, Galicia y Galiza, aunque la oficial sea Galicia. Quiero decirle también, con toda cordialidad, que el topónimo Galiza en concreto era usado ya en el gallego medieval, luego quedó en desuso, en el siglo XIX, durante el llamado Rexistamento de la lengua gallega se recuperó y lo recuperaron intelectuales y literatos de la potencia, por ejemplo, de Castelao o de Otero Pedrayo. De modo y manera que el término Galicia es el término oficial, el término Galiza está aceptado también por nuestras normas morfológicas y ortográficas y, con toda cordialidad, se utiliza en nuestra comunidad autónoma.

Ahora doy la palabra a doña Rosana Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Muchísimas gracias, presidente, no solo por esta respuesta, sino por la agilidad que ha tenido en darla. Era justamente la que yo iba a dar. En todo caso, no sé si tengo que pedir disculpas por mi dicción; intentaré mejorarla e incluso si necesito iré a algún tipo de especialista. Les

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 586

11 de junio de 2014

Pág. 21

ruego que quien no me entienda o le parezca que no pronuncio claramente me lo diga porque no lo voy a tomar a mal, igual que no tomo a mal que por la Administración del Estado y por muchos representantes —no por todos— de la Administración del Estado se utilicen sistemáticamente las formas toponímicas gallegas en castellano, que no existen. Por ejemplo —y con toda cordialidad, señor Gómez-Pomar—, en su primera intervención se ha referido a El Grove y Finisterre cuando la forma —no solo aceptada en nuestras normas morfológicas y ortográficas por la Real Academia Gallega, sino su forma toponímica oficial, la única— es O Grove y Fisterra. Por tanto, con esta misma cordialidad, aceptaré cualquier crítica a mi dicción, pero, desde luego, tal como ha dicho el presidente, esta es una forma toponímica que se viene utilizando en Galiza nada más y nada menos que desde la Edad Media y que no es utilizada única y exclusivamente por unas cuantas personas o por un número reducido de ellas, sino que está aceptada y se utiliza en nuestro país.

¿No puedo decir nada más sobre la intervención del señor presidente de Renfe?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene un minuto, por si quiere hacer alguna aclaración.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señor Gómez-Pomar, le agradezco muchísimo su tono en la respuesta a mi intervención, pero le aclaro, por si se ha entendido de otra manera, que, desde luego, mi intención no es establecer una dicotomía entre servicios de AVE o larga distancia para ricos, para territorios ricos o con más posibilidades y servicios de media distancia para territorios pobres. Mi intención no era esa, simplemente, puesto que usted ha venido aquí a exponer la política comercial y tarifaria de Renfe, me limité, como nuestro querido paisano Valle-Inclán, a dar una definición de la realidad, de lo que está pasando. Entiendo —y permítame también esto— que el debate de si efectivamente el 60% de subvención que va a través de los impuestos de los ciudadanos es mucho, poco, suficiente o insuficiente va más allá de esta Comisión, lo entiendo. Podría ir al mismo sitio de debate político al que debieran ir, por ejemplo, los millones de euros de impuestos de los ciudadanos que fueron, por ejemplo, para el rescate de los bancos, pero entiendo que no es su competencia. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra).**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Le agradezco profundamente el rigor académico y la corrección que me ha hecho. Tomaré buena nota, trataré de oír desde el punto de vista fonético las expresiones que se hacen y ya no sé si lo que me queda, señor presidente, es tratar de convencer a los 350 habitantes de Galifa que se denominen de otra manera o que se llamen gallegos directamente. No lo sé. Seguiré acordándome de la pedanía de mi pueblo cada vez que oiga esa expresión y, evidentemente, trataré de que no me suponga ninguna distorsión en mi percepción acerca de Galicia que, por otra parte, es una región a la que admiro y aprecio.

El señor **PRESIDENTE**: Nos consta, señor Ayala.

Muchísimas gracias, don Julio. Creo que su intervención ha sido muy completa. Ha respondido perfectamente a todos los grupos parlamentarios y le seguimos deseando lo que otras veces en sus comparecencias: mucho éxito a Renfe porque el éxito de Renfe será también el éxito nuestro.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y diez minutos de la tarde.