



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1985

II Legislatura

Núm. 328

COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSEP MARIA TRIGINER FERNANDEZ

Sesión celebrada el miércoles, 26 de junio de 1985

Orden del día:

Debate y votación de las propuestas de resolución que, en su caso, puedan presentarse por los Grupos Parlamentarios en relación con los Informes del primero y segundo semestres de 1984 del Consejo de Seguridad Nuclear

Comparecencia del señor Presidente de RENFE, para que informe a solicitud del Grupo Centrista:

— Sobre la situación de la empresa Transportes Interurbanos de Tenerife, S. A. (TITSA), y de los planes proyectos de RENFE sobre la misma.

A solicitud del Grupo Popular:

— Sobre grado de cumplimiento del Contrato-programa Estado-RENFE.

— Sobre estado actual y evolución de la situación económica y financiera de RENFE.

— Sobre situación social y laboral del personal de RENFE.

— Sobre proyectos de RENFE en relación con el mantenimiento, conservación y/o ampliación de sus medios actuales.

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

El señor PRESIDENTE: Buenos días. Vamos a iniciar la sesión del día de hoy.

En el orden del día estaba previsto, como saben SS. SS. la comparecencia del Presidente de IBERIA, a solicitud, por una parte, del Grupo Parlamentario Centrista y, por otra, del Grupo Parlamentario Popular. Digo esto porque hemos recibido un télex, tanto por parte de la Secretaría de Estado como por parte del Presidente de IBERIA comunicando la imposibilidad de asistir en el día de hoy, debido a que estaba previsto, por parte del Presidente de IBERIA, un desplazamiento a un país, creo, sudamericano.

A la vista de ello, vamos a tener que suspender la tramitación de este punto del orden del día y, como es lógico, la comparecencia queda pendiente para poderse tramitar lo antes posible.

Tiene la palabra el señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿Cuándo se ha recibido ese télex?

El señor PRESIDENTE: Ayer.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿No ha habido ninguna posibilidad de poderlo comunicar a los miembros de los Grupos Parlamentarios integrantes de esta Comisión?

El señor PRESIDENTE: Es posible, no lo sé.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Agradecería que en lo sucesivo se tratara de hacerlo así, puesto que ayer estábamos todos aquí y es posible que algún componente de esta Comisión a lo mejor se ha dedicado a preparar la comparecencia del señor Presidente de IBERIA.

Yo entiendo que si se recibe en tiempo y forma, la más elemental delicadeza aconseja comunicárselo a los Grupos Parlamentarios, y no sobre la marcha, en el momento de estar aquí.

El señor PRESIDENTE: Procuraré tenerlo en cuenta, a la vista de sus manifestaciones, aunque la verdad es que nunca hubiese creído que un tema como éste se tuviese que preparar precisamente el día anterior. Me imaginaba que estaba preparado a partir del momento en que se solicitaba la comparecencia.

En todo caso...

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Imagina mal, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Señor Trillo, por favor, estoy en el uso de la palabra.

Voy a tener en cuenta en el futuro estas observaciones por parte de S. S.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, señor Presidente.

DEBATE Y VOTACION DE LAS PROPUESTAS DE RESOLUCION QUE, EN SU CASO, PUEDAN PRESENTARSE POR LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS EN RELACION CON LOS INFORMES DEL PRIMER Y SEGUNDO SEMESTRE DE 1984 DEL CONSEJO DE SEGURIDAD NUCLEAR

El señor PRESIDENTE: Vamos a pasar al tratamiento del primer punto del orden del día, sobre debate y votación de las propuestas de resolución que, en su caso, puedan presentarse por parte de los Grupos Parlamentarios en relación con los Informes del primer y segundo semestre de 1984 del Consejo de Seguridad Nuclear.

Antes de tramitar este punto, habida cuenta de que hay un informe de la Ponencia, quisiera preguntar a SS. SS. si algún Grupo Parlamentario o algún representante de la Ponencia desea hacer uso de la palabra para explicar el contenido, temas, trabajos y observaciones llevadas a cabo con motivo del trabajo de Ponencia. (Pausa.)

No hay ningún Grupo Parlamentario que desee intervenir al respecto. En este caso, el punto queda reducido a la tramitación de las propuestas de resolución.

¿Algún parlamentario desconoce el contenido de estas propuestas? (Pausa.) Quisiera informar a SS. SS. de que, si algún parlamentario desea tener una copia, se encuentran a disposición de ustedes en la entrada de la Comisión.

En lo que se refiere a la tramitación de las propuestas de resolución, ¿algún Grupo desea intervenir respecto a las propuestas de resolución del primer semestre? (Pausa.) ¿Respecto al segundo semestre? (Pausa.)

Comprendo que SS. SS. deseen intervenir en la explicación de voto, pero como Presidente tengo la obligación de preguntar si hay posibilidad de que algún parlamentario desee hacer uso del derecho que tiene de exponer su posición antes de la votación.

En este caso, vamos a pasar directamente al contenido de las votaciones correspondientes a las propuestas. (Pausa.)

Esta Presidencia se ve obligada a suspender o, en todo caso, a sugerir a SS. SS. que cambien el orden de las intervenciones, por la sencilla razón de que no hay quórum en la sala y no puedo someter a votación las propuestas de resolución.

¿Les parece que anticipemos o cambiemos las previsiones de SS. SS. y, por consiguiente, inicien el primer turno explicando las posiciones?

Vamos a empezar el turno de intervenciones, como es habitual en estos casos, de menor a mayor.

Por parte del Grupo Parlamentario Vasco, PNV, tiene la palabra el señor Echeberria.

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: Yo deseo iniciar esta intervención señalando que, desde nuestro punto de vista, la tramitación que se ha seguido podría con-

templarse desde dos aspectos. El primero de ellos, el funcionamiento en sí del Consejo de Seguridad Nuclear, y el segundo, el control de ese funcionamiento por parte de esta Comisión. De todos es sabido que la Ponencia y la Comisión en este momento han examinado los informes correspondientes al primero y al segundo semestre del año 1984.

En lo que respecta al primero de los temas, es decir, al funcionamiento del Consejo de Seguridad Nuclear, a mi Grupo le gustaría dejar constancia de que su impresión es que ese funcionamiento del Consejo va mejorando, no sólo, quizá, debido a la propia estructura y funcionamiento del Consejo, sino pensamos que también por influencia de los trabajos de esta Comisión de Industria.

Sin embargo, ese funcionamiento pensamos que debe ser apoyado por una dotación suficiente de medios, de manera que no exista de alguna manera —perdón por la redundancia— la excusa de que existan limitaciones al funcionamiento pragmático del Consejo por parte de los medios de que dispone. Pensamos también que hay que apoyar a esta institución, especialmente en problemas que pudieran surgir, o que hayan surgido de hecho, en el tema de su autoridad, quizá con respecto a cuestiones puntuales de funcionamiento de alguna central nuclear. Y creemos también que hay que exigir del propio Consejo que funcione adecuadamente en el sentido de que su actividad se ajuste a la Ley, que es, de alguna manera, la norma básica en la que debe encuadrar su actuación, y que, además, actúe también de acuerdo con lo que el momento histórico le demanda en cada fase.

Queremos decir con esto que el pasado es el pasado, pero que, indudablemente, la sociedad española va tomando una conciencia progresiva de la importancia de este tema y que el Consejo de Seguridad Nuclear debe corresponder a esa toma de conciencia progresiva también con una actuación progresivamente más responsable y más eficaz.

Pensamos, en síntesis, que hay que mantener en este tema una tensión entre la exigencia y la comprensión de las cuestiones que suceden, tensión que debe producir los óptimos resultados cuando esa exigencia y esa comprensión se dosifican adecuadamente.

En cuanto a lo que es el control que específicamente corresponde a esta Comisión, y de alguna manera en cuanto a la preparación de ese control que corresponde a la Ponencia que se suele nombrar para estos trabajos, pensamos también que tanto la Ponencia como esta Comisión, y quizá toda la Cámara, van tomando conciencia de su misión y asumiendo su responsabilidad. En este sentido creo que hay que resaltar, para conocimiento de quien no lo conozca o lo olvide, que esta Comisión es prácticamente el único órgano del Estado que controla el funcionamiento del Consejo de Seguridad Nuclear y que, en consecuencia, su responsabilidad es grande.

Pienso que la Comisión va actuando con una gradualidad sin aspavientos, como el tema lo aconseja, y que desde ese punto de vista su funcionamiento va siendo correcto y cada vez más eficaz. Pensamos también que, quizá porque había y hay cuestiones demasiado eviden-

tes que mejorar, se ha ido consiguiendo en las sucesivas actuaciones de la Ponencia y de la Comisión un grado muy alto de consenso entre todos los Grupos Parlamentarios. En este sentido cabe hacer votos para que ese grado de colaboración y consenso continúe, incluso en el mayor grado posible, cuando surjan temas más conflictivos o menos evidentes que pudieran, en su caso, enfrentar a los Grupos Parlamentarios presentes en la Comisión.

En cuarto lugar, me gustaría citar brevemente una cuestión que nos preocupa especialmente y de la cual hemos hablado en el seno de la Ponencia en ocasiones anteriores, que es la cuestión de la concienciación pública del tema. Nosotros pensamos que existe una necesidad de concienciar a la opinión pública sobre la importancia de esta materia, por dos razones fundamentales: la primera para que esa opinión pública disponga de la necesaria información sobre una materia que es importante en todos los países avanzados y que debe ser cada vez más importante en éste; en segundo lugar, para evitar las posibles manipulaciones del tema que pueden surgir por partes interesadas en esa manipulación. La mejor forma de luchar contra la manipulación es dar una información veraz.

En este sentido hay que llamar la atención de la aparente falta de interés de Televisión española sobre el Consejo de Seguridad Nuclear y los trabajos de esta Comisión. Nos parece que es una evidente falta de responsabilidad el que estos trabajos y estas materias, como digo, de suma importancia, no tengan la mínima repercusión en Televisión.

Pensamos también que en este tema de la concienciación pública deben hacerse acciones concretas que ayuden a esa concienciación, y en este sentido la Ponencia se planteó en su día una serie de viajes de conocimiento de los temas sobre el terreno. Pensamos también que habría que plantearse también quizá un programa de sensibilización de la clase médica, porque téngase en cuenta que si bien las centrales nucleares de producción eléctrica son los malos de la película y son, de hecho, los focos de mayor riesgo, sin embargo, en la práctica son también esos focos los más controlados y los que producen, tanto en los trabajadores como en los ciudadanos, una menor contaminación, que, además, insisto, está esa misma contaminación controlada, cosa que no ocurre en general en otras instalaciones teórica o aparentemente de menor riesgo. Esta concienciación produciría una imagen más real del conjunto del tema que nos ocupa y pensamos que sería importante para la sociedad española.

En cuanto a la presencia de las Comunidades Autónomas en toda esta materia, nuestra opinión es que deben jugar el papel que el bloque constitucional y la eficacia pragmática les asigna. En este sentido pensamos que habría que iniciar, en su caso, experiencias piloto de colaboración y que esta Comisión debería conocer el resultado de esas experiencias de primera mano, de forma que pudieran valorarse adecuadamente y, en su caso, extenderse a otras Comunidades Autónomas.

Por último, me gustaría señalar que en cuanto al modo

de colaboración de esta Comisión en el Consejo de Seguridad Nuclear, aunque ese modo de colaboración, por supuesto, debe mantenerse como está, produciéndose hasta el momento dentro de los marcos legales y procedimentales establecidos, quizá debería pensarse también en una superación de ese a veces excesivo formalismo que existe en esa colaboración y a través de otros mecanismos; quizás a través de un acercamiento no tan formalista oficial, pero sí también eficaz, pudiese conseguirse entre todos mejorar en la práctica el nivel de eficacia de cada institución en aras del mejor cumplimiento de sus fines.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Corte Mier.

El señor CORTE MIER: Como portavoz del Grupo Parlamentario Popular en este caso y sobre el tema de los informes de los dos semestres del año 1984 del Consejo de Seguridad Nuclear, quisiera manifestar la satisfacción de nuestro Grupo por la forma en que se han llevado a cabo y analizado los mencionados informes, y especialmente en Ponencia, donde se ha mantenido por todos los grupos un debate serio, un debate profundo y, sobre todo, consciente, muy consciente, del importante aspecto de la seguridad en las instalaciones nucleares y radiactivas, que son preocupación general de toda la sociedad.

Estoy seguro de que si los ponentes socialistas hubieran mantenido a ultranza sus principios, quizá embriagados por la mayoría, que bien pudieran hacerlo porque la tienen, hoy posiblemente estaríamos aquí discutiendo o aprobando resoluciones distintas de cada grupo parlamentario. Evidentemente, igual hubiera ocurrido si los grupos minoritarios o de la oposición se hubieran cerrado en la obtusa política de oponerse por ser oposición y estaríamos igualmente aquí discutiendo soluciones distintas. Por eso digo que este resultado es satisfactorio y ejemplar, a mi juicio, y que debiera darse en muchos trámites, por lo que supone sobre todo de eficacia.

Sobre las resoluciones, conocidas por todos los grupos parlamentarios y por todos los Diputados y que tienen la aprobación de todos, decimos que la tienen porque las mismas, a mi juicio, contienen las exigencias más indispensables o más positivas que pueden corresponder a esta Comisión. En las mismas no cabe duda que se contienen aspectos importantes, como darse por enterados en la seguridad de las explotaciones de las centrales nucleares y su entorno. También en estas resoluciones se ha expresado claramente inquietud sobre aspectos deficientes de información de instalaciones nucleares y radiactivas distintas a las centrales nucleares. Creemos importante matizar este punto: se ha seguido manteniendo preocupación sobre otros muchos aspectos y al mismo tiempo se han hecho una serie de recomendaciones. Creo que ha sido evidente la aceptación por parte de todos los grupos de todas estas resoluciones. Creo que insistir sobre temas de los que se ha hablado suficientemente en Ponencia no sería muy eficaz.

Hay otro tema en las resoluciones que creo que debiera dejarse claro, que es seguir manteniendo el apoyo al Consejo de Seguridad Nuclear en todos los aspectos de su competencia. Creo que esto es importante, no vaya a ser que consideren, desde el punto de vista del Consejo de Seguridad Nuclear, puntos críticos y no objetivos. Creo que son muy objetivos.

Creo que no hay nada más que decir sobre el particular, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Dávila.

El señor DAVILA SANCHEZ: Quisiera, ante todo, expresar ante la Comisión la posición del Grupo Parlamentario Socialista en las propuestas de resolución que posteriormente vamos a votar respecto de la gestión del Consejo de Seguridad Nuclear durante los semestres primero y segundo del año 1984.

Estoy seguro que a los miembros de esta Comisión no se les ha escapado que de las resoluciones que figuran en esa propuesta la auténticamente importante es la tercera; es decir, más allá de la primera y segunda, donde simplemente lo que se hace es tomar buena nota como Comisión de afirmaciones y valoraciones que el Consejo de Seguridad Nuclear, en uso de sus competencias exclusivas derivadas de la Ley de creación de esa institución, hace respecto de cómo ha sido la explotación de las centrales nucleares en el país durante ese año; más allá de ellas, la tercera de las resoluciones es la que, en nuestra opinión, tiene la mayor enjundia.

Por un lado, quisiéramos llamar la atención sobre su preámbulo, sobre su introducción, donde se propone que esta Comisión haga pública manifestación de su preocupación, no ya por los problemas que a continuación cita, sino por la necesidad de reiterar su disconformidad con esa situación. Es decir, esa reiteración a lo largo ya de cuatro informes semestrales de esa preocupación por la resolución, creo que es lo que señala la preocupación política mayor. No hay que ignorar que incluso implica un riesgo de un cierto deterioro institucional en el sentido de que esta Cámara, en uso de su representación de la soberanía popular, tiene que reincidir, sucesivamente sobre temas que, en su opinión, debieran ser corregidos, si no de inmediato en el momento en que se llama la atención sobre ellos, sí por lo menos iniciando un cauce de mejora. Ese es un primer punto de reflexión política que queremos hacer sobre esa tercera resolución.

Habría un segundo aspecto importante, y es que nos gustaría, y estamos seguros que a la reflexión de los miembros de esta Comisión no escapa lo que a continuación mencionamos: que hay que ir más allá del aspecto estrictamente formal que, por ejemplo, tienen cada uno de los cuatro párrafos en que está subdividida esa tercera resolución.

Cuando mencionamos la preocupación y la disconformidad con la demora en la revisión de la normativa que hace referencia a las instalaciones nucleares y radiactivas, no es un problema de obsesión legislativa, no es un

problema de estímulo pura y simplemente a la actividad normativa, sino que el problema de fondo, que es el importante, es nuestra preocupación, por que de no hacerlo así se puede producir una inadecuación entre la legalidad vigente y los fines perseguidos. El hecho de que a lo largo del tiempo cada vez —precisamente por un mayor conocimiento de las consecuencias biológicas de las radiaciones ionizantes—, sean más exigentes los límites que se aceptan como admisibles, ese avanzar en el tiempo en la exigencia es lo que produce la preocupación de que, si no se corrige a tiempo, estás funcionando con situaciones que luego tienen que reconocer como indebidas. Y como resulta que lo que el Consejo valora es la adecuación o no de las situaciones respecto de la legalidad vigente, este no revisar permanente y diligentemente la normativa en vigor, produce o puede producir, al menos, deterioros en lo que es el fin importante, que es la salud pública frente al riesgo nuclear radiactivo. Por tanto no es una obsesión legislativa, sino una preocupación profunda de que la legislación vigente sea la que debe ser en cada momento. Razonamientos equivalentes de distinguir entre lo que es la forma y el fondo del problema pueden hacerse en cada uno de los otros tres apartados.

Cuando denunciarnos y manifestamos nuestra discrepancia con la lenidad en la aplicación de esa normativa dentro del sector sanitario, no es que estemos preocupados con una mentalidad disciplinaria; por lo que estamos preocupados es porque, de no hacerse así, de no haber ese extremar e incrementar la diligencia en esa aplicación dentro del sector sanitario de toda la reglamentación, puede producirse —de hecho no hemos podido evitarlo— una incertidumbre sobre el número y magnitud de las incidencias que luego se registran. Nuevamente no es una obsesión disciplinaria, sino una preocupación por la realidad objetiva de las consecuencias lo que nos mueve. Cuando hemos mencionado la precariedad del control dosimétrico, y algunas veces incluso hemos apoyado esa preocupación en que la responsabilidad de ese control está, a veces, conferida, con toda legitimidad, al propio explotador de la instalación que es vigilada con esa dosimetría, no es una preocupación estatista, no es una obsesión porque sólo el Estado pueda tener la razón; es simplemente porque de manera contraria a no haber ese control extremadamente riguroso, no podemos tener seguridad de que la evaluación del impacto radiológico sobre la población sea la correcta; conozcamos correctamente su magnitud y, por tanto, valoremos sus consecuencias.

Cuando se hace una reflexión dura, sobre hasta qué punto consideramos insuficiente la garantía actual, contra el riesgo de que exista ocultación, retención o desvirtuación de la información de esos explotadores de las instalaciones nucleares y radiactivas, no es nuevamente una preocupación autoritaria, lo que hay ahí es la preocupación de que de no haber esa garantía no puedes tenerla sobre que las valoraciones y los pronunciamientos del Consejo de Seguridad Nuclear sean todo lo objetivas y correctas que conviene, o que los planes de emergencia, que deben ser activados por esas informaciones que pro-

ceden de los explotadores, lo sean en el momento y en la forma oportunas.

No es una preocupación autoritaria esa invocación del principio de autoridad, no es por el principio en sí, sino porque, en caso de no ser de esa manera, no podemos tener la garantía de que las valoraciones del Consejo son las correctas y de que las valoraciones del Consejo son las correctas y dé que las actuaciones que se deriven de ellas sean las que deben ser y en el momento en que deben ser.

Este preocuparse por el fondo y no por la forma es lo que explica algo que algunos portavoces que me han precedido en el uso de la palabra han valorado como una de las aportaciones de este procedimiento de ahora, de esta ocasión y de ocasiones anteriores, es decir, esa unanimidad que todos los Grupos Parlamentarios hemos conseguido frente a este problema. Y es que, si en lugar de ver la forma, que es lo que nos podría separar, vemos en el fondo los objetivos a conseguir y que perseguimos, que es esa salud pública, esa garantía de ese bien nacional que es esa salud pública, es lo que realmente y con toda lógica nos une.

Es obvio que en esta Comisión —y no creo que sea en función de nuestras adscripciones partidarias, sino a lo mejor de razones más profundas— hay miembros que consideran que la energía nuclear es, bien porque su criterio no sea suficientemente formado o porque sea reflejo de un ambiente formado en los medios de opinión, supone un avance en el desarrollo tecnológico de la humanidad. Hay miembros de esta Comisión que tienen la conciencia de que en esa evolución la energía nuclear es un proceso abortado, es una rama equivocada, es algo que en el avance no tiene futuro. Esto podría separarnos. Pero no cabe la menor duda que a unos y a otros, unos con alegría y otros con resignación, lo que sí tenemos muy claro es que no hay más remedio ya que tratar de que esas consecuencias que se derivan de esa situación real de existencia de la energía nuclear deben ser lo menos perjudiciales, lo menos dañinas para el pueblo que hace esa utilización. Por tanto, es lógico que tengamos esa coincidencia, puesto que lo que nos une es el objetivo final y no las valoraciones previas y anteriores donde podría haber esas discrepancias.

Nuestra actitud a lo largo de todo este procedimiento a lo mejor tiene una interpretación un poco difícil para quien no razone a fondo sobre ella, y es que la mejor lealtad, el mejor apoyo que se puede tener a algo, no es precisamente ignorar o disimular las deficiencias, sino hacerlas patentes y manifiestas. No hay nada que genere más inseguridad que la ignorancia de la fragilidad de los sistemas que la garantizan.

Por tanto, no es, aunque podría parecerlo en una lectura primera, el apoyo al Consejo de Seguridad Nuclear el que reflejamos en la quinta resolución el más fuerte, el más fuerte de los apoyos que, como Grupo Parlamentario, creemos que hacemos a esa institución, es precisamente la exigencia, en esa crítica y en ese llamamiento, a que no continúen por más tiempo ciertos planteamientos. Es ahí, en esa forma profunda de apoyarnos en la

exigencia donde creemos como Grupo que está el mayor mérito de la actuación y, además también, para corregir planteamientos que pudieran derivarse de quienes desde la a veces delicadeza y ambigüedad que tiene el lenguaje parlamentario pudieran creer que no hay en estas resoluciones expresiones y mandatos al Consejo de Seguridad Nuclear y, evidentemente, al Gobierno, porque muchas de las actuaciones tienen que ser iniciadas, sostenidas y apoyadas desde el Gobierno, hay observaciones y mandatos tremendamente precisos.

En la cuarta resolución, debajo de ese lenguaje parlamentario hay que tener muy claro que la cuarta a) dice «no más provisionalidad en los planes de emergencia», y lo decimos desde esta Cámara a quien compete, o mejor dicho, a todos aquellos que les compete la responsabilidad de que eso no continúe por más tiempo. En la cuarta b) hacemos un llamamiento al Consejo a que trate de que en sus actuaciones de propuestas de planes de investigación trabaje sobre lo necesario asequible, es decir, no sobre vaguedades o sobre grandes proyectos donde la aportación española no puede ser excesivamente importante, sino en aquello que es urgente porque seamos capaces de tener experiencia propia nacional y criterio propio en una multitud de datos sobre los que tenemos que pronunciarnos y que eso sea completamente asequible a los medios del país.

Y por último en la cuarta c) en sus informes, decimos, hay que tratar de focalizar la atención sobre dónde están los riesgos en lugar de, con grandes excesos de información, distraer el criterio de distinguir dónde está lo importante.

Por tanto, resumo y termino: creo que estas resoluciones plantean la demostración de que el mejor apoyo, la mayor lealtad a una institución es precisamente su crítica a ella y la de que este objetivo final de proteger la salud pública frente al riesgo que implica una utilización que se ha evidenciado como inevitable esté garantizada. Esos son los dos valores que este Grupo Parlamentario encuadra en las resoluciones y por lo que anuncia, evidentemente, su voto favorable hacia ellas.

El señor PRESIDENTE: El señor Echeberría tiene la palabra.

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: Señor Presidente, se me ha pasado anteriormente el hacer constar que el señor Fernández Inguanzo me había pedido que, por favor, dejase constancia también de su apoyo en nombre del Partido Comunista a las propuestas de resolución, ya que no podía venir porque tenía que acudir a una revisión médica a esta hora.

El señor PRESIDENTE: En las palabras del señor Davila se ha indicado que en el contenido de las propuestas de resolución hay mandatos hacia el Ejecutivo y otras instituciones. En principio, esta Comisión no está facultada para llevar a cabo estos mandatos. Sin embargo, creo que la autoridad política de esta Comisión es obvia y evidente y, en todo caso, si les parece a SS. SS., luego

reuniremos la Ponencia para tratar precisamente de la tramitación de cuestiones de este tipo que afectan a otras instituciones; a los efectos de hacer más operativo el estudio y las conclusiones llevadas a cabo por esta Comisión. Pero esto deberá ser, en todo caso, una actuación de carácter político más que una actuación de carácter formal.

El señor DAVILA SANCHEZ: Señor Presidente, sólo para corregir lo que ha sido un desliz por mi parte en la expresión «mandato», que soy absolutamente consciente de que no es oportuna, y corregirla puesto que, incluso, como muy bien y con toda precisión la redacción de las propuestas de resolución dicen, es una recomendación, es una manifestación de posición de esta Comisión. Ha sido un desliz, un «lapsus» verbal por mi parte el haber empleado la expresión «mandato», cuando lo que es correcto es decir «recomendación».

El señor PRESIDENTE: De todas formas, el problema sigue estando vigente. Creo que a medida que vayamos avanzando en la tramitación de estas propuestas de resolución conseguiremos profundizar en las recomendaciones que la ley otorga a esta Comisión. Pero en todo caso, esto debemos hacerlo conjuntamente en un trabajo que no es propio de la Comisión, sino de Ponencia, a los efectos de hacerlo más correctamente.

El señor Trillo tiene la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Presidente, yo entiendo que sí y no. Creo que la Ponencia podría preparar una serie de fórmulas, pero creo que el tema es más de Comisión. Es decir, si las recomendaciones de la Ponencia o en las propuestas de resolución aprobadas existen ese tipo de recomendaciones, que no mandatos al Ejecutivo, yo sugeriría, si le parece bien a la Presidencia, que fuera la Ponencia la que preparara unas fórmulas de actuación y que desde luego se viera en Comisión. Entiendo que no es un tema a debatir sólo por Ponencia. Creo que es un tema de la suficiente envergadura como para debatirse en Comisión, supuesto que haya de debatirse, a lo mejor no hace falta debatirlo.

El señor PRESIDENTE: Ya lo veremos en función de los criterios que salgan en la Ponencia, veremos cuál es la tramitación posterior, si le parece a S. S. Es una cuestión, más que nada, de carácter práctico y que puede ser un poco farragoso llevarlo a cabo en este momento por las cuestiones regladas que puede traer consigo.

Vamos a proceder a la votación de las propuestas de resolución conforme han sido presentadas por los distintos Grupos Parlamentarios.

Pondremos, pues, en primer lugar, a votación las propuestas de resolución correspondientes al primer semestre de 1984. Aunque sean las mismas, efectivamente, la obligación de esta Presidencia es la de separarlas, puesto que el mandato es que nos pronunciemos sobre cada uno de los informes de los correspondientes semestres, con

independencia del criterio que al respecto puedan formular los diferentes Grupos Parlamentarios.

Efectuada la votación, fueron aprobadas por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Quedan aprobadas las propuestas de resolución correspondientes al primer semestre de 1984.

Seguidamente, sometemos a votación las propuestas de resolución correspondientes al segundo semestre de 1984.

Efectuada la votación, fueron aprobadas por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Quedan aprobadas las propuestas de resolución correspondientes al segundo semestre de 1984.

Teniendo en cuenta las consideraciones indicadas al comienzo de la sesión, habida cuenta de la ausencia del Presidente de IBERIA, vamos a suspender la sesión hasta las once horas, que es el momento en que está prevista la comparecencia del Presidente de RENFE.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE, PARA QUE INFORME:

— A SOLICITUD DEL GRUPO CENTRISTA, SOBRE LA SITUACION DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE TENERIFE, S. A. (TITSA), Y DE LOS PLANES O PROYECTOS DE RENFE SOBRE LA MISMA

— A SOLICITUD DEL GRUPO POPULAR, SOBRE: 1.º, GRADO DE CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO-PROGRAMA ESTADO-RENFÉ. 2.º, ESTADO ACTUAL Y EVOLUCIÓN DE LA SITUACION ECONOMICA Y FINANCIERA DE RENFE. 3.º, SITUACION SOCIAL Y LABORAL DEL PERSONAL DE RENFE. 4.º, PROYECTOS DE RENFE EN RELACION CON MANTENIMIENTO, CONSERVACION Y/O AMPLIACION DE SUS MEDIOS ACTUALES

El señor PRESIDENTE: Vamos a reanudar la sesión del día de hoy, para lo cual se encuentra con nosotros el Presidente de RENFE, cuya comparecencia ha sido solicitada, por una parte, por el Grupo Parlamentario Centrista y, por otra parte, por el Grupo Parlamentario Popular.

Las solicitudes se encuentran en el orden del día, y vamos, pues, a pasar a la tramitación.

No se encuentra presente en este momento ningún representante del Grupo Parlamentario Centrista, por lo que vamos a dejar, de momento, pendiente esta petición

de palabra, en espera de que puedan estar con nosotros más adelante.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, si va a intervenir el señor Trillo, tiene la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Sí, señor Presidente, pero ¿para qué? Yo he creído entender de las palabras del Presidente que se ha alterado el orden del día.

El señor PRESIDENTE: No hay alteración del orden del día.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Entonces, ¿para qué tenemos que hablar nosotros primero?

El señor PRESIDENTE: Por la sencilla razón de que su Grupo ha solicitado la comparecencia del Presidente de RENFE y es de suponer que S. S., u otro miembro de su Grupo Parlamentario, explicarán las razones por las cuales han solicitado su comparecencia y la información que desea recibir del Presidente de RENFE.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, señor Presidente, pero alterando el orden del día.

El señor PRESIDENTE: No hay ninguna alteración del orden del día.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Estamos en el punto segundo, antes que en el punto primero.

El señor PRESIDENTE: Estamos en un punto que se refiere a comparecencia del Presidente de RENFE, a las once horas, y son en este momento las once horas y ocho minutos.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Presidente, me permito leer el orden del día, ya que, a lo mejor, el señor Presidente está leyendo la segunda página. «A solicitud del Grupo Centrista: Sobre la situación de la empresa de Transportes Interurbanos de Tenerife, S. A., y de los planes o proyectos de RENFE sobre la misma. A solicitud del Grupo Popular: Sobre grado de cumplimiento del contrato-programa, etcétera.» Entonces, pregunto (y a lo mejor estoy dispuesto a aceptarlo), señor Presidente: ¿se está cambiando el orden del día?

El señor PRESIDENTE: No, no se cambia el orden del día, y no tiene S. S. por qué aceptar nada. La Presidencia tiene facultad para ordenar el debate, y muy particularmente para integrar en un solo punto, en un solo nivel de intervención, las cuestiones que hacen referencia a temas conexos, a juicio de la presidencia. En este caso, la comparecencia del Presidente de RENFE, que ha sido requerida por dos Grupos Parlamentarios, puede ser tramitada por su Grupo, puesto que no se encuentra presente el Grupo Parlamentario Centrista. En buena lógica, la comparecencia requerida por el Grupo Parlamentario Centrista decae, al no estar presente dicho Grupo, pero el

derecho a preguntar sobre el motivo por el cual ha sido requerida su comparecencia, es un derecho del que puede hacer uso cualquier Grupo Parlamentario. Es decir, que S. S. puede intervenir ahora, puesto que ha solicitado la comparecencia del Presidente de RENFE, bien por los motivos que han sido suscitados por el Grupo Parlamentario Centrista o bien por los motivos por los que lo ha solicitado su Grupo Parlamentario de forma específica. En cualquiera de los casos, S. S. puede utilizar el tiempo para preguntar sobre el particular, y luego los demás Grupos Parlamentarios pueden hacer otro tanto. Así es todo. Nada más.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Entonces, en este caso concreto, para que el Presidente cumpla lo planteado por el Grupo Centrista y en relación con los Transportes Interurbanos de Tenerife, S. A., por parte de nuestro Grupo, cedemos la palabra a don Arturo Escuder.

El señor PRESIDENTE: ¿Va a intervenir alguien más después?

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Todos. Pero sobre este tema concreto el señor Escuder.

El señor PRESIDENTE: ¿Y sobre los demás temas globales?

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Por orden sucesivo, Jose Antonio Trillo, Arturo Corte y Angel Castroviejo.

El señor PRESIDENTE: Vamos a distribuir el tiempo. ¿Le parece suficiente un cuarto de hora para su Grupo Parlamentario?

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Intentaremos que sea suficiente, en el bien entendido de que, conocida la flexibilidad de la Presidencia, a lo mejor necesitaríamos un poco más.

El señor PRESIDENTE: ¿Veinte minutos?

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: No lo sé, señor Presidente. Todo depende de la velocidad con que puedan tomar los taquígrafos lo que yo digo.

Es señor PRESIDENTE: Veinte minutos. El señor Escuder tiene la palabra.

El señor ESCUDER CROFT: Yo quisiera hacer llegar al Presidente de RENFE nuestra profunda preocupación por el hecho de que hace varios meses este Grupo ha solicitado del Presidente de TITSA, que es el ejecutivo directo dependiente de RENFE, su comparecencia ante esta Comisión, para que explique la situación de TITSA, sin que sus múltiples ocupaciones se lo hayan permitido.

En todo caso, y con referencia concretamente al he-

cho de que sepamos cuál es la situación de Transportes Interurbanos de Tenerife, S. A., a mí me gustaría, si es posible, hacerle varias preguntas.

A nadie se le oculta que existen unas serias diferencias entre el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y la empresa TITSA sobre los costos y con la deuda que el Ayuntamiento de Santa Cruz, teóricamente, tiene con TITSA, en relación con el servicio urbano de Santa Cruz de Tenerife. En un momento dado, se hizo un pacto entre el Ayuntamiento de Santa Cruz y TITSA, un documento marco, se denominó así, en relación con la deuda que existía y una serie de compensaciones que el Ayuntamiento de Santa Cruz facilitaba a TITSA como parte de esa deuda. Por diversos motivos, ese documento marco no ha podido ser completado en su ejecución, y periódicamente sale a la luz pública la situación de las relaciones entre TITSA y el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. TITSA tiene un capital cuyo 85 por ciento es de RENFE y el 15 por ciento del Cabildo Insular de Tenerife, sobre cuyo capital, también por altos ejecutivos de TITSA, se ha hecho referencia a deudas del Cabildo de Tenerife con la empresa, y así figura en algunos de los balances de TITSA, cuando en realidad la responsabilidad del Cabildo de Tenerife se refiere exclusivamente a su participación en el 15 por ciento del capital social.

Por otro lado, según el sistema contable que existe actualmente dentro de TITSA para separar los costes de los servicios urbanos y de los servicios interurbanos, aumidos ambos por TITSA, a efectos de justificación frente al Ayuntamiento de Santa Cruz, esos costes son fuertemente contrastados por el Ayuntamiento de Santa Cruz, especialmente en lo que se refiere a la imputación de determinados gastos de explotación que se hacen a uno y otro tipo de líneas de servicio. En el decreto de concesión de TITSA figura, porque está en vigor, que RENFE, a través de los Presupuestos Generales del Estado, absorberá anualmente las pérdidas de TITSA en los transportes interurbanos, que es el origen de la creación de TITSA, aparte de los problemas que hubo con la anterior empresa.

En base a todos estos conceptos, a mí me gustaría que, si fuera posible, me contestara a las siguientes preguntas. Primero, cuál es, según TITSA, el saldo al 31 de diciembre de 1984 de la deuda del Ayuntamiento de Santa Cruz. Segundo, TITSA ha presentado suspensión de pagos; cuál es la situación actual de esa suspensión de pagos y si TITSA ha exigido de RENFE, y por tanto del Estado, que le abone las deudas que tiene, contablemente hablando. Tercero, cuáles son las previsiones de RENFE, con respecto a TITSA, en relación con la reestructuración de líneas y la incidencia que esa reestructuración va a tener en los costos y en la cuenta de explotación de TITSA al final de 1985.

Se ha manifestado, creo que por usted mismo, pero desde luego por altos directivos de TITSA también, el interés del Ministerio de Transportes, o del Gobierno en general, de traspasar el capital de TITSA a la Comunidad Autónoma para que sea la propia Comunidad Autónoma la que lo gestione. Evidentemente, existe un problema

importante de diferencia de criterios en cuanto a los costes y en cuanto al saneamiento de la sociedad, que han impedido que hasta ahora se llegue a un acuerdo. ¿Qué es, exactamente en este momento, lo que separa la posición del Gobierno, de la Administración en general, de la posición de la Comunidad Autónoma en relación a TITSA, desde el punto de vista económico y financiero?

Por último, si RENFE tiene esa obligación de canalizar las pérdidas en los servicios interurbanos, ¿por qué razón no se están transfiriendo por el Estado las auténticas pérdidas de TITSA, de acuerdo con el decreto de concesión?

El señor PRESIDENTE: Señor Trillo, tiene la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Quiero facilitar al máximo la evolución de las sesiones de la Comisión, y estoy seguro de que la Presidencia me va a comprender, aun admitiendo la reconocida capacidad del Presidente de RENFE para contestar preguntas sobre temas tan distintos como se le van a hacer en esta comparecencia.

Dado que sigo insistiendo en que son dos temas que no son conexos entre sí, el tema de TITSA y el resto de los temas del contrato-programa, y dado que sobre el resto de los temas que figuran en la comparecencia hecha a solicitud del Grupo Popular no menos de treinta y tantas preguntas son las que vamos a realizar entre los tres Diputados, señor Castroviejo, Corte y yo, ¿no podríamos hacer dos turnos diferenciados, uno sobre el tema de TITSA, tal como está en el orden del día, y otro el del resto de los problemas de RENFE?

El señor PRESIDENTE: Sí que puede hacerse, lo que pasa es que hay bastante conexión entre ambos y había creído que SS. SS. podrían agruparlo.

De todas formas, si algún Grupo Parlamentario no se opone, no hay inconveniente por parte de esta Presidencia en desglosar los temas correspondientes.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Se lo agradezco, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: ¿No va a haber ninguna otra intervención del Grupo Parlamentario Popular?

El señor TRILLO Y LOPEZ MANCISIDOR: No, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: En ese caso, sobre este tema ¿quién va a intervenir por parte del Grupo Parlamentario Socialista, o de algún otro Grupo Parlamentario? (Pausa.) Señor Sáenz, tiene usted la palabra.

El señor SAENZ LORENZO: ¿Respecto de este tema de TITSA?

El señor Presidente: Sí, señor Sáenz.

El señor SAENZ LORENZO: No, respecto de este tema no.

El señor PRESIDENTE: En este caso, vamos a dar la palabra al Presidente de RENFE para que pueda cumplimentar las cuestiones que le han sido formuladas por parte del señor Escuder.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Las preguntas que ha hecho S. S. creo que algunas las puedo contestar y otras creo que no soy yo la persona adecuada para hacerlo, porque las relaciones entre el Gobierno central y el Gobierno autonómico de Canarias, a quien habría que preguntarlas es al Gobierno central o al Gobierno autonómico de Canarias. En este caso RENFE no es más que un mandado que hará lo que estos Gobiernos acuerden.

Ahora bien, de las preguntas propiamente referentes a TITSA en sí, en efecto, es cierto lo que el señor Diputado ha dicho de que TITSA tiene un capital social de cincuenta millones de pesetas, como sociedad anónima, repartidos en un 85 por ciento RENFE y un 15 por ciento el Cabildo Insular de Tenerife. Esto conforme al acuerdo del Consejo de Ministros de 21 y 27 de diciembre de 1977.

En los últimos años, desde 1980 para acá, los resultados de TITSA han sido los siguientes: en el año 1980 perdió 895,6 millones de pesetas; en 1981 perdió 955,4 millones; en 1982 perdió 844,2 millones; en 1983 perdió 1.399,8 millones, y en 1984 perdió 1.118,1 millones. La mayoría de estas pérdidas, del orden de dos tercios, está imputada al servicio interurbano, y del orden de un tercio al servicio urbano de la capital de Santa Cruz. En estos momentos, el balance de la sociedad arroja un pasivo de 2.806,6 millones de pesetas, a pesar de que se han recibido subvenciones del Estado, a través de RENFE, por valor de 3.291 millones de pesetas. A pesar de ello, repito, aparecen 2.806,6 millones de pesetas de deuda, contra un capital de 50 millones, lo cual, desde el punto de vista de la Ley de Sociedades Anónimas, queda un poco raro.

Las principales deudas que tiene la sociedad son de 828 millones de RENFE, que RENFE ha transferido para poder pagar nóminas; como todas las sociedades que están en esta situación, debe 630 millones a la Seguridad Social, a Hacienda Pública 545, a ENASA 316 (estoy hablando en números redondos) y créditos bancarios a corto plazo tiene del orden de 500 millones. Esto, más o menos, suma los 2.806 que he citado.

Desde el día 2 de marzo de 1984, Hacienda tiene embargadas las recaudaciones, y con fecha 27 de marzo de 1985 se aprobó por parte del Juzgado la suspensión de pagos de la empresa. Aparte de eso, en el contrato-programa Estado-RENFE, al que supongo que se referirán las siguientes preguntas, figuraba que, a partir del 31 de diciembre de 1984, es decir, el año pasado, TITSA ya no estaría en RENFE. Esta parte, hasta hoy, todavía no se ha cumplido.

Desde abril de 1984 se vienen celebrando reuniones

entre la Comunidad Autónoma de Canarias y los Ministerios de Administración Territorial, Ministerio de Economía y Hacienda y el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a las cuales TITSA se limita a aportar datos, y nada más. Como es lógico, no interviene en la operación.

Se está, pues, discutiendo entre estas entidades cuál es el futuro de TITSA. Por un lado, las competencias de transportes de viajeros por carretera de las Islas Canarias han sido transferidas, en su totalidad, al Gobierno canario, que, por tanto, teóricamente es el órgano responsable y competente en este tema, y sólo se trata de en qué condiciones económicas se transfieren.

Nosotros no intervenimos para nada en esta discusión. No conocemos en qué términos se está desarrollando. Lo único que sí sé es que se está pendiente en estos días de tener una reunión, en un plazo inmediato, entre estos Ministerios que antes he citado, el Cabildo Insular de Tenerife y el Gobierno canario, de la que suponemos que saldrá una solución de transferencia, pues desde el momento en que unos aceptarán la transferencia y otros harán la misma, es que estarán todos de acuerdo.

Por lo demás, en cuanto al futuro de TITSA, creo que RENFE tiene muy poco que decir. Lo único que puedo manifestar es que desde el 31 de diciembre pasado ya no tendría que estar RENFE, a pesar de lo cual está todavía, y en que la situación, indiscutiblemente, es insostenible. *(El señor Escuder pide la palabra.)*

El señor PRESIDENTE: Señor Escuder, tiene la palabra.

El señor ESCUDER CROFT: Una pequeña aclaración, señor Presidente.

El señor Presidente de RENFE no ha hecho referencia al problema que le he mencionado, TITSA-Ayuntamiento de Santa Cruz, parte importante de la situación actual de suspensión de pagos de la empresa.

El señor PRESIDENTE: ¿Puede responder a esta pregunta?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Sí, señor Presidente. Tiene razón S. S.; no me he referido a ello todavía, pero lo tenía apuntado.

En principio, el acuerdo que existía entre TITSA y el Ayuntamiento es que este último subvencionaría el déficit del transporte urbano. Hay, pues, unas cuentas de imputación de gastos al servicio interurbano y al urbano, que, como todas las cuentas, son discutibles, porque al fin y al cabo, la contabilidad no es más que un acuerdo de hacer las cosas de determinada manera y procurar que no quede ninguna fuera.

En 1980, apareció un déficit urbano de 129 millones. El Ayuntamiento aportó 14,7. En 1981, apareció un déficit de 168.200.000 y el Ayuntamiento aportó 14,3. En 1982, aparecían 162,9 y el Ayuntamiento aportó 14,7. En 1983, aparecía un déficit de 220.300.000 y el Ayunta-

miento aportó 13,5. Y en 1984, aparecía un déficit de 311.700.000 y el Ayuntamiento ha aportado 12,4.

Se ve que entre el déficit que aparece contablemente y las aportaciones del Ayuntamiento hay notables diferencias. Hay también, por tanto, notables diferencias de criterio y el acuerdo no ha sido muy fácil, porque no se puede ni usar la fórmula típica de «ni para ti, ni para mí, lo dejamos en la mitad», porque la mitad queda muy lejos de los dos extremos en este caso.

El señor PRESIDENTE: Queda por cumplimentar la otra parte del punto del orden del día que estamos tramitando hoy con la comparecencia del Presidente de RENFE. Vamos, pues, a pasar seguidamente a cumplimentar el segundo motivo de la comparecencia, para lo cual daremos, en primer lugar, la palabra al Grupo Parlamentario Popular.

Señor Trillo, tiene quince minutos, a distribuir entre su Grupo, por favor.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Vamos a intentarlo.

El señor PRESIDENTE: De otra forma, tendré que cortar, porque me parece que un cuarto de hora es tiempo más que suficiente, sobre todo teniendo en cuenta que el Reglamento establece, normalmente, turnos de diez minutos.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Ya venimos estando acostumbrados en el Grupo Parlamentario Popular a que se nos corte, señor Presidente, lo cual no significa que no aceptemos de buen grado, como es lógico.

El señor PRESIDENTE: Su Grupo Parlamentario tiene que convencerse de que forma un solo Grupo, no tres o cuatro, como algunas veces pretenden.

Tiene la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: No quiero seguir con estos temas, porque nos íbamos a eternizar. Gracias, señor Presidente de RENFE por estar con nosotros.

Como es lógico, dentro del contrato-programa, si nos agradaría conocer una explicación general de cómo ha evolucionado el mismo, sobre todo en 1984 y en lo que va de 1985, siempre y cuando pudiera hablarnos de esta última parte. Y muy especialmente, en relación con la cláusula decimocuarta de dicho contrato sobre la actualización del mismo, cómo viene actualizándose la evolución del programa.

En cuanto a temas estrictamente financieros, en la cláusula decimoquinta del contrato-programa se establece que, a fin de que el control financiero a efectuar en los ejercicios correspondientes se realice sobre bases homogéneas, RENFE presentará sus estados financieros ajustados a los principios contables de la Intervención General del Estado. Estos principios contables han sido esta-

blecidos por la Intervención General del Estado, quiero recordar que el 21 de diciembre de 1984. De los volúmenes en los que se reestructuraban, el cuarto —creo que eran cinco—, se refería exclusivamente a este tema. Sin embargo, el Comité de seguimiento del citado contrato-programa ha instado a RENFE a que nos aplique estos principios contables hasta el primero de enero de 1987, es decir, pasado el plazo de finalización de vigencia del contrato-programa.

¿Podría indicarnos a qué se debe la toma de esta decisión? ¿No se debería, quizás, a que, de aplicar los principios contables de la Intervención General del Estado, que considera correctos, habría que considerar como gastos de explotación las diferencias de cambio incurridas en el momento de vencimiento de los créditos y los más de 25.000 millones anuales, según nuestras cifras, que en la actualidad se consideran inversiones, con lo que quizás aumentaría en la misma proporción el déficit de explotación anual de la empresa y tendrían que incrementarse en igual medida las subvenciones anuales del Estado a esa cuenta de explotación?

¿Considera, señor Presidente de RENFE, que es imprescindible, o que sería bueno, aplicar de inmediato dichos principios contables, a fin de que pudiéramos conocer la verdadera situación de la empresa y adoptar las soluciones necesarias caso de que fuera necesario, valga la redundancia?

Señor Presidente, en el PAIF —Programa de Actuación, Inversión y Financiación— para el año 1984, aprobado por RENFE, se reconoce que el Presupuesto de Inversiones de dicho año, por valor de 80.000 millones, estaba, al inicio de ese ejercicio, prácticamente cubierto. Ello era como consecuencia de tener que gravitar sobre ese mismo presupuesto quiero recordar que eran 27 ó 28.000 millones, correspondientes a 1982 y a 1983, más 27.802 de 1984. Realmente, no estaba cubierto, sino que se pasaban de los 80.000 millones. Estaba cubierto lo que podríamos llamar en exceso.

¿Puede decirnos el señor Presidente si le parece normal que se haya adoptado esta decisión, que, lógicamente, debería provocar, como así parece que ha sido, una grave crisis en la industria del sector?

¿Se han considerado algunas medidas para paliar de alguna manera esta crisis? ¿Cuál es la cuantía de las inversiones efectuadas en 1984?

Señor Presidente, el contrato-programa 1984-1986, de RENFE, prevé una inversión de 304.000 millones en dicho período de tiempo. Si descontamos de esta cantidad los 80.000 millones largos a que aludíamos antes, de inversiones realizadas en ejercicios anteriores, sin cobertura presupuestaria, y los 28.000 que, aproximadamente, en cada uno de los tres años se contabilizaron como inversiones, ese es el gasto, por esa diferencia contable a que aludíamos al principio, a lo largo del citado período, la inversión real se colocará en torno a los 140.000 millones. Dado que esta cifra supone una inversión media anual de unos 46.000 millones, deberían de incrementarse las amortizaciones anualmente en pesetas de 1982 para adecuarlas al valor del activo. ¿Considera en este sen-

tido el Presidente de RENFE que estas inversiones cubren más o menos las necesidades de la industria del sector y, lo que es más importante, en base a las declaraciones del señor Ministro de Transportes de que estábamos haciendo un ferrocarril para el siglo XXI, está de acuerdo con esas declaraciones?

Señor Presidente, en el ejercicio de 1984 se ha dedicado una cifra de 10.000 ó 12.000 millones de pesetas a incentivar jubilaciones anticipadas. Nosotros entendemos que es discutible que estos fondos se puedan considerar como inversiones. Según esta tónica que está llevando RENFE, ¿tiene estimada, más o menos, la Presidencia de RENFE cuántos agentes podrán componer la plantilla al 31 de diciembre de 1985 y al 31 de diciembre de 1986? ¿Nos podría indicar también el ahorro que sobre los gastos de personal, previstos en el contrato-programa, se ha producido en 1984 y lo que se piensa que se pueda producir en 1985 y 1986? ¿Conoce alguna razón por la cual en los Presupuestos Generales del Estado para 1985 no se ha fijado una inversión por RENFE superior a la prevista en el contrato-programa, en cuantía equivalente al ahorro extraordinario derivado por los menores gastos, como consecuencia de las jubilaciones anticipadas no previstas en dicho contrato? ¿Por qué los Presupuestos Generales del Estado de 1985 no han fijado una inversión a realizar por RENFE superior a la prevista en el contrato-programa en una cuantía equivalente al ahorro extraordinario derivado por estas jubilaciones anticipadas?

Señor Presidente, uno de los principales problemas de RENFE, a juicio de mucha gente, es su situación financiera. Era de esperar, por ello, que el contrato-programa lo afrontase claramente, y así parece que es. Sin embargo, como consecuencia de ese contrato-programa, la empresa parece que se puede encontrar, al final del período de vigencia, en peor situación financiera que al inicio del mandato del Gobierno socialista, ya que el exigible a largo plazo de la empresa, según nuestros datos, se incrementará en 153.000 millones de pesetas respecto a 1982, mientras que el exigible a corto sólo disminuirá en 110.000 millones en el mismo período. ¿Cuál es la razón por la cual se modificó el contrato-programa que elevó el Gobierno al Consejo de Administración de RENFE, reduciendo las aportaciones del Estado para inversiones en 65.000 millones, pasando de 141.800, que estaban previstos, a 76.000?

Señor Presidente, ¿usted considera aceptable que el Estado transfiera a RENFE en 1985 cantidades inferiores a las previstas en el contrato-programa, con el fin de compensar la minoración de ingresos presupuestarios que se derivan para el Estado de las medidas urgentes de política económica, tal y como ha insinuado el Ministro de Economía y Hacienda?

Recientemente se presentaron los resultados de RENFE a la opinión pública, referidos a 1983, valorándolos positivamente en 13.500 millones menos del déficit previsto en el contrato-programa. No parece normal el comparar los resultados de 1983 con lo que se preveía para el mismo año del contrato-programa, una vez que este con-

trato se aprobó dos meses después de haber finalizado el ejercicio, cuando ya, lógicamente, se deberían de conocer esos resultados. ¿No sería quizá más lógico hablar de un error en la previsión de ese contrato-programa?

Señor Presidente, si el déficit de 1983 (vuelvo al mismo año), fue de 13.500 millones de pesetas, inferior al previsto en el contrato-programa, ¿no considera que los resultados de 1984, ya que reduc en el margen logrado en 1983 sobre lo previsto en el contrato-programa, no son tan buenos como deberían de ser, ya que se fija el déficit en 156.311 respecto a 159.326, en definitiva, 3.000 millones de diferencia?

Señor Presidente, el contrato-programa congela, a lo largo del período de vigencia del mismo, en 23.626 millones anuales la compensación a recibir por la red por la explotación de los servicios altamente deficitarios de cercanías y regionales. ¿Considera que esta subvención es suficiente para 1985 y 1986?

Ya termino, señor Presidente de la Comisión. ¿Está de acuerdo el señor Presidente de RENFE con el Consejero de RENFE, señor Carbonell, que ha manifestado que esta congelación implicaría un crecimiento tarifario adicional no autorizado del 4,5 por ciento? Parece ser que don Antonio Carbonell ha dicho que la congelación en 23.626 millones de pesetas anuales de compensación por la red por la explotación de servicios altamente deficitarios de cercanías y regionales para 1985 y 1986, supondría un crecimiento tarifario adicional no previsto del 4,5 por ciento.

Por mi parte he acabado. Un inciso, señor Presidente de la Comisión. ¿Podríamos cambiar el orden de intervención, porque el señor Castroviejo tiene que salir a las doce? Trato de ser meticuloso.

El señor PRESIDENTE: El orden depende de su Grupo Parlamentario.

Tiene la palabra el señor Castroviejo.

El señor CASTROVIEJO CALVO: Muchas gracias, señor Presidente de RENFE por su amable comparecencia.

Quiero formularle, en nombre de mi Grupo, tres enmiendas concretas. La primera de ellas es la siguiente. El tráfico de cercanías, medido en millones de viajeros-kilómetros, ha sido en el año 1984 inferior en un 1,7 al previsto en el contrato-programa para ese año y revisado según lo dispuesto en la cláusula décima del mismo. El tráfico total de mercancías, medido en toneladas por kilómetro, también ha sido inferior al previsto en un 2,2 por ciento. Por otra parte, los ingresos por viajero y por mercancías también han sido inferiores a lo previsto en el contrato-programa en un 1,7 y un 10,3 por ciento respectivamente. ¿Puede decirnos las causas de este incumplimiento del contrato-programa en aspectos que son esenciales del mismo?

Mi segunda pregunta, señor Presidente, es la siguiente. El informe de la Intervención General del Estado sobre las cuentas afirma que se han apreciado indicios de sesgo en la adjudicación del crédito de inversiones número

580.212 a favor de un determinado contratista. ¿Cuánto importaba este crédito?

El señor PRESIDENTE: Me parece que esa pregunta es demasiado concreta. Es difícil que cualquier persona pueda contestar a estas cuestiones tan puntuales. Si es tan amable, nos las podría facilitar por escrito, al objeto de que el señor Presidente de RENFE pueda contestar a su Grupo Parlamentario. Lo hace llegar a la Comisión y esta Presidencia se encargará de instruirlo la semana que viene.

El señor CASTROVIEJO CALVO: Mi pregunta tenía una conclusión. ¿Qué medidas se han adoptado sobre este asunto, a fin de impedir que vuelvan a repetirse hechos similares?

Por último, la tercera pregunta que quiero tormularle afecta a la evolución del dólar y su implicación en RENFE. ¿Cómo ha afectado a RENFE la evolución del dólar en los últimos años? Todo ello, por supuesto, señor Presidente de RENFE, en función de las deudas que en esa divisa contrajo RENFE.

El señor PRESIDENTE: Señor Castroviejo, creo que esa pregunta se solapa con otra que han formulado.

Tiene la palabra el señor Corte Mier.

El señor CORTE MIER: Gracias por la presencia del señor Presidente de RENFE.

Señor Presidente, yo voy a empezar con una pregunta (y voy a ser muy breve en general), que se refiere a la información de difusión que creemos que debe de tener una empresa pública como RENFE.

Nosotros sabemos que la Memoria del ejercicio de 1983 ha sido aprobada, pero en relación con ejercicios anteriores, a nuestro juicio creemos que no ha tenido la difusión que debería de haber tenido. Es una pregunta simple. Si usted cree que puede haber algún motivo para que esta Memoria no haya tenido la misma difusión que han tenido las anteriores.

Otra pregunta se refiere al contrato-programa, en el cual parece que hay dificultades para cuantificar lo que es inversión real y lo que es el gasto de conservación. De todas formas y eligiendo un aspecto primordial para mantener, para potenciar y para capitalizar la red, como es la renovación de vías, observamos que el año pasado se han renovado menos que el año anterior.

Si se repasa muy brevemente la estadística de lo que se ha hecho en los últimos años y siguiendo los criterios, además, de la Unión Internacional de Ferrocarriles, en cuanto a lo que constituye la media anual de renovación técnicamente aconsejable para RENFE, se ve perfectamente que si bien en el año 1973 ha tenido unos 40 kilómetros de superávit, desde el año 1974 a 1984 llevamos prácticamente 1.900 kilómetros de déficit, y si se sigue con esta trayectoria, va a terminar este año con casi 3.000 kilómetros de déficit.

La pregunta es simple y la puede responder el señor Presidente, porque es si cree correcta esta situación, si

está conforme con ella y qué motivos son, si los hay, los que verdaderamente hubo para no poder cumplir este programa de renovación de vías.

En cuanto a otra cuestión, que se refiere a inversiones del contrato-programa en instalaciones fijas, sobre lo cual se ha dado poca información también y casi únicamente ha habido declaraciones parciales y, aparentemente, en algunos momentos contradictorias con los medios de comunicación por manifestaciones del señor Ministro de Transportes, nos gustaría contar con una aportación de datos ahora, o luego con documentación posterior, de las obras ya contratadas, las obras en curso, el programa de inversiones propuesto y aceptado por RENFE en el período 1985-1988, es decir, más allá de la fecha de vigencia del actual contrato-programa y si se están adoptando modificaciones sobre la marcha.

Otra pregunta es sobre mantenimiento de vías, que según conocemos se están sosteniendo abiertas líneas con contribuciones más bien simbólicas de las Autonomías por exigencias de tipo político, e incluso puede haber algunos críticos que digan que hasta electorales. Sobre esto quisiéramos que usted nos informara, porque podríamos citar algún caso concreto y que nos interesaría comprobar por si estamos equivocados. Por ejemplo, el acuerdo entre RENFE y la Junta de Andalucía que establece dos trenes de viajeros al día entre Sevilla y Cáceres, parece ser, y que recibirá una ayuda de dicha Junta de Andalucía del orden de los 45 millones de pesetas al año. En cambio, resulta paradójico, según entendemos de los números que tenemos nosotros, que RENFE pidió 829 millones de pesetas para mantener la línea abierta. Puede haber un error, pero ésta es la información que nosotros tenemos y nos agradecería estar equivocados, eso es evidente.

Hay otra línea entre Játiva y Alcoy que, de acuerdo con la Autonomía de la Comunidad Valenciana, dice que se mantendrá abierta por un mínimo de tres años, con una ayuda financiera de dicha Comunidad de unos 20 millones por año para el mantenimiento, reposición y mejoras. Sobre este particular posiblemente estemos equivocados, pero nosotros tenemos esa información al respecto y nos gustaría tener información exacta sobre la misma.

También nos gustaría conocer el estado actual de los proyectos estudiados por RENFE y su criterio referente a ellos, por ejemplo, la llamada línea rápida Bilbao-Vitoria, cuyo coste está entre 52.000 y 57.000 millones, como solución más cara, y en 27.000 millones como la más barata.

Hay otro proyecto que también suma 80.000 millones para una nueva línea entre Asturias y el Valle del Ebro y la Comunidad Europea. Pero para poder sobrepasar la utilidad social y económica de este proyecto, nos gustaría saber si nos puede dar algún detalle sobre los mismos.

Nos queda otra pregunta sobre el plan de transportes ferroviarios. Hemos oído varias versiones sobre lo que será dicho nuevo plan en su día, y nos gustaría que el señor Presidente de RENFE nos pudiera definir escuetamente

el plan desde la óptica de RENFE. Es una pregunta muy generalizada, pero nos resulta interesante.

No hay nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Para continuar con el turno de preguntas, vamos a dar la palabra al Grupo Parlamentario Socialista. Señor Sáenz, tiene usted la palabra en nombre de su Grupo Parlamentario.

El señor SAENZ LORENZO: Señor Presidente, haré una intervención por parte del Grupo y habrá también unas preguntas por parte de los señores Pajares y Bueno.

En primer lugar, agradecer la presencia del Presidente de RENFE y señalar que la actuación básica del Gobierno y de la dirección de RENFE para afrontar una situación de la empresa que podríamos calificar de preocupante, ha sido la firma del contrato-programa. Este contrato-programa respondía a una preocupación que pensábamos que era compartida por otros Grupos de esta Cámara, aunque hoy nos han surgido ciertas dudas al respecto, una preocupación por el aumento del déficit.

En el contrato-programa se siguen planteando determinadas actuaciones y objetivos. La pregunta fundamental de este Grupo al Presidente de RENFE sería que nos hiciera una valoración de cómo se está llevando el desarrollo del contrato-programa, en qué medida se están llevando a cabo las actuaciones allí previstas, cuál es la valoración del Presidente acerca de los resultados y del cumplimiento de los objetivos y, al mismo tiempo, cuáles son las perspectivas del futuro respecto del cumplimiento de todo lo contenido en este contrato.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Pajares.

El señor PAJARES GUTIERREZ: Me quería referir a una pregunta muy concreta dentro del tema de RENFE, que es el servicio de consignas, puesto que ya formulé una pregunta hace un cierto tiempo y se me contestó, por parte de los responsables del Ministerio del Interior, manifestando los problemas que suscitaba el restablecimiento de este servicio, que fue suprimido con motivo de una serie de atentados terroristas en estaciones de ferrocarril e incluso en aeropuertos.

Quiero insistir sobre este tema porque creo que el servicio de consignas, dentro de un esquema de estaciones de ferrocarril, es fundamental para el público.

Me gustaría llevar al ánimo del Presidente de RENFE, para que él lo transmitiera a las autoridades competentes, que países con igual tipo de terrorismo que el que aquí tenemos, siguen con estos servicios abiertos y no utilizan procedimientos, como se me contestaba, excesivamente sofisticados; se limitan simplemente a pedir la documentación de quien quiere dejar el equipaje en consigna, e incluso en consignas automáticas ni siquiera se pide la documentación, y eso personalmente he tenido ocasión de comprobarlo tanto en Francia como en Alemania y en el Reino Unido.

Por eso, yo quisiera pedirle la opinión que tiene sobre

este servicio al señor Presidente de RENFE, y también llevarle al ánimo el problema que suscita en los usuarios del ferrocarril la inexistencia de este servicio.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Bueno.

El señor BUENO VICENTE: Agradezco también la presencia del Presidente de RENFE entre nosotros y paso directamente a hacerle dos preguntas muy concretas relacionadas, por supuesto, entre sí, y habida cuenta de que, como sabrá el señor Presidente de RENFE, en estos momentos estamos tramitando la aprobación del consentimiento del Estado al Tratado de Adhesión a las Comunidades Europeas.

Las preguntas son, sencillamente, estas: ¿En qué medida, señor Presidente, afecta a RENFE la adhesión a las Comunidades y qué previsiones estratégicas, en el caso de que las hubiese, tiene hechas la Compañía frente a este paso, que podríamos llamar histórico, dado por nuestro país?

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Presidente de RENFE.

El señor PRESIDENTE DEL RENFE (Boixados Malé): Quisiera hacer una pregunta al señor Presidente. ¿De cuántas horas o días dispongo para contestar?

El señor PRESIDENTE: Usted viene aquí a informar a la Comisión, y cuanto más amplitud en la información pueda dar a los señores Diputados, mejor. Por consiguiente, no tiene limitación de tiempo, a menos, claro está, que nos vayamos a horas un poco intempestivas.

Si le parece, si hubiese preguntas concretas que no pueda responder en este momento por falta de documentación, sería de agradecer que tomarar nota de ellas y nos las hiciera llegar por escrito o en la forma que crea conveniente, a efecto de que los Diputados puedan estar informados sobre el particular. ¿Le parece bien?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Me parece bien, señor Presidente.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular se me han hecho una serie de preguntas, y voy a contestar en primer lugar a la que se me ha formulado respecto a que el tráfico de cercanías durante el año 1984 en viajeros-kilómetro, ha quedado un poco por debajo; se ha dicho el 1,7 (tendría que comprobarlo, supongamos que es verdad) de las previsiones, y el de mercancías en toneladas-kilómetro, el 2,2. En ingresos se ha quedado en un 1,7 y un 10,3. El dato de los ingresos sí le tengo aquí, y me gustaría comprobarlo también pero voy a adelantar lo siguiente.

En mi experiencia personal desde el año 1952 —soy ya un poco viejo—, siempre en empresas privadas y en la dirección de las mismas, he sido partidario de que nunca se cumpla un plan de ventas. Cuando he visto que un plan de ventas se ha cumplido, es que no estaba bien, es que era demasiado flojo. Yo creo que un plan de ventas,

un presupuesto de ventas, lo ideal es que no se cumpla, porque es la forma de poner una meta, cuanto más lejana mejor, por que cuanto más lejana esté la meta, más lejos se llega. Si se pone una meta a la que es fácil llegar, muchas veces se pierde el esfuerzo, se llega y se queda uno muy satisfecho. Para mí, el hecho de que haya habido unas pequeñas diferencias en negativo con respecto a las previsiones, quiere decir que estas previsiones estaban bien hechas.

De todos modos, si comparamos esto con el año anterior, no con el presupuesto, podremos ver que en viajeros se ha subido por una pendiente superior a la que nunca se había subido del año 1983 a 1984, y en mercancías, el aumento ha sido tan espectacular que en un año se ha recuperado el tráfico que se había perdido en diez. Es decir, el récord del tráfico de RENFE, después de la crisis del petróleo, que es una raya que se pone siempre en todos los temas económicos, había sido en el año 1973; a partir de 1973, el tráfico de mercancías había ido bajando, y en 1984 hemos recuperado y hemos pasado al año 1983. Es decir, con respecto a la previsión del contrato no se ha llegado, pero en cambio sí se ha recuperado el tráfico que se había perdido en los últimos diez años. Por tanto, para mí los resultados en este sentido han sido francamente buenos.

La pregunta sobre el crédito de inversiones, 580.212, lo siento mucho pero no lo sé; con mucho gusto la contestaré por escrito.

En cuanto a la influencia de la evolución del dólar respecto a RENFE, le voy a decir dos cosas: primero, que tenemos muy pocos créditos en dólares, y la cesta de moneda en los créditos de RENFE está muy repartida entre dólares, yens, libras, marcos alemanes, francos suizos y ecus. El dólar representa un porcentaje relativamente pequeño y aparte de eso, tenemos seguro de cambio; por tanto, no nos influye en cuanto a devoluciones de principal. Sí nos influye en cuanto a los intereses, porque sobre los intereses no hay seguro de cambio. Tampoco influye de una manera notable. Aparte de eso, en el contrato-programa se diferencia clarísimamente que los gastos financieros para inversiones no tienen nada que ver con el resultado de la gestión de RENFE. Es un problema en el que si el Estado nos da dinero para inversiones puede hacer dos cosas, o decirnos que pidamos el dinero nosotros y nos da el aval y la garantía, o bien pediría el crédito a la Dirección General del Tesoro y nos entregaría el dinero. Desde el punto de vista de español contribuyente, nos da lo mismo, y desde el punto de vista de gestión de RENFE, una de dos, o no se hacen las inversiones o se hacen por este sistema. Al hacerse por este sistema, es imposición del Estado en sus Presupuestos Generales y, por tanto, RENFE no tiene intervención prácticamente en eso; si tiene intervención la gestión de RENFE en buscar créditos en buenas condiciones. Ahora bien, tampoco RENFE decide los créditos, sino que busca en el mercado de capitales los que considera en mejores condiciones, pero los somete a la aprobación de la Dirección General del Tesoro, y finalmente quien los aprueba es el Consejo de Ministros para poder

dar la garantía. Repito, tenemos pocos créditos en dólares.

Disposición de la Memoria de 1983. Por un lado, cuando cerramos el balance en RENFE que fue el año pasado a finales de febrero o primeros de marzo, lo consideramos como balance provisional en el sentido siguiente: Provisional, porque lo aprueba el Consejo de Administración de RENFE, pero luego tiene que aprobarlo la Intervención General del Estado y, naturalmente, quien tiene que darle la aprobación definitiva es el Consejo de Ministros; por ese motivo lo llamamos provisional. Tanto en el año 1983 como en 1984, que ahora está en trámite, pero refiriéndonos a 1983 que es de lo que se trata la pregunta, el balance provisional aprobado por el Consejo de Administración de RENFE fue aprobado sin el más pequeño cambio por la auditoría externa que tenemos, y fue aprobado, sin el más pequeño cambio también por la Intervención General del Estado, en cuanto a número; por tanto, pasó a ser definitivo. A finales de febrero-primeros de marzo, cuando lo aprobó el Consejo de RENFE, se hizo una rueda de prensa y se le dio la más amplia difusión a estos resultados. Editar la Memoria lógicamente no puede hacerse mientras no tenga la aprobación definitiva del Consejo de Ministros. Entonces, como en terminar los trabajos de la auditoría externa, en terminar los trabajos de Intervención General del Estado, y finalmente, pasar a la aprobación del Consejo de Ministros, se tarda bastante, y como ya previamente se difundió en su momento y se le dio la máxima difusión y apareció en todos los órganos de prensa, radio y televisión, la Memoria en sí tiene poco sentido, y en realidad se edita casi única y exclusivamente para la banca extranjera y la banca nacional que lo requieren para sus bibliotecas.

En el año 1983 se difundió mucho menos por una orden directa mía, por considerar que no era necesario y que, además, se ahorra dinero, porque editar una Memoria multitudinaria cuesta muchísimo dinero, y muchas veces no sirven nada más que para ir directamente a la papelera o quedarse en un rincón sin que nadie la mire, puesto que los resultados ya han sido difundidos anteriormente. Es decir, que el principal motivo de la poca difusión de la memoria en sí fue el ahorro.

Otra pregunta se refiere a si se renueva poca vía o mucha vía. Aquí tenemos un problema y es que si miramos sólo RENFE puede parecer que se renueva poca vía, pero es que actualmente en las inversiones en RENFE, sobre todo en obras de Infraestructura, hay mucho más presupuesto en la Dirección General de Infraestructura del Ministerio de Transportes que en la propia RENFE. Entonces, para saber si se renueva poca o mucha vía, habría que sumar los dos presupuestos de inversiones: El nuestro propiamente dicho, y el de la Dirección General de Infraestructura. Yo creo que dentro de un sistema de administración de bienes escasos, que ocurre en todos los órdenes de nuestro país, estamos renovando lo que se puede y manteniendo la actual calidad y hasta mejorándola; indiscutiblemente invirtiendo más mejoraríamos más, esto no falla.

Hay otra pregunta, también formulada por el señor Trillo, sobre el tema de inversiones o gastos. Este es un tema de eterna discusión dentro de RENFE, con el Tribunal de Cuentas y con la Intervención General del Estado: Si determinadas grandes obras de renovación, tanto en infraestructura como en material rodante, son inversión o son gastos. Yo, como ingeniero, aunque soy ingeniero de secano y sé poco de eso, me atrevería a defender técnicamente las dos posturas; me atrevería a defender técnicamente qué es inversión, porque el criterio no es contable, el criterio es técnico. Es decir si este dinero alarga la vida del bien, sea infraestructura, sea material rodante, y por lo tanto su amortización se hará en más años, es inversión; si no alarga la vida del bien y mantiene la vida prevista en su inicio, entonces es gasto. Ahora bien, repito, tanto en la gran reparación de locomotoras como en la gran renovación de vía, yo me atrevo técnicamente a defender la dos posturas, y según sea una o sea la otra, es gasto o es inversión.

En cuanto a instalaciones fijas, relación de obras contratadas y en curso, aquí, para darnos una idea de qué se está haciendo en cuanto a mejora del ferrocarril o, por lo menos, el mantenimiento de su situación actual, tendríamos que sumar, como he dicho antes, los contratos en curso que tiene RENFE con los que tiene la Dirección General de Infraestructura. Como obras significativas en este momento se están haciendo dos, una es el desdoblamiento, es decir, la doble vía entre Valencia y Barcelona. Existe ya doble vía desde Castellón hasta Valencia y desde Barcelona hasta Tarragona, y en este momento se está haciendo hasta Benicasim, y la famosa, atravesando el Ebro, que ha tenido mucha polémica, porque los de Tortosa querían que pasase por Tortosa, los de Amposta querían que pasase por Amposta, y en realidad no tiene que pasar por ninguno de los dos sitios, sino por el camino recto, porque es una vía rápida, para poder hacer trenes rápidos entre Barcelona y Valencia y si pasa por Tortosa o por Amposta tampoco parará el tren. Por lo tanto, lo lógico es buscar el camino más simple, más elemental, que es pasar entre las dos. También se está haciendo una obra importante que es la doble vía entre Madrid y Zaragoza y la semana que viene, el día 4 exactamente, se va a inaugurar ya la doble vía entre Torralba y Ariza, para continuar ya desde Ariza hasta Zaragoza y a partir de Zaragoza ya no hay doble vía porque, desde el punto de vista ferroviario, no tiene demasiada importancia, porque a Barcelona podemos ir por Lérida o por Caspe, con lo cual, desde el punto de vista de explotación, es como si fuese doble vía; para los de Lérida no lo es, para los de Caspe tampoco, pero la gran relación Madrid-Zaragoza-Barcelona sí va a tener, efectivamente, doble vía.

Se me ha preguntado también sobre el mantenimiento de líneas y acuerdos con las Comunidades Autónomas y se me decía que los gobiernos autonómicos están pagando precios simbólicos. Pues a ellos les parece que pagan muchísimo. No es su criterio precisamente el que sea simbólico, al contrario, ha dado lugar a profundas discu-

siones. Se ha citado la línea Sevilla-Cáceres. Desde luego lo de los 800 millones, no lo sé, pero seguro que es un dato exagerado y, aparte de eso, esta línea Sevilla-Cáceres la subvencionan el Gobierno andaluz, el extremeño y la Diputación de Sevilla. Es un acuerdo cuatripartito entre estos tres entes y RENFE. Repito, todos los acuerdos han sido satisfactorios para RENFE y, desde luego, si lo que pagasen las autonomías fuese simbólico, yo les aseguro que yo, como Presidente de RENFE y ejerciendo de catalán, no lo hubiese aceptado.

En cuanto a la pregunta siguiente, sobre Bilbao-Vitoria, Asturias-Valle del Ebro, no hay ningún estudio en RENFE sobre este tema, en absoluto. Se sabe que una penetración Bilbao-Vitoria que no pasase por Orduña sería mejor, muy bien; y que de Asturias al Valle del Ebro, quizá sería una salida de Asturias hacia el Valle del Ebro-Mediterráneo, pero no dejan de ser rayas sobre un mapa, que no han dado lugar a ningún estudio ni técnico ni económico ni de viabilidad ni de nada de eso.

En cuanto al plan de transportes ferroviarios, sobre el que también se me ha preguntado, tengo que decir que, en efecto, en estos momentos en el Ministerio, y con colaboración de RENFE, se está estudiando un plan general ferroviario para los próximos años. Lo lleva, repito, el Ministerio y nosotros intervenimos, sobre todo, dando datos y opiniones. En realidad este plan general ferroviario se va a basar en dos grandes líneas, una es mejorar la relación de los grandes corredores de viajeros, que son Madrid-Andalucía, Barcelona-Valencia, Madrid-Valencia, Madrid-Barcelona, Madrid-Asturias, etcétera; en estos momentos, dentro de este plan, adelantándose RENFE al mismo, se va a adjudicar una obra piloto en el próximo Consejo de Administración de ensayo de velocidad 200 kilómetros por hora en la línea más arriba de Valladolid, me parece que va a ser de 33 kilómetros, para hacer ensayos de circulación a 200 kilómetros por hora. Nuestros trenes pueden andar a 200 por hora, lo que pasa es que nuestra vía no lo permite. Es decir, la velocidad del tren no depende de la potencia de la máquina, depende de los radios de curvatura y de las pendientes y los radios de curvatura y las pendientes dependen de las montañas. Como se me había preguntado este dato y creo que es interesante, tengo que decir que el precio medio de un kilómetro de vía para poder rodar a 200 kilómetros por hora es de 50 millones de pesetas, en unos sitios un poco menos, en otros un poco más, depende de la orografía del lugar, lo cual quiere decir que si nuestra red básica, que son 7.000 kilómetros, la quisiésemos convertir en velocidad 200 kilómetros por hora, costaría 350.000 millones de pesetas de hoy, lógicamente para la próxima legislatura o para la otra habrá que tener en cuenta el aumento de los precios.

Si no les importa voy a mezclar un poco, porque las preguntas que ha hecho el señor Trillo contestan a muchas de las otras y voy contestando las que no ha hecho el señor Trillo, y no es porque no haya sido exhaustivo.

El tema consignas. El señor Diputado lo quería llevar a mi ánimo. No hace falta; sufro mucho más yo que S. S. las continuas reclamaciones por tener las consignas ce-

rradas, y no solamente reclamaciones, sino que dentro del afán de servicio que queremos inculcar en RENFE a todo nuestro personal, indiscutiblemente la falta de consignas es un problema muy gordo. Yo también tengo experiencia reciente de haber dejado mi propia maleta en una consigna automática de la estación de Frankfurt, y como era automática, como su nombre indica, al echar la perra nadie me preguntó nada. En cambio, desde que tuvieron lugar los atentados de la Estación de Chamartín, la Estación de Atocha y el Aeropuerto de Barajas, el Ministerio del Interior ordenó un cierre de las consignas y no hemos conseguido, por más que nos dirigimos a ellos, que nos permitan reabrir las consignas que perderían su función; una de ellas es que estén aisladas y protegidas, y si ponemos la consigna en un sitio aislado, a 500 metros de la estación, camino del pueblo de al lado, tampoco la gente llevará la maleta allí. Es decir, realmente es un problema que hay que llevarlo al ánimo de los responsables del Ministerio del Interior, no al mío, porque yo estoy totalmente en ello.

En cuanto a la repercusión de la entrada de España en la Comunidad Económica Europea, qué efectos puede tener sobre RENFE, yo creo que efectos, para RENFE, beneficiosos, en el sentido de que si, lógicamente, con la entrada de España en el Mercado Común se incrementa el tráfico de mercancías entre el Mercado Común y España y viceversa, será beneficioso para nosotros; para la industria de España será beneficioso según sea hacia arriba o hacia abajo. También será beneficioso en cuanto al paso de mercancías de Portugal hacia España, y también lo será en cuanto al paso de mercancías marroquíes hacia España. Precisamente el próximo viernes voy a Lisboa para tener una reunión con el Presidente de los Ferrocarriles portugueses y con el Presidente de los Ferrocarriles marroquíes para tratar a fondo este tema.

Dentro de la VIC existe una Comisión que se llama Comisión de los Diez, que ahora será de los doce al entrar España y Portugal. La semana pasada asistimos a la primera reunión como observadores con el fin de coger el rodaje necesario para a partir de primero de enero estar como miembros de pleno derecho. En esta Comisión es donde se coordina todo el tema ferroviario europeo. Creo que la entrada de España en el Mercado Común puede ser enormemente interesante y muy bueno para RENFE.

Paso a referirme a las preguntas del señor Trillo. En relación con el contrato-programa me preguntaba cuáles habían sido los resultados del mismo en 1984 y si podía dar alguna información sobre 1985, así como la actualización del contrato. Prefiero comenzar por esta segunda cuestión.

El contrato-programa se firmó entre el Estado y RENFE a principios de 1984 y abarcaba 1983 como referencia y 1984, 1985 y 1986 como compromiso. En el contrato-programa estaban previstas unas cláusulas de actualización. Es decir, el contrato-programa se basaba sobre todo en la evolución de los tráficos, en la evolución de determinadas magnitudes macroeconómicas, que eran el crecimiento del IPC, el crecimiento del índice de precios

industriales, el crecimiento del coste de la energía y, también, la evolución de las tarifas, según el Gobierno aprobase las tarifas que se preveían en el contrato-programa o no las aprobase. Lógicamente esto daba lugar a cambios. La actualización del contrato-programa en relación con 1984 no se pudo hacer hasta que estuvo terminado dicho año y se conocieron estos datos. Algunos se sabían desde el principio como el precio de la energía eléctrica, pero hasta terminado el año no se sabe la evolución del IPC, así como tampoco la evolución de los precios industriales.

Una vez conocidos estos índices la Comisión de seguimiento del contrato-programa, que la forman el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Transportes y RENFE, aplicó sin discusión, porque no la admite, la fórmula exacta al contrato-programa de 1984 y salió el contrato-programa actualizado, y como arrastre se aplicó sobre el de 1985 con las previsiones, de evolución de esos índices del 1985 y sobre el 86 en cuanto arrastre de 1984 y 1985. Al terminar 1985, cuando conocíamos la evolución de todos estos datos habrá que volverlo a revisar y a su vez, automáticamente, quedará revisado 1986 por suma y sigue y por evolución prevista en 1986.

Los resultados de 1984 con respecto al contrato-programa revisado han sido los siguientes: en ingresos de viajeros, mercancías, correos, transporte por carretera y varios nos hemos quedado en un 2,3 por ciento por debajo de las previsiones. Las compensaciones por infraestructura, cercanías, transporte de minerales son cantidades fijadas por lo que nos hemos quedado justo en ellas. En cuanto a gastos nos encontramos que en personal hemos tenido un 3 por ciento menos que lo previsto en el contrato-programa. En energía de tracción por sistemas de ahorro energético y por sustitución de la tracción diesel por tracción eléctrica hemos mejorado, ya que el gasto ha sido un 6 por ciento menos del previsto, y en materiales y servicios del exterior —es un capítulo muy importante porque están todas las empresas contratadas que trabajan para RENFE más todos los materiales de consumo que son muchos—, hemos quedado en un 3,5 por ciento, que es un porcentaje mejor con respecto a los anteriores. Por tanto, en el total de gastos hemos mejorado el contrato-programa en un 3,1, aunque en relación con los ingresos no hayamos cumplido en el 2,3, pero en gastos nos hemos quedado en 3,1; sin embargo, a pesar de la diferencia al ser superiores los gastos a los ingresos, desgraciadamente, hemos mejorado los resultados de gestión en un 10,8 por ciento; es decir, los resultados de gestión previstos en el contrato-programa actualizado eran de -42.755 millones y se han quedado en -38.127, es decir, hemos ahorrado 4.628 millones de pesetas con respecto al contrato-programa, lo cual supone un porcentaje de 10,8.

En costes financieros, según señala el contrato-programa, al terminar se imputan los que realmente han sido. Me refiero a costes financieros por inversiones, no por funcionamiento de la empresa. Los correspondientes al funcionamiento de la empresa van imputados en la partida de materiales y servicios del exterior.

En cuanto a 1985 tengo datos hasta finales de abril, es decir, del primer cuatrimestre. Falta mayo, todavía estamos en junio, y está a punto de cerrarse mayo. En lo que va en el cuatrimestre los resultados de gestión, es decir, antes de gastos financieros, han mejorado en un 8 por ciento lo previsto en el contrato-programa. El contrato-programa actualizado de 1985 preveía un déficit de gestión de estos cuatro meses de 17.603 millones y la realidad han sido 17.207, es decir, hemos quedado en 1.396 millones mejor de lo previsto en el contrato-programa, cuyo porcentaje nos señala que hemos mejorado en un 8 por ciento, a pesar de que hemos tenido alguna que otra desgracia ajena totalmente a RENFE como ha sido en mercancías. Las heladas del mes de enero nos estropearon la campaña de la naranja en la que estábamos batiendo todos los récords que habíamos superado el año pasado con respecto a años anteriores. Las heladas representaron una pérdida en la campaña de la naranja de casi 1.000 millones de pesetas de ingresos. A pesar de todo, repito, en los primeros cuatro meses del año hemos mejorado el contrato-programa en un 8 por ciento, y lo hemos mejorado en un 8 por ciento a pesar de que las amortizaciones de este año son un 14 por ciento superiores a las del año pasado, porque en el contrato-programa para fomentar la autofinanciación, digámoslo así, se pusieron unas amortizaciones crecientes y a pesar de eso las amortizaciones suponen un 14 por ciento más que el año pasado.

El señor Trillo ha formulado otra pregunta en relación con los principios contables de la Intervención General del Estado. En el contrato-programa se señala que se seguirán dichos principios; la Intervención General dio unos principios contables a finales del año pasado que figuraban en el informe correspondiente a 1983 y que la Comisión de seguimiento acordó no aplicarlos. Estoy totalmente de acuerdo con la Comisión de seguimiento en este caso. Creo que los principios contables son unos, se definen y se ha acabado. Lo importante es comparar un año con el otro o con un programa y ver si se mejora o se empeora. Ahora bien, lo que no se puede hacer a mitad de un compromiso es cambiar el criterio de principios contables. Antes de empezar a jugar se fijan las reglas del juego y cuando se termina de jugar se pueden fijar las reglas del juego para la próxima partida. Lo que no se puede hacer es cambiar dichas reglas a media partida porque pierdes toda posibilidad de comparación. A mí me da lo mismo unos principios contables que otros siempre y cuando se mantengan desde el comienzo hasta el final. Por tanto, si en el próximo contrato-programa, si es que se llega a hacer, se aplican otros principios contables me parece muy bien, pero cambiar los principios contables a mitad del contrato-programa supone variar las reglas del juego a mitad del mismo.

Me parece que he contestado antes al tema de las diferencias de cambio.

El señor Trillo preguntaba qué es lo que indicaban estos principios contables que fijaba la Intervención General del Estado. A mí me parecen buenos; todos los considero buenos siempre y cuando se cumplan; como

decía aquél: no a la hora que quieras, pero en punto. Esto se puede aplicar al caso de dichos principios: los principios contables que quieras, pero que se apliquen.

En cuanto al presupuesto de inversiones de 1984 he de señalar que está prácticamente cubierto. Creo que el presupuesto de inversiones que figura en el contrato-programa tanto para 1984, 1985 como para 1986 tal como indica el propio contrato-programa, son las inversiones que se consideran necesarias para cumplir los objetivos de cantidad y calidad que figuran en dicho contrato-programa. ¿Cubren las necesidades del sector auxiliar? Creo que la misión de RENFE es cubrir sus necesidades, no las de los demás, porque lógicamente supongo que en el sector ferroviario serían felices fabricando muchas locomotoras que RENFE no necesitase, pero creo que la obligación de RENFE es cubrir sus necesidades y no las de los demás.

Indiscutiblemente, el sector, que en épocas hacía exportaciones a mercados latinoamericanos y africanos, se ha encontrado con que estas inversiones, por los motivos que todos conocemos, sobre todo en Latinoamérica, se ha frenado y ahora tiene dificultades. Está claro que RENFE no va a comprar lo que se tenía que vender a Perú. Nosotros cubrimos las necesidades de RENFE, pero las del sector —y lo siento— serán otros entes lo que tengan que ocuparse de ellas.

Me preguntaba el señor Trillo si estoy de acuerdo con las declaraciones del Ministro. Indiscutiblemente que estoy de acuerdo. Creo que, por principio, cuando se está en un puesto para el que te ha nombrado un Ministro, sólo se puede estar en desacuerdo previa dimisión, pero mientras no se dimita, hay que estar de acuerdo. Creo que este es un problema de ética profesional y hasta política.

También me preguntaba el señor Trillo sobre que ha habido un plan de jubilación anticipada y que, lógicamente, se ha indemnizado a la gente para que se acogiese a dicho plan, y que estas indemnizaciones se han pasado a inversiones.

Señor Trillo, usted sabe perfectamente que pasar al activo las indemnizaciones y amortizarlas en cinco o diez años es lo que obliga a hacer Hacienda a cualquier sociedad anónima. Es decir, si una sociedad anónima indemniza a alguien y esto lo pone como gasto al año, la inspección de Hacienda no se lo admite, le obliga a una amortización entre cinco o diez años, pero no como gasto de año. Es decir, que nosotros lo hemos activado no a inversiones, sino a un activo, intangible indiscutiblemente, lo vamos a amortizar en diez años y este año ya lo estamos empezando a amortizar.

En cuanto a lo que esto ha supuesto para la plantilla de RENFE, tengo que decirles que la plantilla de RENFE a 31 de diciembre de 1983 era de 74.964 personas. A 31 de diciembre de 1984 era de 69.393 y a 31 de abril pasado era de 66.607. Aparte de eso, hay un personal ajeno a la explotación que es el personal del servicio de carretera y de las famosas explotaciones forestales que eran 946 personas en 1983 y que ahora son 926. Es decir, que indiscutiblemente ha habido una reducción muy fuerte de plantilla de 74.900 a 66.600. ¿Cuál será la plantilla al

final de 1985? Pues aproximadamente ésta, porque actualmente ya hemos llegado al límite de reducción, y durante 1986, a no ser que el aumento de tráfico, y ojalá sea así, nos obligue a aumentar la plantilla, más o menos se mantendrá en estos términos.

El ahorro de gastos de personal que esto representará es mejor que el previsto en el contrato-programa porque el ahorro de personal que se ha producido también es superior al que se preveía en el contrato-programa, pero al hacer estudios de plantillas y de productividad a fondo se ha visto que se podía reducir más.

Como tema importante está el de la productividad del personal, entendiendo por productividad del personal a miles de unidades de tráfico por empleado, es decir, a miles de viajeros-kilómetro, miles de toneladas-kilómetro por empleado, y ha pasado en un año, de finales de 1983 a finales de 1984, de 345 aproximadamente a 383, es decir, que han subido las unidades y ha disminuido el personal. Si aumenta el numerador y disminuye el denominador, mejoran notablemente las cosas.

Me pregunta sobre la situación financiera, que parecía que al final del contrato-programa era peor que al principio. Yo me remito como comentario general a lo que he dicho antes; que al ser RENFE un ente del Estado, al no ser una sociedad anónima sino que tanto su presupuesto de inversiones como su presupuesto de gastos entran en los Presupuestos Generales del Estado, a mí, como español contribuyente, lo mismo me da que un déficit o que unas deudas de RENFE estén en la Dirección General del Tesoro.

De todos modos, la situación financiera de RENFE este año ha mejorado bastante, y si hay algún dato que vale la pena resaltar es el siguiente: al final de 1983 a los proveedores, entre los cuales está el sector auxiliar por el cual S. S. se preocupa tanto, les debíamos 130.515 millones. En estos momentos les debemos alrededor de 30.000 millones, es decir, que hemos inyectado 100.000 millones de pesetas a los proveedores de RENFE en un año y cuatro meses. ¿Cómo hemos conseguido hacer eso? Pues, aparte de pagando, lo hemos conseguido a primeros de este año, exactamente el día 2 de febrero, en que el Estado nos anticipó la insuficiencia del año 1982, que era de 33.600 millones, y que, según el contrato-programa, tenía que haberse hecho efectiva a mitad del año 1984 aunque al final se ha hecho efectiva el año 1985. También estos días estamos cobrando las pérdidas todavía no pagadas de ejercicios anteriores a 1982, que eran 12.200 millones. Todavía tenemos pendiente el déficit, la insuficiencia de 1983. El contrato-programa preveía que 20.000 millones se anticiparían durante 1984 y no se ha hecho hasta el día de hoy y que en conjunto son 54.600, pero con esto hemos aumentado nuestra tesorería y hemos podido mejorar el pago a nuestros proveedores. Lo que sí ha empeorado, en cambio, son los préstamos, los créditos a corto plazo. En realidad hemos sustituido deuda a proveedores por créditos a corto plazo en forma de pagarés, pero es que nos sale mucho más barato el crédito a corto plazo en forma de pagarés que la deuda a proveedores. ¿Por qué motivo? Sencillamente, porque a los proveedo-

res RENFE les pagaba a 18 meses dándoles el 8 por ciento de interés básico del Banco de España, y supongo que en esto el señor Trillo estará de acuerdo conmigo porque tanto él como yo hemos sido proveedores en algunas épocas, si no de RENFE por lo menos de otras empresas; cuando uno sabe que le van a pagar tarde, en los costes se meten los gastos financieros. Entonces resulta que si metes esto en los gastos financieros y además después te dan un 8 por ciento, el precio de venta ha quedado bastante engordado. Actualmente por eso a los proveedores de RENFE se les pide que en las ofertas saquen el gasto financiero y lo pongan aparte. Después vienen también estas obras que duran bastantes años en que hay fórmulas de revisión y en que a lo mejor el precio del dinero había bajado, otros conceptos habían subido y se aplicaba la fórmula de revisión también sobre el precio del dinero. Este es el motivo por el cual mejoró esta situación.

Me ha preguntado el señor Trillo sobre la propuesta del contrato-programa que en principio había hecho RENFE y que había aprobado su Consejo de Administración, porque cuando finalmente se aprobaron por parte del Gobierno, las inversiones se redujeron. Yo normalmente, en todas las negociaciones que he visto en mi vida, la parte más floja siempre acaba reduciendo sus aspiraciones con respecto a la parte más fuerte. Creo que en un contrato entre el Estado y RENFE no hay igualdad de condiciones de partida y, en efecto, las inversiones se redujeron.

El señor Trillo también criticaba que el contrato-programa se firmó a principios de 1984, que había una columna de referencia de 1983, y que los resultados reales de 1983 fueron 13.500 millones mejores que lo que allí figuraba, y que si esto no era un error en cuanto que hubiese esta diferencia tan gorda. En realidad, la primera columna de 1983 se hizo a primeros de 1983, en el mes de febrero o así de 1983. Lo que pasa es que la discusión del contrato-programa duró un año, y durante este año no se varió esta columna, y, lógicamente, yo, como Presidente de RENFE, al ver que mejoraba el tema, me guardé muy mucho de decirlo. Creo que por la más elemental práctica del Código de Comercio, de honrado comerciante. (*El señor TRILLO: Se agradece la sinceridad.*) Entonces, pues salieron 13.500 millones mejores, y como español contribuyente, me alegro mucho.

¿Que en los resultados de 1984 no se consiguieron 13.500 millones? Es lógico; no se puede hacer una progresión ni aritmética de conseguir resultados, porque si un año se han conseguido 13.500 y cada año consiguiésemos una mejora de 13.500, acabaríamos repartiendo dividendos, y creo que cuanto más se van ajustando los gastos y más se van incrementando los ingresos, más difícil es reducir todavía más los gastos y más difícil es aumentar los ingresos. Por tanto, creo que si cumplimos el contrato-programa, podemos darnos por satisfechos.

Hay una pregunta sobre que en el contrato-programa la subvención para cercanías está congelada en 23.600 millones de pesetas o algo así para 1985 como para el año 1986, y me pregunta el señor Trillo si esto lo conside-

ro suficiente. Yo, por principio, cualquier cosa que me den la considero siempre insuficiente, pero en este caso sí lo considero suficiente si conseguimos la reducción de gastos y el incremento de tarifas previsto, pero sobre el incremento de tráfico previsto.

En cuanto a un comentario que, según ha dicho el señor Trillo, hizo un Consejero de RENFE respecto de que esta congelación llevaría consigo un crecimiento tarifario superior al previsto, si se reducen los gastos y se aumentan los viajeros, no hace falta ningún aumento tarifario. Indiscutiblemente, si no se reducen los gastos y no se aumentan los viajeros, una cantidad fija sabemos todos que, desgraciadamente, el IPC o lo que sea sube y, por tanto, sí que haría falta. Pero creo que reduciendo los gastos y subiendo el número de viajeros, no hará falta, en absoluto, una subida tarifaria complementaria.

No sé si he contestado a todo, he procurado ser rápido.

El señor PRESIDENTE: ¿Hay alguna cuestión que haya quedado pendiente, señor Trillo?

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, señor Presidente. Abusando de la bondad de la Presidencia, de las dos Presidencias, la de RENFE y la de la Comisión, quisiera tres pequeñas aclaraciones en base a...

El señor PRESIDENTE: Adelante, tiene usted la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: En cuanto a los kilómetros de renovación de vía que, más o menos las pautas de la Unión Internacional de Ferrocarriles marcaban y que decía el señor Corte, ¿considera el señor Presidente de RENFE que por parte de la Dirección General de Infraestructura del Transporte del Ministerio de Transportes se están renovando con ese ritmo, digamos, acordado internacionalmente, o convenido internacionalmente?

En cuanto al Plan Ferroviario a que aludió antes, los estudios que se están haciendo en RENFE, ¿podríamos conocer con qué previsión de años se está elaborando ese plan, si van a ser ocho, diez, doce o catorce?

Finalmente, en cuanto a la productividad, que estoy de acuerdo que es lógico, tal como decíamos antes, que es un quebrado y variando los dos términos, la productividad se aumenta claramente en términos comparables o comparativos con otras Administraciones ferroviarias, ¿podríamos conocer cómo está RENFE? Y en cuanto a la plantilla actual de los sesenta y tantos mil agentes que tiene en términos comparables en cuanto a kilómetros de vía tanto principal como secundaria, toneladas/kilómetro y pasajeros/kilómetro, ¿podríamos conocer también en qué nivel nos estamos moviendo en España?

Por mi parte, nada más.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Bueno, y agradecer, como es lógico, al señor Presidente de RENFE toda la exhaustiva información.

El señor PRESIDENTE: El señor Corte Mier tiene la palabra.

El señor CORTE MIER: Gracias, señor Presidente.

Una de las preguntas era la que mi compañero el señor Trillo ya habló, sobre la renovación de vías, pero voy a referirme a la primera, que es sobre la difusión de la Memoria de 1983. De cualquier forma, ya hemos visto prácticamente por qué no ha tenido la difusión que verdaderamente esperábamos. Ahora, un ruego: ¿no es posible que una Memoria de RENFE, y creo que no la arruinará, llegue a cada uno de los Diputados de la Comisión de Industria? ¿Es posible? Por lo menos para hacer el seguimiento, qué mejor. Y consideraríamos ya que la difusión es máxima, con que llegase a nuestro poder.

El señor PRESIDENTE: ¿Le parecería suficiente una para cada Grupo Parlamentario?

El señor CORTE MIER: No. No limite usted la generosidad del Presidente de RENFE.

El señor PRESIDENTE: ¿Algo más? (Denegación.) Muchas gracias, señor Corte Mier.

Por parte del Grupo Socialista tiene la palabra el señor Sáenz.

El señor SAENZ LORENZO: Gracias, señor Presidente.

Nosotros estaríamos interesados en hacer una pregunta, que no hemos formulado anteriormente pero que nos gustaría que fuera respondida por el señor Presidente de RENFE.

RENFE tiene adjudicadas concesiones de uso de sus vías a empresas privadas que se dedican a transporte especializado de agrrios, coches, como puede ser TRANSFESA. Estas empresas obtienen buenos resultados y bastante beneficio, según parece. Entonces, ¿qué criterios tiene RENFE sobre el mantenimiento de estas concesiones, cuáles son los plazos de rescate, se pueden modificar las condiciones, pretende RENFE aumentar sus ingresos de alguna manera por las modificaciones de estas concesiones, o cuál es la opinión del Presidente de RENFE respecto de este tema? Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Sáenz. ¿Alguna pregunta más por parte del Grupo Socialista? (Denegación.) Bien, en este caso, el señor Presidente de RENFE tiene la palabra para contestar a las preguntas que le han formulado.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Voy a empezar por la difusión de la Memoria. A todos los señores Diputados, y también a los señores Senadores, no por Grupos ni por Partidos, sino absolutamente a todos, se les envió este informe de resultados de RENFE 84, en el mes de marzo. Absolutamente a todos se les envió el Balance Social de RENFE, un librote bastante gordo, en el cual venían 1982 y 1983, tanto desde el punto de vista contable como también desde un punto de

vista, como su nombre indica, de balance social. Y, además, recientemente, hará un mes, aproximadamente, se ha enviado también a todos los señores Diputados y a todos los señores Senadores un libro de color rojo que es «RENFE 1984». Es mucho más completa esta información que la Memoria en sí. De todos modos, yo con mucho gusto les enviaré la Memoria, no sé si tenemos para todos, dentro del plan de ahorro que les he explicado. (Risas.) Para todos, no lo sé.

Señor Trillo, productividad de la que hemos hablado, aunque el señor Trillo dice que si varían los números de un cociente mejora la productividad, según cómo varíen, puede empeorar, porque si el numerador baja y el denominador sube, entonces sale al revés. (El señor TRILLO: He dicho de un quebrado.) Bien, es muy difícil comparar productividades de diferentes redes ferroviarias, porque habría que saber qué se contrata y qué no se contrata. Por ejemplo, la limpieza de las estaciones la tenemos contratada, entonces este personal no figura en el denominador. Si una red ferroviaria no lo tiene contratado, y lo hace con personal propio le saldrá una productividad peor que la nuestra. Y así muchísimas cosas más. Por lo tanto, es muy difícil comparar. Ahora lo que sí es indiscutible es que nosotros, actualmente, y esto lo reconoce la propia UIC en el último Congreso que tuvo lugar hace un mes en Bruselas, estamos consiguiendo resultados espectaculares. Tampoco es tan difícil porque precisamente las redes ferroviarias de todo el mundo, empezando por las japonesas, no se distinguen por su productividad, pero los resultados que estamos consiguiendo creo que son francamente buenos. Ahora bien, tienes el dato exacto, el dato que ellos te dan, pero lo que no te dan es la explicación del dato, y es un poco difícil saber qué entienden por personal. El mantenimiento, ¿se contrata o se hace?; las reparaciones, ¿se contratan o se hacen?; la limpieza, ¿se contrata o se hace? Y así muchísimas cosas más dentro de la complejidad que representa una red ferroviaria.

El Plan General ferroviario que se está estudiando en el Ministerio creo que abarca un plazo de diez años.

La pregunta sobre renovación. Yo quería aquí presentar primero un problema filosófico. Durante muchos años las inversiones ferroviarias eran realizadas prácticamente por RENFE. Actualmente muchas de ellas las hace la Dirección General de Infraestructura. Yo desde luego soy total y absolutamente partidario, contra la opinión de muchos, y hasta dentro de la propia RENFE, de que las haga la Dirección General de Infraestructura. Considero que la misión de RENFE es mover trenes con seguridad, con puntualidad y llenos, no es hacer puentes ni hacer túneles, lo cual es muy divertido, pero no es el objetivo fundamental de RENFE, que es el que acabo de decir. Por lo tanto, si esto lo puede hacer otro, no te distraerás del objetivo fundamental. Por ello, yo soy totalmente partidario de que las inversiones si las hace la Dirección General de Infraestructura, mejor. En cambio hay algunas que no, que son las inversiones que influyen en el tráfico, es decir, las que se están haciendo a la vez que circulan los trenes y que lógicamente éstas sí debe

hacerlas RENFE porque están los trenes moviéndose, y el que las realice alguien que no estuviese interesado en el tráfico, crearía muchas más perturbaciones.

De todos modos, a pesar de lo que estoy diciendo, para el Plan de Inversiones, mantenimiento, conservación y ampliación del año 85, en infraestructura, es decir, mantenimiento de puentes, túneles, trincheras, etcétera, lo que no es la vía en sí, ya que la vía está encima, están previstos 3.400 millones de pesetas. En vía propiamente dicha 22.800, y en instalaciones tales como comunicaciones y seguridad, 11.000 millones de pesetas, lo cual son cantidades bastante notables.

El señor Diputado me habla de las empresas. Estas empresas no tienen concesiones; son un grupo de empresas, que son muchas, que se conocen con el nombre de empresas de vagones particulares, explotadores de vagones particulares, cosa que existe en todo el mundo, no es un tema español, y son empresas que tienen vagones suyos de mercancías, de tolvas para áridos, para cereales, especiales para productos inflamables, para productos peligrosos, etcétera, etcétera, y que, o bien las usan para transportar sus propios productos, como puede ser CAMPSA, que tiene cisternas que son suyas, o que cuando no es para su propio uso, lo que hacen es que buscan el cliente, llenan el vagón y luego RENFE se lo transporta cobrándoles a tanto el kilómetro/tonelada. Entre estas empresas las hay importantísimas; TRANSFESA tiene el parque de vagones más importante de Europa en empresa no ferroviaria, tiene algo así como ocho mil vagones andando no solamente en España, sino en toda Europa.

A nosotros nos están prestando un gran servicio; ellos indiscutiblemente están ganando dinero, porque si no ganasen, no lo harían, pero a nosotros nos dan a ganar mucho dinero. Indiscutiblemente, su agresividad comercial es mucho mejor que la nuestra, y como empresa

privada, sobre todo cuando se sale al extranjero, el trato que ellos puedan tener con otras administraciones ferroviarias es mucho más fluido que si lo tuviéramos nosotros.

Es decir, en todo el transporte de naranjas a los mercados de Amsterdam, o de Hamburgo, o de Checoslovaquia, por citar diferentes destinos, ellos tramitan todo el tema con las diferentes administraciones ferroviarias con mucha más facilidad que si lo hiciéramos nosotros, que entraríamos en la burocracia y que nunca se acabaría. Ahora bien, que hay que procurar que estas empresas ganen lo que es razonable y RENFE también, y que no ganen ellos más de lo razonable y RENFE no deje de ganar lo razonable, esto está clarísimo y entonces son contratos que continuamente se van renovando, que continuamente se discuten y se aprueban. En algunas de ellas RENFE tiene participación, el 15 por ciento de participación y un puesto en el Consejo. Por lo tanto, sus cuentas las vemos.

El señor PRESIDENTE: Bien, una vez terminada esta contestación, sólo me resta agradecer la presencia entre nosotros del Presidente de RENFE, y haberse prestado a contestar todas y cada una de las preguntas indicadas.

Tal como hemos quedado anteriormente, la pregunta particularmente concreta que le ha sido formulada por el Grupo Popular será contestada por escrito, con el ruego de que se haga llegar bien directamente al Grupo Popular, o en el caso de que algún otro Grupo Parlamentario deseara conocerla, directamente a la Comisión para distribirla entre todos los Grupos de la misma.

Nada más, pues, levantamos la sesión, espero que hasta el próximo mes de septiembre.

Eran las doce y cincuenta minutos de la mañana.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961