



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1987

III Legislatura

Núm. 183

PRESUPUESTOS

PRESIDENTE: DON MAGIN PONT MESTRES

Sesión celebrada el miércoles, 28 de octubre de 1987

ORDEN DEL DIA

Comparecencia de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1988 (final).

Ministerio de Industria y Energía:

- Subsecretario de Industria y Energía (Fello Hernández), solicitada por los Grupos Coalición Popular, Mixto y Mixto-PDP (números de expediente 212/000677, 212/000831 y 212/000932).
- Director General de la Energía (Pérez Pita), solicitada por los Grupos Minoría Catalana y CDS (números de expediente 212/000610 y 212/000866).

Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno:

- Director del Gabinete de la Presidencia del Gobierno (Dorado Zamorano), solicitada por el Grupo Coalición Popular (número de expediente 212/000654).

Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones:

- **Director General de Infraestructura del Transporte (Alcaide Pérez), solicitada por el Grupo Minoría Catalana (número de expediente 212/000861).**
- **Presidente de RENFE (García Valverde), solicitada por los Grupos Coalición Popular, CDS, Mixto-PDP y Mixto-PL (números de expediente 212/000524, 212/000850, 212/000616 y 212/000649).**

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA:

— SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, Agrupaciones Independientes de Canarias, ha sido solicitada la comparecencia ante esta Comisión del Subsecretario de Industria y Energía, que está aquí presente.

Don Luis Mardones tiene la palabra.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Subsecretario de Industria y Energía, gracias por su comparecencia aquí. Paso rápidamente a hacerle las siguientes preguntas con respecto al presupuesto de su Departamento, y fundamentalmente con el servicio 01, de su Subsecretaría.

Con relación a las transferencias de capital, capítulo 7, se consignan en las transferencias a empresas públicas y privadas para el desarrollo de proyectos tecnológicos 2.434 millones a empresas públicas y entes, y 2.578 millones a empresas privadas. ¿Me podría decir el señor Subsecretario qué empresas privadas van a ser objeto de ese programa financiero?

Si no me puede dar el detalle aquí, le ruego al señor Subsecretario que nos haga llegar el desglose por escrito, para ganar tiempo.

En cuanto al capítulo 4 (estoy hablando del servicio 01, y del programa 721-A) se dice que en las transferencias corrientes para las ZUR a Comunidades Autónomas y a Corporaciones locales hay respectivamente 37.000 millones y 48.000 millones de pesetas.

Le preguntaría al señor Subsecretario qué tipo de gastos de funcionamiento, tanto para Comunidades Autónomas como para Corporaciones locales, se financian con este presupuesto, y si estas transferencias corrientes de las ZUR de alguna manera están contempladas y duplicadas en el Fondo de Compensación Interterritorial. Quería saber qué aporta su Ministerio al mismo.

Paso al programa 723-A, transferencias de capital. Se dice aquí: «Al Instituto Nacional de Industria, para financiar empresas del Grupo de acuerdo con el PAIF del ejercicio corriente», y se consignan 60.000 millones de pesetas. ¿Me podría decir el señor Subsecretario si de estos 60.000 millones de pesetas hay alguna consignación, y si participa de las mismas la empresa de electricidad UNELCO, del INI, que opera en las islas Canarias y qué proyectos de UNELCO estarían para financiación en el ejercicio de 1988?

Paso seguidamente al capítulo 7, y sigo dentro del programa 723-B, ahora, reconversión y reindustrialización; en él consignan ustedes, señor Subsecretario, 16.500 mi-

llones de pesetas para primas a la construcción naval. Le agradecería me informara quiénes van a ser los receptores en el ejercicio de 1988 de estas primas a la construcción naval y si en este momento el Departamento, a través de su Subsecretaría, al hacer estas grandes dotaciones económicas de transferencias de capital a empresas privadas tiene en cuenta alguna política en relación con la flota mercante española, ya que en alguna medida ciertas navieras se están desprendiendo de ella y la reducción del tonelaje español de flota es evidente, pero lo digo solamente por lo que respecta al Ministerio de Industria, porque ya esta pregunta fue también hecha de otra manera al señor Director General de la Marina Mercante.

Sigo, señor Subsecretario, con el programa 721-A, y hago una comparación con el 731-F. Empiezo por el 721-A.

En el capítulo 4, de transferencias corrientes, se consigna una subvención al Centro de Investigaciones Energéticas Medioambientales y Tecnológicas, dentro del artículo 43, de organismos autónomos, comerciales, industriales o financieros, de 4.300 millones de pesetas. Y en el programa 731-F, en transferencias de capital (antes me refería a transferencias corrientes y aquí transferencias de capital, U-7) se consignan 2.800 millones de pesetas, en números redondos, al Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, fase de demostración de programas de conservación de las energías renovables. ¿Con cuál de estos capítulos y programas, señor Subsecretario, financian ustedes, por cualquier vía de ayudas, directas o totales, el parque de energía eólico promocionado por el Ministerio de Industria y Energía el pasado año en la isla de Tenerife, o cualquier otro proyecto que tuvieran en parques eólicos en Canarias? Quería saber si reciben alguna línea con cargo a estos programas, 721-A, en transferencias corrientes del capítulo 4, que le he dicho, o el 731-F, en las transferencias de capital.

Y, para terminar, señor Presidente, y señor Subsecretario, quería decir lo siguiente: en el programa 542-E, investigación y desarrollo tecnológico, ustedes dotan al CETI, tanto para la participación española en la Agencia Espacial Europea AESA, como en la aportación española al CERN, con una cantidad total de 11.377 millones de pesetas, mientras que en el programa 542-E, cuando hacen transferencias de capital a Comunidades Autónomas, señalan «a Comunidades Autónomas, para el fomento de la investigación y la innovación tecnológica, 100.000 millones de pesetas». ¿Me podría usted decir, señor Subsecretario, con respecto a esta cifra, que es la menor de las que tiene este capítulo presupuestario, qué Comunidades Autónomas y qué proyectos de investigación e innovación tecnológica se perciben con cargo a esto?

Le vuelvo a decir que, como es un detalle, si el señor Subsecretario lo aporta por escrito a la Presidencia de esta Comisión, ahorraríamos tiempo aquí para poderlo estudiar detenidamente, a los efectos de enmienda.

Y, finalmente, señor Subsecretario, una pregunta con respecto al acuerdo que tomó el Consejo de Ministros a propuesta del Ministerio de Industria autorizando a CAMPSA la participación de un 60 por ciento en la constitución de una sociedad anónima con la empresa «Southland Corporation INC», que suscribirá el 40 por ciento para la comercialización y venta de todo tipo de productos en minimercados, en instalaciones del servicio o fuera de ellas, así como el establecimiento de contratos de franquicia, y cuyo capital será de 1.000 millones de pesetas.

Ignoro si este acuerdo del Consejo de Ministros tiene soporte presupuestario en el Ministerio de Industria. No es mi costumbre aquí en esta Comisión, y siguiendo las normas del señor Presidente, hacer juicios de valor sobre que se haga capital social con una empresa extranjera para esta cuestión de minimercados, y dentro del área de CAMPSA, porque en un principio, cuando vi el acuerdo, pensé que era del Ministerio de Hacienda, porque lleva el control de los monopolios, pero aparece el acuerdo dentro del Ministerio de Industria y Energía.

Nada más y muchas gracias, señor Subsecretario.

El señor **PRESIDENTE**: Esta Presidencia hace suya la sugerencia de S. S. respecto a que algunos datos que son prolijos se envíen por escrito con objeto de aligerar la intervención.

Tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Feito Hernández): Como las preguntas han sido muchas y algunas de mucho detalle, yo le rogaría, señor Presidente, si me lo permite, que si hay algún dato que me salte, porque he ido tomando nota lo más rápidamente que he podido, S. S. me lo haga saber y yo contestaré encantado.

La primera pregunta hace referencia a los dos créditos para fomento de la tecnología y que van a empresas públicas y empresas privadas.

Por la propia naturaleza de estos créditos, que son para fomentar proyectos de I + D en empresas privadas y empresas públicas, depende de las empresas que tengan proyectos que quieran ser financiados con recursos públicos. En consecuencia, yo en este momento no le puedo dar la lista, porque esa lista todavía no existe; existirá a lo largo del año a medida que las empresas vayan presentando sus proyectos. Sin embargo, sí que le puedo decir que seguramente se presentarán para obtener recursos financieros aquellas empresas que tengan en marcha proyectos EUREKA en colaboración con otras empresas europeas. Aquellas empresas que quieran desarrollar proyectos EUREKA tienen derecho a presentarse y a obtener financiación para ello. Acudirán también empresas que vayan a presentar proyectos dentro de la Agencia Espacial Europea y dentro de otros programas internacionales; ése es

uno de los colectivos. Pero puede haber también otras empresas que, sobre todo, necesiten financiar las fases de definición de los proyectos que, como S. S. sabe, son las fases de mayor riesgo y, en consecuencia, que requieren normalmente de subvención, porque las fases que pudiéramos llamar de desarrollo, que son las que han pasado ya la fase de definición, y que en consecuencia se reduce algo el riesgo, normalmente son financiadas con crédito del CEDETI.

La segunda pregunta hacía referencia a los créditos que ha visto consignados para las ZUR para Ayuntamientos y Comunidades Autónomas. Como S. S. sabe seguramente, las ZUR se gestionan a través de unos organismos creados específicamente por los decretos correspondientes, que son las oficinas gestoras, y estas oficinas son financiadas (porque así se negoció con las Comunidades Autónomas) conjuntamente por la Comunidad Autónoma, o por el municipio con el que se ha llegado a un acuerdo, y por la Administración central.

En aquellas Comunidades Autónomas en las que, por las razones que fueren, de tipo político, no han querido participar en la gestión de las ZUR (cito, por ejemplo, la Comunidad gallega, con el anterior gobierno, que no quiso participar en la gestión de la ZUR) los acuerdos se hicieron con Ayuntamientos; por eso aparece la partida correspondiente con algunos de los Ayuntamientos; Ferrol concretamente es uno de ellos. En otras Comunidades Autónomas, por ejemplo la asturiana, la catalana, la vasca, existen unos acuerdos de gestión conjunta de las ZUR. Es una política regional compartida, como se sabe perfectamente, para contrarrestar el efecto de la reconversión y, en consecuencia, esas oficinas gestoras, que son las que captan oportunidades de inversión, captan proyectos de inversión, hacen los estudios de viabilidad de esos proyectos de inversión, hacen después el seguimiento y la certificación de que las inversiones se han realizado. Son las oficinas «ad hoc» que son financiadas por las dos Administraciones, y para ello son esos 37.000 y 48.000 millones a los que usted hacía referencia.

La tercera pregunta hacía referencia al PAIF del INI y los 60.000 millones. Usted me preguntaba concretamente si UNELCO estaba entre las empresas a las que se iba a hacer una transferencia con cargo a este concepto. A esta pregunta sí que no le sé contestar con absoluta certeza, aunque creo que no. De memoria, creo que UNELCO no estaba entre las empresas, pero lo comprobaré.

También le diré otra cosa: que esta previsión realizada por el INI en el PAIF, como usted sabe es una previsión y, en consecuencia, no necesariamente a lo largo del año puede hacerse una transferencia a una empresa si los resultados de la misma son mejores de lo previsto; es decir, si la empresa no necesita ningún tipo de compensación por pérdidas o por inversiones que al final no se realicen por alguna razón, no hay esa transferencia del INI a las empresas. Con lo cual, este es un dato que se conoce normalmente «a posteriori», pero de todas formas sí le podré decir si en la previsión realizada por el INI se encuentra esta empresa o no, porque evidentemente la cifra global del INI se hace sobre la base de una previsión. Luego

su pregunta sí puede ser contestada y lo haré en cuanto vuelva.

Me habla usted de nuevo de a quién van dirigidas las primas por valor de 16.000 millones de la reconversión. Aquí tengo que contestarle, en parte, lo mismo que he contestado a su primera pregunta sobre a quién va dirigida la tecnología. Depende de aquellos astilleros que vayan a construir buques en este año y que, como consecuencia de ello, soliciten primas a la Administración. Por tanto, en estas fechas no le puedo contestar a su pregunta con todo detalle, aunque seguramente sí que sabemos ya algunos de los astilleros que tienen previsto construir buques el año que viene y otros que, habiendo construido un buque este año, tengan primas pendientes de cobrar el año que viene porque no haya sido terminada la construcción del buque. Pero, en principio, el Ministerio no fija «a priori» a quién se conceden estas partidas, sino que son los propios interesados, en este caso las empresas constructoras de buques, los astilleros, las que vienen a la Administración a solicitar y, hasta que no lo hacen, no sabemos cuáles van a ser. A su vez, ellas no lo saben en muchos casos hasta que no hay un pedido en firme realizado por un armador.

La cuarta pregunta que usted me hacía estaba relacionada con qué partida se ha financiado el parque de energía eólica que se ha establecido en Tenerife. En este caso le puedo contestar con toda precisión: es con carga a los presupuestos del IDAE, es decir, a la partida 731F, 2.800 millones, que usted ha citado.

Hacia usted una quinta pregunta sobre I = D en las transferencias que hacíamos a AESA y al CEDETI. Me tiene usted que perdonar, pero no he tomado nota exactamente de su pregunta y no le puedo contestar.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Le pediría que concretara la última parte de mi pregunta, en lo que va de transferencias de capital a las Comunidades Autónomas para el fomento de la investigación y la innovación tecnológica. Si no nos lo puede facilitar ahora, podría usted hacernos llegar el detalle de qué Comunidades Autónomas son las que perciben estas transferencias de capital y con cargo a qué proyectos de investigación e innovación tecnológica. Hacía una comparación de la cifra de 100 millones de pesetas frente a los 11.377, por un lado, y los 4.526, por otro, que percibe el CEDETI. Se nota —digamos— una mayor presencia estatal en todos estos programas del CEDETI y, en cambio, cuando aparecen las Comunidades Autónomas baja muy sensiblemente la cifra. Teníamos cerca de 16.000 millones para CEDETI, organización central, frente a 100 millones de pesetas para investigación e innovación tecnológica en Comunidades Autónomas.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA**: Está entendida su pregunta. Efectivamente, puede parecerle a usted que aquí hay una gran desproporción, pero espero que cuando le haya explicado las razones lo encuentre usted justificado.

La participación española en programas internaciona-

les tiene que hacerse a través, como es lógico, de un único organismo. Las Comunidades Autónomas, por ejemplo, no pueden, porque no se hace en ningún sitio del mundo y no sería aceptado por la Junta Espacial Europea ni por el CERN, gestionar la cuota ante estos organismos internacionales porque, entre otras cosas, hay que negociar retornos para que empresas españolas realicen parte de los trabajos que se están efectuando en la Agencia Espacial Europea y en el CERN. En consecuencia, es el CEDETI el único organismo español que tiene como misión pagar esta cuota y negociar los retornos, para que empresas españolas construyan después parte de los satélites, etcétera; lo conoce usted perfectamente.

Las cuotas en la Agencia Espacial Europea y en el CERN son altas; son programas carísimos los del espacio y de la energía nuclear y, a pesar de que la participación española en términos porcentuales es relativamente pequeña —no supera en ningún caso el 6 ó 7 por ciento— las cifras son elevadas. También los retornos tecnológicos son muy importantes, porque hay empresas españolas que están participando en algunos programas que están en la frontera de la tecnología mundial.

Sin embargo, estos 100 millones a las Comunidades Autónomas no son para financiar proyectos de tecnología. Las Comunidades Autónomas tienen sus presupuestos y ellas deciden, con cargo a sus presupuestos, lo que quieren dedicar a proyectos tecnológicos y lo que quieren dedicar a otros usos. Estos 100 millones son exclusivamente para financiar un convenio de colaboración del CEDETI con las Comunidades Autónomas. ¿Por qué? Porque consideramos que, para promover los proyectos de innovación tecnológica, sobre todo los de menor nivel de contenido tecnológico, hace falta una colaboración de las propias Comunidades Autónomas; se necesita un aparato —por decirlo así— que ayude, por un lado, a detectar oportunidades de inversión en innovación en las Comunidades Autónomas y que lo comunique al CEDETI; por otro, que colaboren con el CEDETI en el seguimiento de los proyectos «in situ». Mediante estos convenios, lo que se ha conseguido es una integración, a través de personas concretas, entre las políticas de innovación tecnológica de las Comunidades Autónomas y la del CEDETI. Digamos que con esto lo que se está financiando exclusivamente es una infraestructura en las Comunidades Autónomas para que colaboren con técnicos en los trabajos del CEDETI, lo que tiene, como digo, una triple ventaja. En primer lugar, que las Comunidades Autónomas están más cerca de los proyectos de innovación, que no son de un alto contenido tecnológico, sino más bien de pequeña innovación, realizados la mayoría de las veces por pequeñas y medianas empresas. En segundo lugar, las Comunidades Autónomas, con estos técnicos, realizan el seguimiento en lugar del CEDETI, que delega en las Comunidades Autónomas para estos seguimientos. Y, en tercer lugar, las Comunidades Autónomas pueden contar con unos técnicos que están en relación estrecha con el CEDETI y permiten, de esa manera, decidir qué proyectos son financiados por las Comunidades Autónomas directamente, sin que el CEDETI participe en ellos, y cuáles, porque requie-

ren una evaluación de un nivel técnico superior, etcétera, son transferidos al CEDETI.

Este es un convenio en el que participan todas las Comunidades Autónomas; puede ser que el País Vasco no participe. Yo le puedo decir cuáles no participan. La verdad es que 100 millones es una cantidad pequeña, pero se reparten de una manera casi homogénea. En cada Comunidad Autónoma, según la importancia económica, hay dos o tres técnicos y en algún caso uno nada más.

Por último, me hace usted una pregunta sobre la participación de «Southland Corporation INC» en este proyecto con CAMPSA de construir minimercados en las gasolineras, y esto tiene una explicación de política comercial muy importante para CAMPSA. Como usted sabe, la liberalización que se está produciendo ya, como consecuencia de nuestro ingreso en el Mercado Común, en el sector de distribución de hidrocarburos, sobre todo en el sector minorista, va a hacer que la competencia entre en nuestras refinerías y las extranjeras que se establezcan en España sea mucho mayor. Para ello es necesario buscar sistemas que permitan competir con estas multinacionales que se están estableciendo en España, que seguirán estableciéndose y que irán poniendo gasolineras. Usted sabe, si ha viajado por Europa, que una de las formas de competir entre las gasolineras es ofreciendo otros servicios, aparte del mero suministro de carburantes, y estos servicios son normalmente a través del establecimiento de minitiendas, minisupermercados, que hacen que el consumidor, aparte de echar gasolina, compre otros productos. Como le digo, esto está muy extendido en los países más industrializados; en Estados Unidos lleva ya muchos años, en Francia también se está extendiendo hace varios años, y en otros países europeos igual. Lo que estamos haciendo en España es introducir unas técnicas comerciales que nos permitan esforzar nuestros puntos de venta de carburantes y, en consecuencia, competir con las multinacionales que se establezcan en España, que sin lugar a dudas van a hacer esto también, porque son técnicas que dominan perfectamente.

¿Por qué —que creo que era parte de su pregunta— CAMPSA ha acogido a Southland Corporation como socio? Porque en un estudio profundo que ha realizado entre las diferentes empresas que tienen una experiencia y una tecnología en el montaje de este tipo de minimercados era la que reunía las mejores condiciones, la que tenía mayor credibilidad y experiencia a nivel internacional, por esa razón se ha escogido. Nos parecía que era mucho más importante preservar, que es el primer objetivo que no hay que olvidar, el control y el atractivo de las gasolineras de CAMPSA para el consumidor español que el hecho de que el socio fuera de capital español, que a lo mejor podría haberse encontrado, pero nos pareció que era secundario con respecto al objetivo principal, que era que nuestras refinerías pudieran garantizar la venta de su carburante en España a través de unas prestaciones de servicios que fueran atractivas para el consumidor.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mardones. Muchas gracias, señor Subsecretario.

Han terminado las preguntas y, por tanto, señor Subsecretario, le agradezco la comparecencia y la presencia en esta Comisión de Presupuestos.

— DIRECTOR GENERAL DE ENERGIA

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, el señor Director General de Energía, cuya comparecencia ha solicitado el Grupo de Coalición Popular. Por dicho Grupo, tiene la palabra el señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Creo que hay un error, porque me comunican de mi Grupo Parlamentario que se había renunciado a la comparecencia del señor Director General por nuestra parte. Según nuestras noticias, la habían solicitado Minoría Catalana y otro Grupo Parlamentario. En cualquier caso, nuestro Grupo había renunciado a la comparecencia del señor Director General.

El señor **PRESIDENTE**: Coalición Popular ha renunciado a la comparecencia del Director General de Energía y ningún Grupo aquí presente ha solicitado su comparecencia. Esto tiene una solución fácil: pedir disculpas al Director General de Energía por haberle llamado y, a la vez, agradecerle su gentileza por haber comparecido.

MINISTERIO DE RELACIONES CON LAS CORTES Y DE LA SECRETARIA DEL GOBIERNO:

— DIRECTOR DEL GABINETE DE LA PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

El señor **PRESIDENTE**: Señor Director del Gabinete de la Presidencia del Gobierno. Aunque en la comparecencia figuraba Director Secretario del Gabinete de la Presidencia del Gobierno, el cargo es el que he mencionado anteriormente. Lo digo a efectos del Grupo Parlamentario que lo ha solicitado, que ha sido el Grupo Parlamentario de Coalición Popular. El señor Calero tiene la palabra.

El señor **CALERO RODRIGUEZ**: Señor Director del Gabinete de la Presidencia del Gobierno, en la Memoria de la Sección 25, en donde están incardinadas las dotaciones presupuestarias para este Gabinete de la Presidencia del Gobierno, se establece que dicho Gabinete es un órgano de asesoramiento, apoyo y asistencia, en materia política y técnica, al Presidente y al Vicepresidente del Gobierno, en colaboración directa con los distintos Departamentos ministeriales.

Como primera pregunta, nos gustaría que nos aclarase la forma de colaboración del Gabinete de la Presidencia con los distintos Departamentos, es decir, si en esa función de asesoramiento jurídico-político —supongo—, económico y fiscal se tienen en cuenta los distintos órganos asesores de los Departamentos ministeriales, se reciben

informes de ellos o son elaborados directamente por el Gabinete de la Presidencia.

La segunda pregunta es relativa a la composición de los distintos órganos en que se vertebra este Gabinete. La Memoria habla de que está integrado por un Departamento de Economía, otro sociolaboral, otro Internacional, otro de Educación y Cultura, otro de Análisis, otro de Asuntos Institucionales y un grupo de expertos en defensa y seguridad, cuyo titular tiene la categoría de Director General.

A efectos de hacer nuestros números para el debate de Presupuestos, que comenzará inmediatamente en Ponencia y en Comisión, nos gustaría que el señor Director nos desglosara la composición del Gabinete por altos cargos, personal eventual del Gabinete, funcionarios y personal laboral y cuántos funcionarios o trabajadores están adscritos a este Gabinete de la Presidencia.

Las dos preguntas tienen una enorme importancia en cuanto que en la configuración de esa Jefatura del Gobierno, del programa correspondiente a la Sección 23, que supongo que es donde están incluidas todas las partidas presupuestarias que afectan al Gabinete, Programa 112-A, jefatura del Gobierno —expresión, por lo demás, no muy constitucional—, nos gustaría poder desglosar cuánto cuesta ese Gabinete, a efectos de compararlo con los gabinetes de otros países occidentales, porque el programa de la Jefatura del Gobierno, como sabe perfectamente S. S., le cuesta al contribuyente español 2.015 millones de pesetas y tenemos la sospecha de que es uno de los gabinetes más caros de Europa. Todo eso depende de las personas que estén trabajando allí, evidentemente, y de la forma de coordinarse con los Departamentos, porque una duda que nunca se nos ha aclarado en estas comparencias es para qué se produce esa duplicidad de asesoramiento. Si existe asesoramiento de los distintos Departamentos ministeriales, el Ministerio de Economía y Hacienda podría suplir al Departamento de Economía; el Departamento Sociolaboral tiene su correspondiente en el Ministerio de Trabajo; el Departamento Internacional, en el Ministerio de Asuntos Exteriores; el de Educación y Cultura, en dos Departamentos ministeriales; el Departamento de Análisis no sé exactamente a qué se refiere, pero algo tendrá que decir el Centro de Investigaciones Sociológicas sobre los análisis, que supongo que serán sociales y económicos. En cuanto al Departamento de Asuntos Institucionales, sus competencias son un misterio para nosotros. Respecto a los grupos de expertos en defensa y seguridad, realmente esas funciones pensamos que podrían hacerlas perfectamente los Ministerios de los cuales son titulares respectivos el señor Serra y el señor Barriónuevo.

Por eso es muy importante, señor Director General, que nos aclare cómo se coordinan con los Departamentos ministeriales y qué personal se necesita para poner en marcha ese Gabinete de la Presidencia del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Director, tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR DEL GABINETE DE LA PRESI-**

DENCIA DEL GOBIERNO (Dorado Zamorano): Señor Presidente, señorías, lo primero que deseo hacer es disculparme por no haber podido asistir con motivo de la comparencia que se me había solicitado anteriormente, porque tenía un viaje inaplazable y programado anteriormente, como ya lo notifiqué por la vía ordinaria a esta Comisión.

En segundo lugar, quisiera agradecer a la Comisión la petición de comparencia, porque eso, a mi modo de ver, demuestra, primero el interés que tiene la Comisión por la Presidencia del Gobierno, y en concreto por el Gabinete de la Presidencia, y, en segundo lugar, me permite esclarecer algunas versiones e interpretaciones que son incorrectas, pero que andan por ahí, y creo que es el momento de poder ayudar a S. S. a entender lo que es el Gabinete de la Presidencia.

En cualquier caso, voy a ver si puedo ir respondiendo. Si me olvido algo, con mucho gusto volveré sobre el asunto.

La primera pregunta, si no recuerdo mal, es si existe colaboración del Gabinete con los Departamentos y si recibimos informes o son elaborados por el Gabinete.

La contestación a esto es la siguiente: En el propio Decreto de constitución del Gabinete se marca que éste puede solicitar los informes que sean precisos, pero en la práctica no es así; no se pide nada, sino que los Departamentos ministeriales envían los informes correspondientes directamente al Gabinete, o al Presente o al Vicepresidente, para asuntos concretos o para el Consejo de Ministros. El Gabinete, por otro lado, hace sus informes, informes que, a veces, son síntesis, resúmenes de grandes documentos que ustedes conocen, ya que los grandes responsables de la política del Gobierno serían incapaces de leerse físicamente todo eso. Muchas veces son síntesis de esos documentos. Por tanto, la colaboración es perfecta y muy buena.

En cuanto a la composición, los departamentos que hay en el Gabinete son los que ha señalado. Creo que hay cosas muy claras, como S. S. ha manifestado: el Departamento de Economía se ocupa de los asuntos económicos; el Departamento Sociolaboral se ocupa fundamentalmente de todo lo que se refiere al Ministerio de Trabajo y Sanidad; el de Internacional, de los asuntos internacionales; el de Educación y Cultura, de los Ministerios de Educación y Cultura; el de Análisis, se ocupa de análisis políticos y Medios de Comunicación, pero en plan de análisis. El Departamento Institucional, cuyo nombre tan extraño le parecía (se buscó este nombre para recoger todo un tipo de funciones) se ocupa de las cuestiones jurídicas —es como la parte de asesoría jurídica del propio Gabinete—, así como de seguir la parte de Interior del Ministerio de Justicia, la institución Cortes, la del Defensor del Pueblo y todas las otras instituciones, así como las relaciones que tiene la Presidencia con esas instituciones. El de Defensa y Seguridad, como su propio nombre indica, se ocupa de los asuntos de defensa y de seguridad del Estado.

En cuanto a altos cargos, creo que viene un anexo en los Presupuestos, pero no hay ningún problema en decirle lo que hay.

El personal del Gabinete en estos momentos asciende a 129 personas en total, de las cuales 47 son técnicos, vocales, asesores y consejeros técnicos y 82 auxiliares y administrativos. Por lo que se refiere a funcionarios y eventuales, que también me ha preguntado, hay alrededor de un 75 por ciento de funcionarios y un 25 por ciento eventuales, pero esto varía. Quiero hacer constar que el Decreto autoriza al Director del Gabinete a tener todos los eventuales que quiera.

Yo quisiera decir, al mismo tiempo, que esto es una práctica que existe en todos los Gabinetes —los que yo conozco al menos—, tanto en la Cancillería alemana como en Francia. Incluso la proporción de eventuales en Francia es mucho más alta que en la nuestra.

En cuanto al número de altos cargos, sobre el que manifestaba preocupación S. S. por si nos costaba mucho, ese número es cinco o diez veces más en Francia o en Alemania; sólo los altos funcionarios son cinco o diez veces superiores a los nuestros. Por tanto, no es correcto decir que el Gabinete de la Presidencia tiene mucho personal, al menos eso me parece a mí, de acuerdo con las cifras que se pueden desprender de un informe de la OCDE. En Inglaterra, lo que puede ser el equivalente al Gabinete de la Presidencia, el «staff» del Primer Ministro es de 1.500 miembros. En Francia, funcionarios de alto nivel hay 250, según el informe de la OCDE; en Alemania, 450 en la Cancillería alemana. Nosotros, como ya le he dicho, estamos en cuarenta y tantos.

Para que usted vea el esfuerzo de los funcionarios y funcionarios eventuales que trabajan en el Gabinete, le diré que, como usted sabe perfectamente, en los gabinetes de los Ministros (que también tienen gabinetes, a pesar de contar con Direcciones Generales y Secretarías Generales Técnicas) tienen la posibilidad de disponer de diez asesores cada Ministro. Nosotros en el Gabinete de la Presidencia, como le he señalado, cada Departamento se ocupa al menos de dos ministerios. Esto correspondería a contar con 20 personas para tener el mismo «staff» de los Ministros, en tanto que la media resultante es de cinco. Además, el Gabinete de la Presidencia da servicio al Presidente y al Vicepresidente. Por tanto, para estar en igualdad de condiciones el Presidente y el Vicepresidente, el Gabinete de la Presidencia tendría que tener 40 personas por cada Departamento.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Ha terminado el señor Director? (**Asentimiento.**)

¿El señor Calero quiere hacer alguna precisión?

El señor **CALERO RODRIGUEZ**: Señor Director General, yo le agradezco su opinión, aunque le había llamado para que diera su información, no su opinión. En cualquier caso, su concepto organizativo de que el Gabinete de la Presidencia debe tener una relación de asesores similar a la que tienen los Ministros da la sensación de que el Presidente estuviera enfrentado a los Ministros y tendrían que cotejar los informes de los ministerios con los del Presidente. No es ése el criterio organizativo que sostiene el Grupo Popular. Le agradecemos su información de De-

recho comparado; nosotros estamos cotejándola y en el debate de Presupuestos expresaremos nuestra opinión —porque esta comparecencia era sólo a efectos de información— y nuestra comparación con el Gabinete de Margaret Thatcher, con el Gabinete de Jacques Chirac y la diferenciación entre Jefatura del Estado y Jefatura del Gobierno en los países occidentales, y seguramente llegaremos a conclusiones distintas de las del señor Director General. En cualquier caso, cada uno está en el cumplimiento de su función, señor Director General.

El señor **DIRECTOR DEL GABINETE DE LA PRESIDENCIA DEL GOBIERNO** (Dorado Zamorano): Yo pretendía dar los datos que tenía, no dar una opinión en estricto sentido. Yo creo que el Gabinete de la Presidencia, tal como está configurado desde 1982, pudo ser una novedad, pero, como usted ha manifestado en estos momentos, son estructuras de racionalización de las decisiones y, como usted ha dicho, en Francia o en Alemania, con Gobiernos alternativos se han mantenido en este tipo de estructuras. Yo creo que no habrá nadie en este país que modifique esa estructura. La pueden modificar ligeramente, pero no básicamente porque las Presidencias de Gobierno necesitan gente que facilite la toma de decisiones por encima de sus ministerios, y eso la práctica internacional lo demuestra.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director del Gabinete de la Presidencia del Gobierno, por su comparecencia en esta comisión. (**Pausa.**)

— **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Señor Director General de Infraestructura del Transporte? (**Pausa.**)

Ha solicitado la comparecencia del Director General de Infraestructura del Transporte el Grupo Parlamentario de Minoría Catalana. Por este Grupo Parlamentario tiene la palabra el señor Alegre.

El señor **ALEGRE I SELGA**: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, agradecer al señor Director General de Infraestructura del Transporte su presencia ante esta Comisión, al objeto de poder aclarar una pregunta que le voy a formular a continuación en nombre de Minoría Catalana.

Señor Director General, recientemente el aeropuerto de Barcelona ha tenido fuerte presencia en los medios de comunicación social como consecuencia del nivel de funcionamiento que ha venido desarrollando en estos últimos tiempos. Es un hecho que recientemente, como consecuencia de la caída de un rayo, este aeropuerto estuvo cerrado durante varias horas. Sin entrar ahora en apreciaciones más o menos fáciles sobre la fecha de invención del pararrayos, y sin desdoro hacia otros aeropuertos que, evidentemente, cumplen una misión, que no es la voluntad de este Diputado entrar ahora a cuestionar, sí que me

gustaría enfatizar, en relación con el aeropuerto de Barcelona, que nos gustaría conocer el volumen de tráfico que tiene en comparación con el resto de aeropuertos nacionales, el cual reviste una importancia, en nuestra opinión, relevante por cuanto Barcelona atrae un gran núcleo de tráfico de régimen comercial e industrial, siendo también un aeropuerto por donde entra un número importante de turistas.

Todos sabemos que en este momento nuestra balanza de pagos viene nivelada gracias al sector servicios y, como telón de fondo, pensando que en 1992 se van a desarrollar en la Ciudad Condal los Juegos Olímpicos, nos gustaría conocer, señor Director General, cuál es, en su opinión, la cantidad prevista para inversión en la partida de los 8.012 millones de nuevas inversiones que tienen prevista.

Caso de estar dentro del campo de la información de su Dirección General, también nos gustaría conocer, en relación con el Capítulo 4, de la Dirección General de Aviación Civil (reconozco que no es su Dirección General, pero, en fin, lo pregunto porque se trata también de inversiones en ese campo), si es que usted tiene alguna información, de la partida de 17.598 millones de nueva inversión cuánto irá destinado al aeropuerto de Barcelona.

Muchas gracias, señor Director General.

(La señora Vicepresidenta ocupa la Presidencia.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (García Bloise): Gracias, señor Diputado.

El señor Director General tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE** (Alcaide Pérez): La pregunta contiene diversos aspectos. Se han planteado problemas que se refieren a la explotación propiamente dicha del aeropuerto y a inversiones de la Dirección General de Infraestructura de Transporte y a inversiones de la Dirección General de Aviación Civil. Precisamente aparecen aquí los tres organismos que tienen que ver con el transporte aéreo. La Dirección General de Infraestructura del Transporte es responsable exclusivamente de las inversiones que se le encomiendan dentro de la planificación que ejerce la Dirección General de Aviación Civil; no es responsable, ni tenemos competencia ninguna, sobre la explotación del aeropuerto y, por tanto, pido a su señoría que me excuse de contestar a preguntas que se refieren a la explotación. Supongo que, en su comparecencia, el Director General de Aeropuertos Nacionales tendrá ocasión de contestar a este tipo de preguntas.

Tampoco voy a contestar, porque escapa de mi competencia, a la petición de información sobre inversiones de la Dirección General de Aviación Civil, por los mismos motivos; es decir, ese tipo de inversiones se refiere al control de tráfico aéreo y no la infraestructura aeroportuaria, que es la que compete a esta Dirección General.

Entonces, concretando ya la pregunta sobre las inversiones previstas en el aeropuerto de Barcelona, si que puedo decir que, aparte de las inversiones que están en curso —como sabe su señoría, se está recreciendo la pista ac-

tualmente y se está balizando de nuevo la pista de uso habitual, como han reflejado los medios de comunicación—, y aparte del edificio de servicios que se está construyendo actualmente, están previstos en un futuro inmediato en el aeropuerto de Barcelona 7.500 millones de pesetas. De esos 7.500 millones de pesetas, la anualidad correspondiente a los Presupuestos de 1988 es pequeña, lógicamente, puesto que arrancarán las obras en ese año, pero lo importante es que en el horizonte del año 1991 se contará con una terminal totalmente remodelada en el aeropuerto de Barcelona para hacer frente no sólo al tráfico previsto para las Olimpiadas de 1992, evidentemente, sino que sea capaz de dar un servicio adecuado más allá del año 2000.

Estas inversiones incluyen no sólo la remodelación, sino el balizamiento de la pista, exactamente de la 02.20, y el desvío de la carretera del Prat, que en este momento supone un obstáculo para esa ampliación de balizamiento. Entonces, como digo, se está trabajando conjuntamente con la Dirección General de Aviación Civil y con el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales en la planificación de estas inversiones, con objeto de que el aeropuerto de Barcelona tenga unas condiciones óptimas con vistas a la Olimpiada del año 1992.

El señor **ALEGRE I SELGA**: Quiero reconocer que una parte de mi pregunta, incluso me parece que lo he dicho en mi intervención, correspondían a áreas colaterales con la aviación y que, por tanto, no eran de su estricta responsabilidad. Lo que sí corresponde, entiendo, a su Dirección General de Infraestructura del Transporte, y es algo que me gustaría saber, porque creo que no lo ha dicho, o quizá no ha contestado, es cuánto va destinado al aeropuerto de Barcelona de la partida de 8.012 millones. Gracias.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE**: Como sabe su señoría, en el Presupuesto de 1988 se presentan superproyectos, es decir, agrupados los proyectos, y entonces no están las inversiones adjudicadas directamente a aeropuertos. Así, pues, como tengo aquí el listado de inversiones, voy rápidamente a localizar las inversiones que se refieren a Barcelona. **(Pausa.)**

En Barcelona, en el equipamiento del bloque técnico para 1988 están previstos cien millones de pesetas; es el final de la operación. No figura el recrecido de pista que se está haciendo actualmente ni el balizamiento porque se terminan este año y, lógicamente no pueden figurar. Figuran diez millones de pesetas para el arranque de las obras a las que le hecho mención anteriormente. La cifra de diez millones de pesetas se debe a que en breves días, dentro del mes de noviembre, se va a convocar el concurso para realizar el anteproyecto de la remodelación de la terminal, y, como es lógico, no esperamos que antes de fin de año 1988 se pueda tener preparado el proyecto y preparado el trámite de adjudicación de las obras y, por consiguiente, estimamos que a finales de 1988 se podrán tener contratadas las obras de renovación de la terminal

que, como digo, son 6.500 millones de pesetas. Por consiguiente, la cifra es puramente administrativa, con objeto de poder organizar la obra, aunque la inversión en 1988 sea pequeña.

También hay otros 10 millones de pesetas para arrancar el desvío de la carretera del Prat y el balizamiento. También la cifra es muy pequeña, porque, como sabe S. S., llevamos varios años negociando con el Ayuntamiento del Prat esta inversión y existen unos problemas administrativos que exceden a la capacidad de solución de esta Dirección General. Por consiguiente, tampoco depende de nosotros el que se pueda agilizar esta inversión, como sería nuestro deseo. Por eso, esos 10 millones de pesetas son también con carácter administrativo, porque esperamos tener contratada la obra en 1988, aunque sea al final. En el caso de que pudiéramos contratarla a principios de año, como sería nuestro deseo, la inversión sería lógicamente mayor.

El señor **ALEGRE I SELGA**: Solamente quiero manifestarle una cierta decepción al observar que de una partida de 8.000 millones solamente 110, y quizá otros 10, van destinados a solucionar un problema que creo que es patente. Lo que se logrará con estos presupuestos es retrasar la posible solución que creemos que merece el Aeropuerto de Barcelona. No obstante, muchas gracias por su comparecencia.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE**: Mi visión en este asunto no es la misma. Lo que se hace en 1988 es arrancar claramente unas actuaciones que requieren un período de estudio y de meditación muy grande. No se olvide que la remodelación de la terminal de Barcelona se va a hacer manteniendo el tráfico del Aeropuerto. Es decir, se van a hacer las obras sin parar el servicio. Va a haber que acondicionar parte de la terminal para que siga manteniendo servicio, mientras otra parte de la misma está en obras. El servicio se tendrá que cambiar a la parte nueva mientras se remodela la parte antigua. Es decir, es una operación que exige la coordinación de Aviación Civil, de Aeropuertos Nacionales, de las compañías aéreas que dan servicio en el Aeropuerto para negociar con ellos cómo se va a explotar el mismo. Estas conservaciones llevan del orden de un año en marcha para poder perfilar la operación. Lo que conseguimos en el año 1988 es haber resuelto todos estos problemas de tipo funcional y operativo que son, como sabe cualquier ente explotador, muy delicados, e iniciar el proceso más sencillo, aunque parezca mentira, la propia inversión.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias por su comparecencia señor Director General.

— PRESIDENTE DE RENFE

La señora **VICEPRESIDENTA**: Terminamos con la comparecencia del Presidente de RENFE.

Han solicitado su comparecencia el Grupo Popular, el Grupo del CDS y la Agrupación del PDP.

Tiene la palabra, por el Grupo Popular, el señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Gracias, señor Presidente por atender a esta comparecencia, un poquito justa en el tiempo porque las enmiendas hay que presentarlas antes de las ocho de la tarde de hoy. Conocemos las razones por las cuales no pudo venir en su momento.

Yo tenía cuatro o cinco comentarios con algunas preguntas muy puntuales, señora Presidenta. A lo mejor me extendiendo un poco más de los diez minutos, pero, como es la última comparecencia, ruego una cierta benevolencia.

Señor Presidente, hemos visto con agrado, en la memoria que se nos ha entregado de 1986, que la renovación de vía ha subido sensiblemente, atendiendo, en parte, los ruegos nuestros y, en parte también por necesidades de la propia Compañía. Los 235,4 kilómetros renovados en 1986 es una cifra que empieza a ser considerable. De todas maneras, nos sigue preocupando el estado actual de la vía.

Usted dijo en una comparecencia anterior que la renovación se realizaba con un concepto menor mecánico, pero más flexible y más inteligente de renovación. Así, se pretendía renovar solamente donde había necesidad de hacerlo.

Este Diputado viajó el pasado mes de septiembre de Aranjuez a Valencia, vía Cuenca, y no se puede decir que ese viaje fuese precisamente lo más agradable en cuanto al estado de la vía. Sí me gustaría realizar un comentario sobre las intenciones de mantener esta renovación o de incrementar la en el futuro.

Ya hablaremos del PTF en su momento. Sabemos que se va a presentar el Plan en el Senado y, luego, se va a discutir en Comisión en el Congreso, con propuestas de resolución al efecto. Antes de esas propuestas solicitaremos de nuevo la comparecencia de las autoridades del Ministerio —quizá de usted mismo— para que nos aclaren algunos aspectos de PTF. Por tanto, no voy a entrar en el tema estricto del PTF salvo en alguna cuestión.

Nos preocupa la idea de que casi todas las administraciones ferroviarias tienen una documentación técnica viva, adecuada y puesta al día permanentemente que regula el empleo, el mantenimiento y la conservación de todo el material móvil. Por eso nos agradecería que nos informara de la situación en que se encuentra la normalización ferroviaria que antes realizaba la Comisión 25 del IRANOR y ahora parece que la realiza la ENOR. ¿Quién homologa esta documentación? ¿Quién la realiza? ¿Quiénes tienen capacidad para formularla? ¿Cuáles son los canales de difusión que se vienen dando a esa documentación por parte de la red?

Política comercial. En la memoria de 1986 —no vemos esto con tanto agrado—, el tráfico de viajeros ha descendido desgraciadamente en 2,08 viajeros/kilómetro; el tráfico de mercancías ha descendido más sensiblemente, menos 2 o menos 3,3, si se consideran también los vagones particulares vacíos y los coches correos, y menos 4,6 en

toneladas tasadas. También ha descendido el tráfico en vagón completo. Nos agradecería que nos diera una opinión sobre la política comercial actual de RENFE y las razones de esta disminución.

Nos preocupa, y más con vistas al Plan de Transporte Ferroviario, la investigación aplicada. En primer lugar, porque en los Presupuestos Generales que se nos han enviado no vemos ninguna partida dedicada a investigación más desarrollo, a I + D. Segundo, porque conocemos las nuevas cotas de velocidad a las que quiere ir RENFE en el futuro. En este sentido, nos agradecería que nos informara sobre cuáles son las repercusiones que está teniendo la alta velocidad en el material y en la vía, y a quién se ha encargado —si es que se ha encargado— ese estudio. Desearía también una cierta información sobre la intención que tiene la red respecto a los 200 kilómetros por hora, si utiliza y desarrolla una tecnología propia, dada nuestra diferencia fundamental de ancho de vía y, en este sentido, si daría tiempo a desarrollar una tecnología hispana en este tipo de alta velocidad.

Me agradecería un comentario sobre este asunto que me choca. Veo que los efectivos totales, por ejemplo, de 1983 a 1986 han bajado en cerca de 10.000 personas: de 74.900 a 64.165. La productividad ha aumentado al 75,55 y, sin embargo, las toneladas/kilómetro ha descendido y no coinciden los porcentajes aplicados. Supongo que habrá algunos otros términos en estas magnitudes que el Presidente de RENFE sabrá, pero que este Diputado desconoce y desearía una aclaración.

Sé que no es materia de su competencia, es de la Dirección General de Infraestructura, cuyo Director estuvo aquí, sin embargo, el programa 513-A de los Presupuestos Generales, se refiere a infraestructura de transporte ferroviario. Hay un superproyecto (si no lo sabe, o no lo tiene a mano me lo contesta en otro momento) que se llama: Expropiaciones y otros gastos, dentro del cual están los contratos de asistencia técnica. En estos contratos de asistencia técnica hay una cifra realmente sustancial: para los próximos cinco años suponen 4.541 millones de pesetas. para el año 1988, 357 millones de pesetas. Como es para infraestructura del transporte ferroviario, desearía que me indicara a qué se refieren estas cifras que en los años sucesivos son de 500 millones de pesetas y, en alguno, de 1.500 millones de pesetas.

Vamos a los números. En los Presupuestos Generales del Estado —por lo menos en los que se nos ha enviado— para 1987 y en los de 1988 se recogen, entre otros, el cuadro de financiamiento de RENFE. Pues bien, en el Presupuesto de 1987 se contemplan los años 85, 86 y 87. Son tres columnas que supongo tendrá el Presidente, y en el Presupuesto del 88 se contemplan los años 86, 87 y 88.

Me gustaría saber si los gastos de 1985, que aparecían en el Presupuesto del 87, corresponden a la información presupuestada en dicho año o a la efectivamente realizada. Dada la época en que salieron los Presupuestos parece que, a lo mejor, se podría tratar de la realizada. Asimismo, si los datos que en el Presupuesto del 88 figuran referidos a 1986, corresponden a valores presupuestados o a valores ya realizados. Si la información del 85, que

aparece en el Presupuesto de 1987, es la real, parece que carece de sentido compararla con la presupuestada para 1987. De la misma manera, si la información que aparece en los Presupuestos de 1986 es la real, parece que carece de sentido compararla con la presupuestada para 1988. En cualquier caso, la referida al año 1987 —año en que estamos— debe ser la estimada, no la realizada.

Me gustaría que me aclarara el montante de las amortizaciones de 1986, que en uno de los casos figura por un importe de 25.079 millones de pesetas y, en el otro, por 25.848 millones. ¿A qué se debe esta diferencia?

El beneficio neto de explotación de 1986 en un caso, en el Presupuesto del 87, figura como menos 93.600 millones y, sin embargo, en el Presupuesto del 88 aparece en blanco.

El aumento de deudores por operaciones de tráfico para 1986, en el Presupuesto del 87 figura por un importe de 1.934 millones y en el Presupuesto de 1988 por menos 162 millones. Comprenderá el Presidente que para nosotros resulta realmente difícil comparar estos Presupuestos, si es que usted no nos da unas aclaraciones.

En el Presupuesto del 88 vemos que las deudas a largo, medio y corto plazo han aumentado sensiblemente. Respecto a la previsión de 1987, realmente baja 1.000 millones de pesetas, pero con relación a la liquidación del 86 suben veintitantos mil millones de pesetas las deudas a largo y a medio plazo, y las deudas a corto plazo aumentan sensiblemente. En total, el límite de endeudamiento es una cifra suficientemente onerosa, del orden de los sesenta y tantos o setenta mil millones de pesetas, lo que hace que coloque a la compañía en una situación de la cual es complicado defenderse.

Me agradecería saber desde qué año la Dirección General de Infraestructura del Transporte se está preocupando de hacer las inversiones en infraestructura de red. Creo que es anterior a su mandato, pero no sé exactamente el año.

Yo me he preocupado de sumar las subvenciones de 140.000 millones de pesetas a la exportación —veo que se mantiene la misma cifra del año pasado—, más el déficit de explotación estimado para este año, más el reembolso de créditos que ha subido, lo cual da una cifra realmente sustancial: 275.000 millones de pesetas. Sin embargo, no veo ninguna aportación para inversiones en el Presupuesto de RENFE.

Una curiosidad. En los presupuestos de inversiones de la Dirección General de Infraestructura aparecen cifras correspondientes a las previsiones del Plan de Transporte Ferroviario. No entro en si se deberían incluirse o no, pero como se tienen que aprobar aquí, lo daremos por bueno. En cualquier caso, hubiera sido más lógico aprobar primero el Plan y luego aprobar las cifras.

Referido a la línea Madrid-Córdoba-Sevilla, ¿el Presidente está convencido de que se puede terminar antes de la Exposición de 1992?

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

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (García Valverde):

En primer lugar, deseo agradecer a esta Presidencia y a SS. SS. la deferencia al autorizarme la comparecencia en el día de hoy y no en el que me había sido asignado. Ese día tenía una conferencia en Mannheim, y además era ponente, por lo que solicité el traslado al día de hoy.

Señor Trillo, veo que, como siempre, ha hecho una enumeración de problemas ferroviarios, no completa sino detallada. Intentaré responderle de forma completa, no sé si de forma detallada, tan detallada como lo ha hecho usted.

Se refería S. S. a la renovación de la vía. Ciertamente, en el ejercicio 86 se habían llevado a cabo operaciones de renovación de vía por una cuantía pequeña, lo que en el año 1987 se ha corregido. ¿Cuáles son las causas?, preguntaba S. S. En la comparecencia anterior me referí a la implantación de un nuevo sistema de mantenimiento de vía en RENFE. Este nuevo sistema venía no a sustituir pero sí a complementar la filosofía de mantenimiento mecánica hasta ahora existente. Hasta ahora, el mantenimiento se levaba a cabo calculando cuántos kilómetros habían vencido cada año y tocaba, por así decirlo, su renovación. Era una renovación absolutamente mecánica, sin tener en cuenta cuál era el estado concreto de la vía. Hemos pasado en ese único sistema de mantenimiento, sin descartarlo totalmente, a hacerlo en la medida en que la vía lo necesite.

¿Cómo llevar a cabo esto? Implantando unos sistemas y unas máquinas de detección de fallos en la vía, una máquina auscultadora de vía, una máquina auscultadora de catenaria, y una máquina auscultadora de carril. En la medida en que esa máquina detecta fallos importantes, bien en el balasto, bien en el carril, se produce un proceso por medio del cual se decide si hay que hacer una operación de mantenimiento a esa vía, una operación de rehabilitación, o una operación de renovación total. En muchos de los casos que no aparecen en la estadística de renovación de los años 1986 y 1987, se han llevado a cabo operaciones de renovación de balasto.

¿Su señoría sabe cuál es uno de los problemas más graves que tenemos en la vía de RENFE? Es la existencia de un balasto calizo que, con el tiempo, llega a deshacerse y pierde todas las cualidades que le son sustanciales y que tiene que guardar durante su existencia el balasto. Se está haciendo la sustitución de ese balasto calizo por un balasto silizo, de tal forma que prolongamos la vida en esa vía sólo exclusivamente haciendo esa sustitución de balasto. En otros casos, el balasto está bien y tenemos problemas en la propia infraestructura de la vía. Por mucho que intentemos arreglar la superestructura —balasto, carril, traviesa—, la infraestructura es de tal naturaleza que sus movimientos producen movimientos de la superestructura, e irregularidades, bien horizontales bien verticales, en el trazado geométrico de la vía. Por tanto, acometemos actuaciones allí donde se necesitan, en función de que se están necesitando y donde se necesitan.

Como consecuencia de esas actuaciones se produce una renovación tradicional, que es la que figura en las estadísticas, aunque no figuran en ellas otras actuaciones que son tanto o más importantes que esta renovación llamé-

mosla tradicional— y que han constituido gran parte de los trabajos, de las inversiones y de los gastos de mantenimiento durante los años 1986 y 1987. Me refiero concretamente a todas las actuaciones que se han llevado a cabo para permitir el aumento de velocidad máxima de 140 a 160 kilómetros por hora.

En todo el triángulo Madrid-Zaragoza-Barcelona-Valencia-Alicante-Madrid; así como, en el año 1987, en algunos recorridos como el de Madrid-Córdoba y el de Madrid-Valladolid, se han llevado a cabo sustituciones de traviesas, saneamientos de infraestructura, saneamientos de balasto, sustitución de juntas aislantes, modificación de distancia de señales en función de las distancias de frenado de los nuevos trenes a las nuevas velocidades. Todo esto fue llevado a cabo precisamente para permitir una circulación a 160 kilómetros por hora, con una seguridad y un mayor confort. Esto se añade a las estadísticas de renovación, que han sido comentadas por S. S.

Se está haciendo un esfuerzo muy grande no en hacer las cuotas de renovación de vía que le corresponderían a cada año, sino en desarrollar unos programas de mejora de la calidad de vida en función de la calidad existente de esa vía, y en función también —ligo en este momento con otra de las preguntas que usted ha hecho— del flujo de tráfico, de la densidad de tráfico de cada uno de los tramos de vía.

Decía S. S. que en una experiencia personal en un viaje a Cuenca había tenido la sensación de que la vía no estaba muy bien. Tengo que decirle que eso es verdad. La línea Madrid-Cuenca tiene una utilización muy escasa y estamos llevando a cabo una política de especialización y de profundización de las inversiones allí donde se van concentrando la mayor parte de los tráficos. Quedan una serie de líneas en donde nuestra preocupación fundamental es encontrar un sistema económico de explotación de los trenes y unos sistemas de mantenimiento de la vía que, manteniendo los estándares de seguridad tradicionales en el ferrocarril, no supongan unos gastos de mantenimiento y de inversión importantísimos, que nos impedirían llevar a cabo las inversiones que necesitamos en aquellos tramos en donde hay grandes oportunidades de aumentar los tráficos de viajeros y de mercancías. Creo que queda contestada la pregunta en cuanto a la renovación.

Los planes futuros de renovación, con las irregularidades propias del tamaño de las obras que se empiezan, estarán en el año 1988, en unos niveles parecidos a los del año 1987, entre 200 kilómetros y algo más, y se proseguirán. De hecho, en lo que va de año, se ha llevado a cabo otra vuelta para la mejora de vía en los tramos de 160 kilómetros por hora y se inicia, en el año 1988, un tramo de ensayos a 200 kilómetros por hora. En estos momentos se están haciendo pruebas entre Alcázar y la Encina —es uno de los trozos con mejor infraestructura de la red—, con una superestructura que estamos poniendo en condiciones para soportar velocidades máximas de 200 kilómetros por hora. En las próximas semanas se van a instalar los nuevos desvíos que permiten pasar a 200 kilómetros por vía principal, y a 160 por vía desviada. Esto, como saben SS. SS., fue un desarrollo tecnológico entre

los técnicos de RENFE y los técnicos de Vesalpín (empresa austriaca con gran experiencia en la fabricación de cambios y de desvíos), que supone una innovación muy importante porque eliminan el desvío sin soldar; entramos en la generación de desvío soldado y, por tanto, entramos en la inexistencia de discontinuidad entre carril y desvío.

Le puedo comunicar que en estos ensayos hemos tenido ya pruebas satisfactorias a 215 kilómetros por hora con tracción eléctrica, lo cual quiere decir que teníamos dos grandes dudas: una, sobre la vía y, otra, sobre la catenaria. Tanto una como otra han sido resueltas. Especialmente importante es la segunda. La catenaria diseñada por RENFE es de hace algunos años, y no teníamos toda la seguridad de que pudiese soportar las tensiones implícitas en velocidad de 200 kilómetros por hora, no teníamos la seguridad de que pudiese captar la corriente a esa velocidad, no teníamos la seguridad de que pudiese provocar cortes de la catenaria y, por tanto, la destrucción de la misma.

Hemos comprobado empíricamente (hemos entendido que era la única forma de verificar este tipo de cosas en el ferrocarril, adicionalmente a la comprobación de los teóricos) que la catenaria puede soportar trenes a 200 kilómetros por hora. Hace diez días escasamente llevamos a cabo pruebas con tracción Diésel, a 224 kilómetros por hora. Por tanto, estamos llevando a cabo una política de ensayos no comerciales de velocidades máximas, siendo conscientes de que, una vez tengamos el material apropiado para ir a 200 y 250 kilómetros por hora, podremos tener la experiencia de cómo se interacciona al tren la vía catenaria, y podremos estar en condiciones de asumir el nuevo material que tendremos dentro de unos años.

La segunda pregunta que ha hecho S. S. se refiere a documentación técnica sobre el material motor. La pregunta respecto de si es el IRANOR u otro organismo, no la puedo contestar. Es cierto que estamos llevando a cabo un proyecto de estudio respecto a la calidad del mantenimiento del material motor. Vamos a implantar un control de calidad a la salida de los talleres de reparación de material motor y estamos llevando a cabo un programa de mejora de las adquisiciones de componentes y piezas utilizables en los talleres de mantenimiento. Es necesario reconocer que la calidad del mantenimiento de nuestro material no es excelente; es muy mejorable y cada vez va siendo más necesario y trascendental tener un mantenimiento de material rodante absolutamente impecable. Por ello, hemos encargado estudio y se está realizando la implantación de controles de calidad a la salida de cada uno de los talleres, de tal forma que no podrá salir de los talleres de mantenimiento y reparación de RENFE ningún elemento de remolcado o de tracción que no haya pasado el control de calidad de este taller. Esto nos asegurará una serie de rechazos respecto de componentes y materiales que hemos comprado a proveedores externos; va a poner de manifiesto determinados procesos y procedimientos equivocados que se llevan a cabo y señalará en definitiva, las ventajas de tener un control de calidad en términos de menor número de incidencia, menor número

de retrasos, y en términos de cantidades de dinero ahorradas al conseguir esa mayor calidad.

En cuanto a la política comercial, en el año 1986 han coincidido una serie de circunstancias muy especiales. Si recordamos en ese año se producen dos bajadas de la gasolina, una bajada del gasóleo; así como la introducción del Impuesto sobre el Valor Añadido en el ferrocarril, antes no tenía Impuesto General sobre el Tráfico de Empresas.

RENFE realiza una nueva aproximación de política de precios, de tal forma que sólo en el año 1986 se produce un 6 por ciento de aumento de tarifas más el 9 por ciento, lo cual da un 15 por ciento de media. Esa media se distribuye con unos aumentos de casi el 20 por ciento en las clases de más calidad —primera y coches cama—, y en las segundas y literas, de aproximadamente el 9 ó el 10 por ciento. Esta es una nueva aproximación a la política de precios que llevaba muchos años desfasada respecto del índice de precios al consumo.

Quiero recordar que teníamos, a finales de 1986, un índice de precios al consumo de 220, y en un índice de tarifas de RENFE de 190. Por tanto, se había producido, sólo en los últimos cinco o seis años, sin contar el desfase de la década de los 60 y de los 70, una diferencia de evolución entre el índice de precios al consumo y las tarifas de RENFE. Esto no había favorecido el aumento de los tráficos de viajeros ni de mercancías, simplemente había deteriorado no sólo los precios de RENFE, sino los del sector en general puesto que, queramos o no, se produce un cierto liderazgo por parte del transporte por ferrocarril hacia el resto de las formas de transporte en la medida de su tamaño y de otras características de funcionamiento.

Ensayamos una nueva política de precios consistente en tratar de ver cuánto era capaz de soportar el mercado y cuáles eran sus reacciones. Teníamos una teoría detrás de esa política de precios, pero era necesario comprobar ese modelo empíricamente. Afortunadamente, hemos comprobado que la elasticidad-precio en los estratos de mayor calidad es prácticamente inexistente, y que en los estratos de menor calidad (segundas, sobre todo, y literas) el elemento precio es un factor muy a tener en cuenta. Tampoco es posible decir que es el único factor, el factor calidad de servicio es muy importante, incluso en los segmentos de menos calidad, pero el elemento precio afecta tremendamente al tráfico.

Si unimos la disminución de los precios de gasolina y gasóleo al aumento de tarifas y a la introducción del IVA, estamos en presencia de unas circunstancias excepcionales en el año 1986. La prueba de que son unas circunstancias excepcionales es que el impacto de todas esas circunstancias se va diluyendo en el tiempo y en estos momentos estamos comprobando cómo prácticamente se ha absorbido todo el impacto que produce, por una parte, la disminución de los precios de productos petrolíferos y, por otra, el aumento de nuestras tarifas y de la introducción del IVA.

En estos momentos estamos en una evolución de viajeros del menos 1 por ciento, habiendo estado en los meses

de marzo-abril (por huelgas y demás trastornos externos) en una disminución del menos 5 ó menos 6 por ciento. Se ha producido una recuperación de los tráficos, afectados no por un aumento normal de tarifas como el de este verano —ha estado entre el 3 y el 5 por ciento y prácticamente no ha afectado a los niveles de tráfico—, sino por aumentos tremendos del orden, como he dicho, del 12/20 por ciento.

En cuanto a mercancías, el razonamiento es muy parecido. Pero no sería suficiente este razonamiento si no dijese algo respecto de un problema de fondo que, a mi entender, es el auténticamente importante. No cabe duda de que el ferrocarril hoy está tratando de competir con unos medios de transporte mucho más flexibles y adaptados a las necesidades de los consumidores, tanto viajeros como mercancías. RENFE en los últimos años está haciendo un intento para poder competir, dando una calidad en forma de tiempos medios mínimos y de material rodante moderno, limpio, buen servicio, etcétera. En esa línea están todas las mejoras que hemos llevado a cabo en estos últimos años y meses. La extensión de los servicios de reservas por teléfono, de venta de billetes a domicilio, de inauguración de salas VIP, salas RAIL-CLUB, coches RAIL-CLUB, toda esta cadena de actuaciones tiende a dar una mayor calidad sin aumentar el precio, aceptando que el consumidor tiene unas exigencias respecto de calidad muy importantes y cada vez mayores.

En cuanto a mercancías, es imprescindible reconocer que el tráfico de mercancías responde a unas necesidades de empresas que no están tan interesadas en que el transporte sea barato sino en que sea absolutamente fiable. Para una empresa, sobre todo de gran tamaño, no es tan importante el coste del transporte como que no falle el empresario que hace ese transporte. Para una empresa de fabricación o de ensamblaje de coches, que prácticamente tiene «stock» cero en componentes y producto terminado, lo que es importante es que el producto terminado salga rápidamente y que los «stocks» de componentes y materias primas entren al ritmo que ellos necesitan, ni mucho más ni mucho menos. Con mucho menos, se colapsa el proceso de producción, y con mucho más se necesitan unos almacenes y, por tanto, unas inversiones.

RENFE se encuentra con unos volúmenes de carga muy importantes y con una infraestructura de vía que en muchas ocasiones no permite esa fiabilidad. Hace sólo un mes —es una coincidencia— hemos tenido las dos fronteras bloqueadas. Una, porque se ha caído un puente y, otra, porque se ha hundido un túnel. Esto demuestra cuál es el estado de la infraestructura en la que el ferrocarril se está moviendo en España y cuáles son las hipotecas para poder dar un servicio fiable. Creemos que ese servicio fiable se está dando, pero el cliente tiene una reacción de cautela, quiere estar seguro de que efectivamente se produce esa fiabilidad en el servicio y prueba la empresa de transportes. En esa incidencia de tener las dos fronteras prácticamente colapsadas hemos sido capaces de dar el servicio, por ejemplo, a todas las fábricas de automóviles de España, tanto de componentes como de productos terminados. Hemos hecho un puente por carretera y

hemos podido dar satisfacción a unas exigencias que estaban no en el contrato, sino en el entendimiento de ese contrato de prestación de unos servicios de transportes.

Como decía, la evolución del año 1987 es, sobre todo en el segundo semestre, mucho más positiva. Estamos pensando en acabar el año entre el 0 y el 1, tanto en viajeros como en mercancías, lo cual significa que después de haber hecho, por segundo año consecutivo, un aumento de tarifas así como la introducción del IVA, y de tener un crecimiento del parque de automóviles y de camiones muy importante, estamos absorbiendo una cuota de mercado que no había sido absorbida hasta ahora. A esto no es ajeno una serie de actuaciones en el campo de la oferta comercial en el sentido de favorecer todo lo que suponga intermodalidad en el transporte; los contenedores están creciendo al 25 por ciento desde hace dieciocho meses, mientras que el vagón completo está disminuyendo, lo cual es absolutamente lógico. El vagón completo significa que la empresa tiene que hacer una carga fraccionada, introducirla en un vagón, que a su vez es clasificado en una, dos o varias estaciones de clasificación y que puede llegar en varios días, normalmente no en menos de seis. Sin embargo, el contenedor puede llegar en veinticuatro horas desde la puerta de una fábrica productora de determinados artículos hasta la puerta de la fábrica que utiliza esos artículos o materias primas.

Estamos poniendo en marcha un sistema de transporte de camiones sobre vagón. Por tanto, estamos llevando a cabo un modelo en el que el aumento del tráfico ferroviario de mercancías no está en contra del tráfico y de los empresarios de transportes por carretera. Creemos que no existe esa incompatibilidad entre los dos modos de transporte. Estimamos que el ferrocarril puede encontrar su sitio y aumentar su cuota de mercado perfectamente haciendo un servicio a la comunidad en forma de eliminación de camiones por la carretera y de transporte de esos camiones mediante el ferrocarril.

En cuanto a la investigación aplicada, efectivamente no existe en los presupuestos de RENFE ninguna partida sobre investigación. Para ser sincero, voy a contestar a su señoría diciéndole que RENFE no debe investigar. RENFE debe hacer lo posible para que se produzca una investigación y, sobre todo, un desarrollo tecnológico en la industria. Esa es una obligación que considero debe tener RENFE.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Presidente, he de señalar con toda la benevolencia posible que el tiempo está pasando. Estamos sujetos a limitaciones, en consecuencia, le agradecería que contestase todo lo que estimara oportuno pero lo más sintéticamente posible para no superar demasiado el tiempo previsto.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE**: Intentaré ser más breve. En cuanto a investigación aplicada, consideramos que lo que RENFE debe hacer es inducir, mediante su política de compras, progresos tecnológicos importantes en el material que usa. Esa compra de nuevos elementos de generaciones tecnológicas más avanzadas hace que este-

mos obligando a la industria a tener que desarrollar tecnológicamente determinados modelos.

Respecto a los 200 kilómetros por hora, estamos llevándolos a cabo con una tecnología española y con determinados apoyos extranjeros: el apoyo de los desvíos de Valspín, Austria; determinados apoyos de la tecnología eléctrica Choper, por parte de la industria japonesa, así como de la belga y de la francesa, pero, en general, los 200 kilómetros por hora no plantean graves problemas tecnológicos. Donde sí existe una ausencia de tecnología nacional (yo diría que casi total) es en la tracción eléctrica necesaria para desarrollar velocidades de 250 kilómetros por hora, que son las velocidades diseñadas para la nueva línea Madrid-Sevilla. Ahí no podemos, desgraciadamente, contar con una tecnología española. De hecho, no se puede contar nada más que con cuatro tecnologías en el mundo, de las cuatro hay tres probadas totalmente. El objetivo en ese punto es utilizar la capacidad de compra de RENFE para introducir desarrollos tecnológicos en la industria nacional que beneficien a sus agentes.

Respecto a la partida 513 A: Expropiación, contratos de licencia técnica, me va a disculpar su señoría pero no le puedo contestar. Es una partida que corresponde a la Dirección General de Infraestructura.

En cuanto a las cifras del presupuesto, las amortizaciones de 1986 se sitúan en 25.848 millones de pesetas. El beneficio neto de explotación con sentido negativo es simplemente la diferencia entre el déficit total menos la subvención que figura en los Presupuestos Generales del Estado para cubrir ese déficit.

Quiero recordar que en el Presupuesto para 1987 existía una subvención de 140.000 millones de pesetas, una previsión de déficit de 197.000 millones de pesetas, y una previsión de beneficio neto de explotación negativo, de 57.000 millones de pesetas aproximadamente. Eso es la diferencia entre el déficit y las cantidades previstas en los Presupuestos Generales del Estado para cubrir ese déficit. En la medida en que el año pasado, como sabe su señoría, esa subvención era menor que la presupuestada, se produce este beneficio negativo o pérdida neta de explotación. Este año vuelve a ocurrir lo mismo, por un importe de 54.850 millones de pesetas en lo que se refiere al presupuesto de explotación, estado de los recursos en el Presupuesto de 1988.

Paso a hacer algunas puntualizaciones sobre el endeudamiento y los gastos financieros. Durante 1987 vamos a disminuir dichos gastos respecto de 1986, pero la cantidad fijada para gastos financieros en el presupuesto para 1988 es prácticamente igual a la de 1987. No recuerdo ahora la cifra, pero creo que está alrededor de los 300 ó 400 millones o, quizás, algo más. ¿Por qué esta evolución? En 1986 se llevaron a cabo una serie de operaciones de refinanciación de deuda. Teníamos operaciones a tipos de interés altos, llevamos a cabo estas operaciones de refinanciación y hemos conseguido, a pesar de que los niveles de tipos de interés en 1987 son mucho más altos que en 1986, disminuir los gastos financieros en 1987 respecto de 1986. No hemos logrado cumplir el presupuesto de gastos financieros de 1987. Es decir, estamos más bajos

que el año pasado en gastos financieros por las operaciones de refinanciación, pero más altos (en casi 3.000 millones de pesetas, al final del ejercicio de 1987) de lo que habíamos presupuestado por la elevación de los tipos medios de interés entre 1986 y 1987. Precisamente por las ventajas de esas operaciones de refinanciación llevadas a cabo sobre todo en 1986 y en 1987, en este año vamos a disminuir respecto de 1986, así como en 1988 nos vamos a quedar parecidos a 1987, en torno a los 65.000 millones de pesetas de gastos financieros.

En cuanto a las inversiones, decía su señoría que no encontraba nada. Hay una aportación del Estado para inversiones por valor de 29.000 millones de pesetas, de tal forma que los 107.000 millones de pesetas de presupuesto de inversiones de RENFE para 1988 serán financiados por los 29.000 millones de pesetas de aportación del Estado, por los 29.000 ó 30.000 millones de pesetas de amortizaciones, por endeudamiento, que tendrá que completar la diferencia entre los 107.000 y la suma de las dos cifras anteriores.

En cuanto a su pregunta de si se van a finalizar las obras antes de 1992, le digo, tajantemente, que sí. No solamente, sino se van a acabar antes de 1992, sino que también estarán funcionando trenes a 250 kilómetros por hora de Madrid a Sevilla; lo harán en algo menos de tres horas.

El señor **PRESIDENTE**: Estoy plenamente convencido de que al señor trillo ya no le queda nada que preguntar y, por tanto, vamos a pasar la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario del CDS. Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Gracias al Presidente de RENFE por estar aquí entre nosotros.

Dentro del común —y yo diría una palabra que no es ni mucho menos exagerada— cariño que ambos tenemos a esa empresa, quisiera comenzar por hacerle una pregunta que, en orden a la fiabilidad de las cifras, se refiere a algo que a mí me preocupa mucho.

En el Plan de Transportes Ferroviario que el señor Ministro nos presentó en la Comisión se daban como toneladas-kilómetro del año 1985 (a fin de compararlas con el objetivo del Plan, en el año 2000) 10.243,8 (medidas en millones), frente a 15.582, del año 2000. En RENFE aparecen como cifras del año 1985, 11.654 toneladas-kilómetro, sin incluir las taras de vagones particulares vacíos y las taras de coches-correo. La diferencia a lograr, en toneladas-kilómetro, por el Plan de Transporte Ferroviario era, según la presentación del Plan y las cifras que dieron a todos los parlamentarios, 5.340; y se comenzaba por tener una diferencia real de 3.928. Por consiguiente, algo falla. Indudablemente, presentar como logros del Plan de Transporte Ferroviario lo que ya está en gran parte conseguido antes de comenzar el mismo, no parece de recibo. Primer punto.

Segundo: La evolución de los tráficos en los años 1985 y 1986. En el libro «RENFE-1985» se dice que el tráfico de mercancías ha sido de 11.653,8 millones de tonelada-

kilómetro, tasadas netas, lo que representa un aumento del 0,1 por ciento. Estamos hablando de 1985, año en el que no se daban todas esas circunstancias a las que usted se refería hace un momento. Las toneladas absolutas netas movidas fueron 31.862 millones; el 4 por ciento menos que el año anterior.

Vamos al ejercicio de 1986 y nos encontramos con que, en largo recorrido, viajeros-kilómetro, tenemos un decrecimiento del 4,85. En total, incluido cercanías y regionales, del 2,1; en toneladas-kilómetro, un decremento del 3 por ciento. Lo que parece más preocupante es que en el año 1987, tomado de la revista «Trenes», hay, en enero, un decremento, en viajeros-kilómetro, del 7,2; en marzo, del 15,5. En mercancías-toneladas-kilómetro, en enero, un decremento del 10,4; en marzo, del 5,2 por ciento; y en abril, del 17,42 por ciento. Esto es preocupante de cara al ejercicio de 1988. Si esto está ocurriendo en 1987, y parece que sigue un ritmo que empieza en el año 1985, no valen las razones (que a lo mejor no son tan profundas) que se dan para el ejercicio de 1986, porque es un año que está situado entre otros dos que no van bien, sobre todo el que transcurre en estos momentos.

El recorrido de los trenes ha sido, en el año 1986, el más grande de la historia, al menos del período 1981-1986, lo dice RENFE. Por otra parte, si tenemos menos tráfico, como acabamos de ver, se deduce la conclusión de que hay más trenes para menos tráfico, lo cual no dice mucho en favor de la gestión.

El consumo de energía ha empeorado, según las propias cifras de RENFE. Y resulta que, a pesar de los 160 kilómetros por hora, los Talgos van más despacio que en 1985: 85,54 kilómetros/hora, frente a 86,53, del año anterior. Y lo mismo ocurre con los Electrotrenes y con los Ter, página 40 del libro «RENFE-1986».

Otro dato más: la productividad se ha estancado. Medida en miles de unidades de tráfico por agente-mes, en 1984 es de 31,48; en 1985, de 34,69; y en 1986, de 35,04. Datos del encarte de la portada en fe de erratas. Por consiguiente, estamos en una productividad idéntica.

Todo esto, señor Presidente, siembra una preocupación, tanto respecto de lo que es la base y el fundamento del Plan de Transporte Ferroviario como de la previsión de resultados del ejercicio de 1988. Porque, si es cierto que tenemos unos beneficios negativos —curiosa denominación—, en el año 1987, ¿qué va a pasar en el ejercicio de 1988? ¿Otro crédito extraordinario? Conste que siempre que ha salido el proyecto correspondiente a propósito de la concesión de créditos extraordinarios a RENFE, el Grupo del CDS ha apoyado la propuesta correspondiente del Grupo de la mayoría. Pero, señor Presidente, esto no puede ser eterno, sobre todo cuando tiene relación con unos presupuestos fiables —me estoy refiriendo tanto a los de RENFE como a los Presupuestos Generales del Estado—. Todo esto tiene mucho que ver con el contrato-programa. ¿Qué pasó con ese contrato-programa 1984-1986? ¿Qué ocurrió para que después de pregonarlo tanto en el ejercicio de 1987 no existiera contrato-programa? ¿Qué liquidación se hizo de ese contrato-programa ante el Parlamento?

Otra pregunta que tiene mucho que ver con las cifras y con la gestión en RENFE. Digamos que en el ejercicio de 1985, había, según datos oficiales de RENFE, 26 directores. Hoy hay más del doble o del cuádruple, si se cuentan los que ustedes denominan gerentes. Más de la mitad no trabajaban en RENFE en 1985. El 70 por ciento del comité de dirección tiene menos de dos años de experiencia en RENFE. Y, por no ocupar con mis palabras el espacio que ocupan otras personas que están mucho más informadas de la realidad de RENFE en estos momentos, tengo que tomar las palabras de Victoriano Sánchez, quien, en «Crónicas del Consejo» (revista de la UGT de RENFE), habla de la necesidad de aprovechar más los recursos humanos con los profesionales de la casa, en vez de recurrir con tanta facilidad a las contrataciones de la calle para puestos de dirección de la red, en los que el desconocimiento y la inexperiencia dificultan la gestión. Más adelante, a propósito de la alta velocidad, pone una serie de condicionantes afirmando que no se dan en estos momentos, y que generan un incremento considerable de los índices de retraso, como así está ocurriendo en la práctica.

Yo no quiero dar el nombre de esos directivos, pero en la misma revista de la UGT (supongo que con bastante verosimilitud o credibilidad) se habla de un director importante de la casa, que el día 1.º de agosto, a las once de la noche, quiso dejar constancia de su paso por la estación Príncipe Pío y arremetió contra un escudo heráldico labrado en piedra, confundiendo, al parecer, el águila bicéfala con el águila del escudo franquista.

Señor Presidente, hay dos preguntas que me interesan sobremanera. Ha pedido, año tras año, los datos de conservación y nunca se me dieron. Siempre se me dijo que se me enviarían; nunca se hizo. Me preocupa esto porque está enormemente relacionado con la seguridad y con la regularidad. He pedido también el balance consolidado de RENFE con sus filiales. Se me prometió y tampoco se cumplió esta promesa. Yo deseo de todo corazón lo mejor para RENFE, pero creo que lo mejor pasa por un diagnóstico exacto de la situación y no con aturdirnos con nuestras propias cifras ni con nuestra productividad.

Todas las circunstancias que el señor Presidente ha explicado respecto al año 1986 son ciertas, no lo niego: el IVA, los precios, etcétera. Pero es que se han transportado menos toneladas, se han hecho más recorridos, ha habido más retrasos, se ha consumido más energía y han fallado todos los índices del transporte, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE**: No puedo compartir la exposición del señor Rebollo (cuyo cariño por RENFE me consta y entiendo que sea objeto de cariño porque, aunque sólo sea porque todo lo que se intenta hacer en su bien, es difícil de conseguir), probablemente porque no comparto un concepto de RENFE como el suyo. Yo creo más en las pesetas que en el tráfico y no creo que RENFE sea un instrumento para transportar cosas, sin que ese transporte de cosas o personas tenga o no sentido económico.

No creo que RENFE deba hacer tráfico gratis. Yo podría aumentar el tráfico sólo con no aumentar los precios,

dejando que las facilidades de viaje estén menos controladas. Podría aumentar el tráfico de mercancías con muchas otras actuaciones, pero, ante todo, RENFE es y debe ser una empresa con unos empleados especiales, con una cultura característica, pero una empresa al fin y al cabo.

Me extraña que no me haya hablado, por ejemplo, de la evolución de los resultados de gestión, o incluso de la evolución del déficit. Yo no tengo más remedio que decirle que si es cierto que el consumo de energía ha aumentado, que el tráfico ha ido peor y que todo ha ido a peor, no entiendo cómo, luego, los resultados de gestión han pasado de 50.000 millones de pesetas, en 1985, a 40.819: cómo hay una previsión de cierre, en 1987, de menos 30.000, y cómo hay una previsión incluida en los presupuestos de 1988 de menos 23.000 millones de pesetas. Es decir, en sólo tres años, 1986, 1987 y 1988, vamos a dividir por dos el déficit de gestión, y el déficit total va a pasar de doscientos treinta y tantos mil millones de pesetas, que tuvimos en el año 1985; a 201, en 1986; 197, en 1987, y 193, en 1988. Los gastos financieros, como he dicho antes, han pasado de 65, en el año 1986, a 65, en el año 1987, a pesar de un aumento de los tipos de interés. Los gastos en materiales y servicios han disminuido, y los «stocks» de almacenes también lo han hecho.

No es un bien en sí mismo disminuir la plantilla. Nada más lejos de mis pensamientos, pero nada más lejos también de un funcionamiento lógico de una empresa que tener más de lo que se necesita, en cualquiera de los elementos que componen el proceso productivo. En ese terreno también se ha tenido una gestión algo mejor de lo que reflejan sus palabras.

Hay algunas afirmaciones de S. S. que no puedo compartir. ¡Que los Talgos van más despacio! No lo sé. En alguna experiencia particular estaría dispuesto a admitirlo, pero le puedo decir que en la línea Madrid-Zaragoza, por ejemplo, estamos en estos momentos en un 46,4 por ciento de aumento de la velocidad; en la de Zaragoza-Barcelona, en un 63 por ciento; en la de Madrid-Alicante, en un 73; en La Encina-Valencia, en un 48. Evidentemente, no se ha aumentado la velocidad en toda la red; se ha aumentado allí donde existen posibilidades de aumentar los tráficos.

Cuando decía que habían disminuido los tráficos de forma importante, yo me había referido antes a cuáles eran las causas, pero no había mencionado algo que es muy importante: la descomposición de las cifras globales. En estos momentos estamos en un menos 1 por ciento de viajeros; tenemos aumentos del 20 por ciento en determinados tráficos, y disminuciones del 15 por ciento en otros tráficos. Eso ocurre porque estamos en presencia de un auténtico proceso de cambio del ferrocarril. O el ferrocarril es fuerte donde puede ser fuerte, y empieza a dejar el sitio a otros modos de transporte donde no tiene posibilidades de serlo, o estaremos en presencia de un ferrocarril con déficit cada vez mayores.

En mercancías, el panorama es muy similar. Si se está produciendo un cambio de la estructura industrial de nuestro país, que se refleja en una disminución a la mitad de la producción de acero o en la desaparición de em-

presas mineras, esas dos producciones, acero y mineral de hierro o mineral de carbón, son tráficos típicos del ferrocarril. No he aludido a la desaparición de una empresa minera el año pasado para justificar la disminución de tráfico este año porque lo que ha ocurrido es que esa disminución —tráfico ferroviario típico— ha sido sustituida por tráficos ferroviarios modernos con mayor valor añadido. El futuro del ferrocarril está no en transportar el mineral o el acero, sino en transportar los paquetes; ahí es donde debe de juzgarse la eficacia de RENFE. En la medida en que RENFE no consiga introducirse en esos sectores o segmentos de mercado de gran valor añadido estará fracasando su futuro como empresa de transporte. En la medida en que no sea capaz de dar un buen servicio en larga distancia y en cercanías y vaya siendo cada vez más fuerte en esos segmentos en los que lo puede ser, es muy difícil que pueda proseguir en el camino que hemos iniciado; en el camino que se refleja, al final, en lo más importante de una empresa después de sus hombres; la cuenta de resultados. Estamos en presencia de una cuenta de resultados en la que, como decía antes, en sólo dos años hemos pasado de menos 40.000 a menos 23.000 millones de pesetas. Hemos pasado de costarle al país 230.000 millones a costarle 191.000 millones de pesetas.

Estos son los datos que yo le puedo dar a algunas de sus preguntas. En cuanto a otras, por ejemplo, la relativa a directores nuevos o a directores viejos, personal de RENFE o personal de fuera, le voy a ser muy sincero porque la respuesta es relativamente sencilla. No creo que sea nada heterodoxo en la selección de los directores. Nada más sencillo para el responsable de la gestión de una organización que encontrar equipo allí mismo, equipo entrenado, equipo de la casa. Allí donde lo he encontrado, hay personas, directores de RENFE, que son de RENFE desde hace mucho tiempo. En aquella área donde no he encontrado una especialidad, o donde no he encontrado una cultura específica, he tenido que buscarlo, y el buscar a esa persona es mucho más difícil y mucho más costoso que encontrarla dentro. Por tanto, si uno tiene que recurrir a eso es porque no existe ninguna posibilidad de lo otro. No hay un Director de Explotación, que es de RENFE, desde hace mucho tiempo, pero, gracias a los sistemas de información que se han creado en RENFE en estos dos últimos años, estamos pudiendo llevar a cabo un auténtico control de gestión; le diría algo más aún: creo que todavía no tenemos el sistema totalmente acabado de creación de información para llevar a cabo un auténtico control de gestión.

No es un problema de falta de capacidad de los elementos humanos de RENFE; tenemos un problema grave de cultura empresarial. No es nada fácil cambiar esa cultura empresarial, pero, en la base, quien consiga cambiar esa cultura empresarial estará consiguiendo cambiar la empresa y cambiar el signo de la cuenta de resultados, y eso es lo que muchas veces no es posible encontrar. Desgraciadamente, por mucho que me pese y por mucho más costosa que sea esta solución que no la otra.

Por otra parte, le puedo dar el dato de no sé si son en estos momentos 38 ó 40 personas las que en total, direc-

tores y no directores, han entrado en RENFE desde que yo estoy, que son veinticinco meses. No todos son directores; evidentemente, no cree que podamos incluir entre los directores lo que hemos venido a denominar gerentes de estaciones, que no son una sustitución de personas anteriormente existentes, sino que constituyen una nueva filosofía de gestión de las estaciones, en la que no se trata de hacer que continúe la existencia de una serie de reinos de taifas pertenecientes a las distintas direcciones de la RENFE en cada una de las estaciones, sino de permitir que exista un solo jefe en cada estación, un solo responsable en cada estación y no responsables de cada una de las direcciones de RENFE, con lo cual era absolutamente imposible llevar a cabo una buena gestión.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García Bloise): Señor Presidente, perdone que le insista, pero está esperando otra Comisión para poder liberar a los taquígrafos.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE**: En cuanto a la solicitud de datos sobre conservación y de balance consolidado, voy a satisfacerle, aunque no había sido a mí a quien había pedido S. S. estos datos, pero, en cualquier caso, los datos de conservación oficiales con la serie histórica los tiene a su disposición y me encargaré de mandarlos —si le parece, señora Presidenta— a través de la Presidencia.

En cuanto al balance consolidado diré que no tenemos balance consolidado en RENFE; tenemos el balance, cuenta de resultados de RENFE y balance y cuenta de resultados de cada una de las filiales. Le puedo dar el balance y cuenta de resultados de cada una de las filiales en estos momentos existentes en RENFE. (El señor **Rebollo Alvarez-Amandi pide la palabra.**)

La señora **VICEPRESIDENTA** (García Bloise): No, señor Rebollo, perdone pero nos están esperando a las doce menos cuarto en otra Comisión y los señores del PDP tenían su turno. Yo creo que hemos rebasado el tiempo. (El señor **Ollero pide la palabra.**) Perdone que me toque a mí ser siempre la que corte, señor Ollero.

Tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: Voy a intentar ser muy breve, con objeto además de dejar tiempo también al señor Ollero para que formule la pregunta de su interés y el de la Agrupación a la que los dos pertenecemos.

El tema del déficit ya ha sido tratado. A mí me inquieta, aunque ya la contestación se ha dado, por qué no llega un momento en que se sepa realmente, al acabar los Presupuestos Generales del Estado, cuál es el déficit de RENFE y qué cantidad tiene que aportar el Estado, a través de los Presupuestos, a RENFE. Creo que el procedimiento de los créditos extraordinarios o de los suplementos de crédito, llegará un momento en que habrá que suprimirlos, es decir, que se sepa a principio de cada ejercicio cuánto es realmente lo que le cuesta al Presupuesto del Estado RENFE. Sabemos que es un servicio necesariamente deficitario y nadie está discutiendo que RENFE

no vaya a ser algún día deficitaria. Me parece que predomina el carácter de servicio público sobre el de gestión de empresa, por lo cual a mí quizá también me gustaría matizar en ese aspecto algunas de las cosas que ha dicho el señor Presidente de RENFE.

Como preguntas concretas, a mí me gustaría saber lo siguiente: ¿Piensa el Presidente de RENFE que las actuaciones que se están llevando a cabo están equilibrando la calidad, tanto de infraestructura del carácter de la vía como del sistema de bloque en las distintas áreas en las que se realiza la actuación de RENFE? Porque hay un desequilibrio enorme según las zonas, en cuanto al número de kilómetros de vía doble electrificada, etcétera, o el sistema de bloqueo, entre la zona centro, zona catalana —por llamarlas «grosso modo»— y zonas como la zona sur y la zona gallega.

Con referencia al tráfico de viajeros, es inquietante ese descenso. Que hay causas exógenas, es cierto, pero nadie va a decir que no vaya a haber esas causas en los próximos ejercicios. Luego las previsiones deberían ser en función de lo que es la realidad, no lo futurible.

Con referencia al tráfico de mercancías, lo mismo.

Y entrando ya en las implicaciones que tiene el Plan de Transporte Ferroviario en el planteamiento general de RENFE, a mí me gustaría saber si en los estudios que ha realizado la compañía se ha previsto la viabilidad de un segundo eje de alta velocidad para Andalucía, que es la región con mayor número de viajeros presente e incluso previsto en el Plan de Transporte Ferroviario. Me refiero a un eje relativo a la Andalucía Oriental, por lo menos un eje parcial.

También si se ha hecho un estudio sobre qué rentabilidad tendrían las líneas transversales auténticamente tales, porque con el Plan de Transportes Ferroviarios no hay líneas transversales, es decir, que línea transversal sea pasar por Venta de Baños y pasar por Alcázar de San Juna, creo que no corresponde al concepto que en Europa existe sobre una línea transversal. En concreto, sobre una comunicación Levante-Andalucía por el trazado originario, de la hoy suspendida línea de Guadix a Almedricos y la comunicación de Asturias y Galicia con Sevilla, es decir, todo el oeste de la península.

También se ve en la presentación del Plan de Transportes Ferroviario que una de las líneas más saturadas es la de Vélez-Almería, quizá por el tráfico de mercancías, supongo, y no, desgraciadamente, por el buen servicio de trenes de viajeros. Y no se prevé ninguna actuación especial en esa zona; es decir, es la única de las líneas saturadas con respecto a la cual no se contempla ninguna actuación especial en el Plan de Transportes Ferroviarios, y me gustaría saber si está en el alcance del señor Presidente dar una explicación al respecto.

También, para terminar, una serie de preguntas concretas: ¿Se está llevando a cabo una auténtica conservación de las líneas suspendidas? ¿Qué cantidades, «grosso modo», se destinan a ello? Porque en una contestación del Ministro de Transportes, quizá porque no entre dentro de su competencia específica, el Ministro de Transportes dijo que sí, pero basta con pasar por ahí para ver que no.

A menos que la conservación sea vital, que levanten las vías y se las lleven.

Finalmente, en cuanto al calendario que tiene RENFE sobre la renovación del material, a mí me parece muy bien que se introduzcan plazas de gran lujo en algunos expresos —en concreto en el expreso Madrid-Barcelona—, pero no que, en cambio, se tenga un material absolutamente de tercer orden en otras líneas, donde, además, la impresión es que la ocupación de viajeros es bastante importante. Por eso se ve en el calendario que hay, en la implantación de trenes-estrella, a nivel de expresos, el de Talgos pendulares. ¿Se sabe ya en concreto en qué líneas se van a implantar estos servicios a lo largo del año 1988?

Quizá no sean temas estrictamente presupuestarios, pero creo que para la valoración política previa, para decir sí o no a una cifra presupuestaria, no me parecen del todo fuera de lugar.

Nada más.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García Bloise): Tiene la palabra el señor Ollero.

El señor **OLLERO TASSARA**: Mi pregunta va a ser muy concreta, porque voy a solicitar una información —no ignoro que pueden ser datos que no son de su responsabilidad, pero como no le pido responsabilidades en la información, le agradecería que fuera tan amable de prestármela—, que parte de un documento en el que se afirma que el nuevo acceso a Andalucía, a través de la variante de Brazatortas-Córdoba, solucionará totalmente los problemas de acceso a Andalucía. Quisiera saber, en primer lugar, si comparte esa afirmación tan rotunda, y, luego, preguntarle ya en concreto lo siguiente:

Primero: ¿qué ventajas derivarán para Granada, Jaén y Almería de ese nuevo acceso?

Segundo: ¿se ha realizado algún estudio que permita enlazar Granada con el nuevo acceso en condiciones similares a las provincias andaluzas implicadas en el proyecto ya aprobado?

En tercer lugar, si se ha realizado ese estudio, qué coste tendría el proyecto, en qué plazo se podría llevar a cabo y si realmente se ha llegado a fijar ese plazo. Por último, si está en estudio —no ignoro que eso afecta a la Junta de Andalucía— la reapertura de la línea Guadix-Almendricos, con qué coste y en qué plazo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García Bloise): Tiene la palabra el señor Presidente de RENFE.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE**: La primera pregunta es sobre la costumbre en los últimos años del crédito extraordinario. Ciertamente, RENFE tiene en estos momentos unos créditos extraordinarios pendientes de otros años y del presupuesto de este año se deduce que, efectivamente, en algún momento tendrá que ser cubierta la diferencia entre la previsión existente (entre 194.000 millones de pesetas y los 140.000 millones que aparecen) con algún sistema, presumiblemente crédito extraordinario. No le puedo decir más que, efectivamente, eso se de-

duce de los propios papeles y, como decíamos, se denomina pérdidas de explotación.

Equilibrio entre zonas. Yo creo que no existe un equilibrio entre zonas, existen zonas mucho más dotadas de infraestructura ferroviaria que otras. Le puedo dar un dato de memoria, como, por ejemplo, que en Andalucía hay sólo 70 kilómetros de vía doble. Por tanto, ésa es una contestación a su pregunta y también enlaza con otros comentarios que he hecho anteriormente. Estamos en presencia de una red ferroviaria con grandes asignaturas a aprobar, con grandes deficiencias y con una explotación sujeta a grandes hipotecas.

La variedad de Brazatortas soluciona muchos problemas. Yo no sé si la afirmación que ha hecho usted puede ser cierta al 100 por cien, pero lo será al 99 por cien, porque en estos momentos toda Andalucía, viajeros y mercancías, depende de una línea en vía única que pasa por Despeñaperros. Es la línea única más saturada de Europa. Cualquier problema que tengamos en Despeñaperros deteriora toda la calidad del servicio de viajeros y mercancías en el norte con dirección al sur y en el sur con dirección al norte. Por tanto, Brazatortas va a permitir una liberación de capacidad de tráfico en Despeñaperros, además de permitir una comunicación rápida, directa, con Andalucía Occidental y, a través de Córdoba, con el resto de Andalucía. En cualquier caso, la variante de Brazatortas permite llegar a Córdoba en dos horas y, desde Córdoba, enlazar con Jaén, Granada y Almería en muchas mejores condiciones de lo que se está haciendo. Además, permite un camino alternativo por la actual vía de Despeñaperros. Por tanto, creo que la afirmación de que resuelve todos los problemas, yo diría que, en términos generales, es correcta. Obviamente, se necesitarán accesos, «by-passes» y obras accesorias que perfeccionen las ventajas de la construcción y de la variante de Brazatortas, pero, sin duda, el hecho de llegar a Córdoba en dos horas permite distribuir el tráfico desde Córdoba no sólo a Andalucía Occidental, sino también a Andalucía Oriental, en condiciones netamente superiores a las que se están produciendo en estos momentos. Le citaré algo que será necesario considerar, que es la electrificación pendiente entre Linares y Granada y Almería. Eso será necesario considerarlo para tratar de dar una unidad de explotación a toda la infraestructura ferroviaria de Andalucía.

Líneas transversales. Brazatortas va a suponer un acortamiento de todos los viajes transversales. Por ejemplo, en estos momentos se están tardando doce horas aproximadamente en Barcelona-Sevilla y se va a poder reducir a tres horas Sevilla-Madrid, más las cinco horas, o lo que tengamos en aquel momento, a Barcelona. Por tanto, son reducciones de tres o cuatro horas. Es decir, la variante de Brazatortas va a servir de canalización de todo el tráfico norte-sur que se produzca desde el sur de Madrid hacia Andalucía o desde Andalucía hacia el resto de España.

Modernización de coches. El programa que tenemos en marcha en estos momentos es el de la modernización de 350 coches, serie 8.000, de 15 años de antigüedad, en muy buen estado técnico, pero con una estética interior insuficiente. Por tanto, hemos decidido que en los años 1986

y 1987 no se compran coches nuevos sino utilizar los fondos disponibles de inversión para modernizar, en parte en talleres de la industria exterior y en parte en talleres de RENFE, algo más de la mitad de 600 coches que tenemos de la serie 8.000 (concretamente 150 están terminándose para finales de este año, realizados por la industria privada, y otros 200 serán terminados a mediados del año que viene, procedentes del taller de RENFE en Málaga. Esto va a permitir la eliminación de todos los coches 8.000 de los trenes expreso. Han sido retirados de la circulación todos los coches 5.000 y 6.000, que venían prestando servicios marginales. Por tanto, a mediados del año que viene tendremos en funcionamiento sólo coches, o con aire acondicionado 10.000 y 9.000— o similares a los 10.000 y 9.000, con aire acondicionado algunos 150 y 200 sin aire acondicionado para determinadas relaciones en las que no se necesita esta calidad.

La renovación de material convencional está siendo importante. Se están llevando a cabo proyectos de renovación de trenes de cercanías, cuyo prototipo en este momento es la unidad 600, y los automotores 592 se van a reformar totalmente. Por tanto, ésta es una preocupación muy importante de RENFE en los últimos tiempos.

Tengo que contestarle que no tenemos ese estudio al que se refería de conexión entre Andalucía oriental y occidental. La situación está tal y como quedó en el año 1984, después del acuerdo de Consejo de Ministros, en cuanto a suspensión de tráfico ferroviario en determinadas líneas, sujeta a los acuerdos que, en su caso, pudiesen llevarse a cabo con las Comunidades Autónomas. En algunas de estas líneas, como saben SS. SS., tenemos unos acuerdos entre RENFE y las Comunidades Autónomas por los que se financia conjuntamente el mantenimiento de determinados servicios en estas líneas. La comunicación entre Almería y Sevilla se mantiene gracias a esta colaboración con las Comunidades Autónomas.

En cuanto a conservación de vías suspendidas, le puedo decir que no hacemos labores de conservación ferroviaria. Gastamos el dinero imprescindible en evitar que se produzcan deterioros o sustracciones de material ferroviario en tales líneas, pero no llevamos a cabo labores de mantenimiento puramente ferroviario, puesto que, por definición, son líneas suspendidas al tráfico y sería un gasto inútil.

El señor **OLLERO TASSARA**: Simplemente para asegurarme de que he entendido bien. El acceso por Braza-tortas permite un enlace con Granada, pero no hay estudio organizado alguno para ese enlace, si le he entendido bien.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE**: Con Granada se van a tener dos posibilidades, bien por el actual acceso a través de Despeñaperros, bien aprovechando la ganancia de tiempo que se produce con el nuevo acceso de Braza-

tortas, en la medida en que en Córdoba se está en dos horas. Merece la pena estar en Córdoba en dos horas, y desde Córdoba redistribuir hacia Andalucía oriental, que soportar la penosidad de Despeñaperros.

El señor **OLLERO TASSARA**: ¿Pero el enlace Córdoba Granada no está proyectado?

El señor **PRESIDENTE DE RENFE**: En estos momentos existe una forma de ir desde Córdoba-Jaén, sin pasar por Jaén, a Linares; desde Linares, Guadix-Almería, y desde Moreda hasta Granada. Por tanto, es una utilización de la infraestructura actual añadiéndole el adelanto de tiempo que significa llegar a Córdoba en dos horas. En todo caso, no se necesitan más que estudios comerciales. En cuanto a la referencia que hice antes del estudio de electrificación de Granada y Almería, en la medida en que ese servicio se dé con trenes con ramas rápidas eléctricas, habremos de tener electrificados estos tramos si queremos utilizarlas. En otro caso tendremos que hacerlo con trenes convencionales y tracción diésel.

El señor **OLLERO TASSARA**: ¿Y esa electrificación no está proyectada?

El señor **PRESIDENTE DE RENFE**: Esa electrificación, desgraciadamente, no sale en las cuentas con los precios kilovatio-hora que RENFE está pagando en estos momentos.

El señor **PÉREZ DOBÓN**: Quiero agradecer las respuestas del señor Presidente, aunque evidentemente algunas preguntas no han sido contestadas, quizá porque es más fácil no contestar que decir no. No hay un calendario de trenes estrella, no hay un calendario del Talgo pendular y, claro, pensar que se pueda ir de Almería a Madrid vía Córdoba es algo que no resiste el más elemental análisis de sentido común, porque también se podría ir vía Huelva, pero yo creo que la RENFE no está para eso, teniendo en cuenta que es una empresa que recibe una enorme cantidad de miles de millones cada año. Pero no es solamente un problema del señor Presidente, es una cuestión política de la gestión del Gobierno y del Ministro de Transportes, aunque en cierto modo también de usted. Pero, en fin, eso se quedará para el debate del PTF, que tiene que producirse todavía en esta Cámara.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García Bloise): Muchas gracias, señor Presidente de RENFE, muchas gracias a todas SS. SS. Hemos cerrado este ciclo de comparecencias y nos veremos en la discusión de las enmiendas y del proyecto de ley de Presupuestos próximamente. Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

Eran las once y cuarenta y cinco 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