CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1990 | IV Legislatura | Núm. 124

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 19

celebrada el miércoles, 27 de junio de 1990

Orden del día:

— **Comparecencia del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Barrionuevo Peña), para informar de las razones del reciente cese del Presidente y otros directivos de la empresa pública ENATCAR. Solicitada por el Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 213/000039).**

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

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES, PARA INFORMAR DE LAS RAZONES DEL RECIENTE CESE DEL PRESIDENTE Y OTROS DIRECTIVOS DE LA EMPRESA PUBLICA ENATCAR (Número de expediente 213/000039)

El señor **PRESIDENTE:** Señoras y señores Diputados,

vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, cuyo único punto del orden del día es la comparecencia del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, don José Barrionuevo, para informar de las razones del reciente cese del presidente y otros directivos de la empresa pública Enatcar. Le acompaña —aunque no está prevista su comparecencia—, como asesor, el presidente actual de Enatcar, don Julen Elgorriaga. En principio, consultados los Grupos, parece que no habría problema para que pueda estar también aquí en la Mesa para asesorarle y para responder a preguntas de detalle que puede el señor Ministro en momento determinado no conocer.

Por tanto, damos la palabra al señor Ministro para que informe de la situación.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Muchas gracias, señor Presidente, y muchas gracias a los Diputados de la Comisión.

Nuestra intención con la presencia del señor Elgorriaba no es sólo la de asesoramiento, sino también la de completar, si necesario fuere, la información respecto a algún punto concreto en los que él, naturalmente, tiene un conocimiento más preciso al ser el responsable de la gestión directa de la empresa en este momento; es decir, es también el deseo de mejorar, en la medida de lo posible, la información que yo facilite a los Diputados de la Comisión.

En la solicitud de comparecencia se habla de las razones del reciente cese del presidente y otros directivos de la empresa pública Enatcar. Ha habido dos ceses de presidente en la empresa Enatcar, y por ello, me parece que sería útil dar alguna información, siquiera sea sumaria, de la historia de esta empresa como antecedente de estas situaciones o de estas decisiones.

La Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera, Enatcar, fue creada por Real Decreto de 4 de noviembre de 1988. Este Decreto era una norma obligada de desarrollo de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La razón de su creación se fundaba en la procedencia de establecer un régimen de gestión de los servicios regulares de transportes de viajeros por carretera, de los que eran titulares las empresas ferroviarias RENFE y FEVE, partiendo del criterio de que era una ordenación más ajustada la de que se estableciera un principio de competencia basado en la gestión diferenciada de los distintos modos de transportes, siguiendo, por otra parte, la orientación que daba la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. De esta manera, con la creación de esta empresa, se sentaban las bases también para que hubiera un seguimiento o un control desde el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Transportes Terrestres.

En cumplimiento de este Decreto —recuerdo, de 4 de noviembre de 1988—, el día 1 de diciembre entró en vigor el estatuto de Enatcar y se nombró su primer Consejo de administración. Para asumir las funciones de presidente de este Consejo de administración, se nombró a don Rafael Ortega Martín, que hasta ese momento había sido el director de la denonimada Autónoma de Transportes por Carretera, Atcar, departamento autónomo dentro de RENFE. Las razones de este nombramiento en este momento pueden intuirse: el intento de dotar de una cierta continuidad a la dirección de esta nueva empresa, pensando que de esta forma se produciría una adaptación más flexible a la nueva situación jurídica. Al mismo tiempo, entró en funcionamiento el Consejo de administración, que, naturalmente, era un órgano completamente nuevo, puesto que hasta entonces, había funcionado como un departamento de RENFE y no como una empresa autónoma.

Las decisiones primeras de este Consejo de administración son las de dar una lógica autonomía al presidente, dentro de los límites del estatuto, para la gestión de la empresa y darle asimismo confianza para el nombramiento de su propio equipo directivo. A la vez, como es obvio, se estableció un sistema regulador del control o de la información que tendría que recibir el Consejo de administración de la marcha y del funcionamiento de la empresa. Se estableció un procedimiento de reuniones mensuales o con una periodicidad mayor si las circunstancias lo requiriesen.

Asimismo, en diciembre del mismo año, se encomienda al presidente que encargue un informe de auditoría sobre Atcar y sobre el conjunto de las empresas participadas, a la firma Peat Marwick Auditores. Las reuniones del Consejo de administración comienzan a celebrarse mensualmente y los consejeros van recibiendo informaciones sobre la marcha de la empresa. Esas informaciones son siempre muy positivas, según consta en las actas de las primeras reuniones del Consejo sobre la situación de la empresa y sobre sus perspectivas de futuro. Esto va transcurriendo así, en líneas generales, hasta el Consejo del mes de septiembre de 1989, que se convoca, sobre todo, para estudiar la situación de las empresas participadas a la vista de un adelanto de los informes de auditoría, que se solicitaron en el mes de diciembre, relativos a estas sociedades participadas.

Conviene aclarar en este punto que el Consejo de administración no trabaja todavía sobre los informes completos de auditoría, sino sobre unos resúmenes o avances; no conoce en este momento —septiembre de 1989— los informes completos, a pesar de que, se sabe después, fueron entregados por la firma de auditoría a la presidencia en el mes de mayo de ese mismo año.

En esta reunión del Consejo de administración, en el mes de septiembre de 1989, asiste también el equipo directivo de la más importante de las empresas participadas por Enatcar, que se llama Transportes Bacoma, S.A. Ante la extrañeza del Consejo de administración, este equipo directivo de Bacoma, S. A., se muestra incapaz de dar explicaciones racionales, verosímiles, sobre la defectuosa gestión de la empresa, que aparece reflejada en esos

adelantos o resúmenes del informe de auditoría, y también aparentemente incapaz de presentar un plan de viabilidad y, el Consejo de Enatcar rechaza las propuestas que le formula este equipo de dirección de Bacoma porque las estima fuera de la realidad, faltas de realismo.

Ante esta situación, pocos días después —recuerdo que el Consejo había acordado reunirse mensualmente—, el 10 de octubre, el consejo de Enatcar vuelve a reunirse para tratar, ya, del conjunto de las empresas participadas, a la vista también de las auditorías realizadas sobre las mismas, insisto de nuevo, que fueron encargadas en diciembre de 1988. Aquí se presentan ya discrepancias entre el Consejo de administración y el equipo gestor de Enatcar, al resultar imposible hacerse cargo de la situación con una idea válida, por insuficiencia de datos y de las explicaciones. En ese momento, 10 de octubre de 1989, se pone de manifieto, se refleja en la documentación correspondiente una desconfianza del Consejo hacia el equipo gestor, a la vista de la falta de transparencia y de lo que consideran que es un peligro para la marcha de la emprea de mantenerse esta situación. Ante esta circunstancia, el Consejo de Administración, de acuerdo con la Dirección General de Transportes Terrestres, decide que hay que actuar de manera rápida y decidida para encauzar la gestión de la empresa, hacerla eficaz y transparente y salvar en la medida de lo posible a las sociedades participadas, y todo ello sin coste para el presupuesto público.

El Consejo de administración y la Dirección de Transportes Terrestres proponen el cese del presidente don Rafael Ortega Martín, que se produce el 23 de octubre. Se designa como nuevo presidente de Enatcar a don Julio Soto Giménez, que había formado parte del equipo directivo de Enatcar hasta poco tiempo antes en que había sido cesado por el anterior presidente don Rafael Ortega. En estas circunstancias, se estima que es conveniente otorgar la confianza a una persona que conozca la empresa de tiempo atrás y que, con una estrecha supervisión del Consejo, permita avanzar en el proceso de clarificación de la situación creada y la adopción de las medidas provisionales o definitivas que se considerasen pertinentes. Con esta sustitución se profundiza en el conocimiento de la situación de Enatcar y del grupo de empresas en las que participa, si bien hay que decir que ese conocimiento no es todo lo amplio que fuera de desear y que es absolutamente imprescindible tener, porque falta una gran parte de la documentación obligada en la gestión de las empresas, faltan muchas actas de los consejos de administración de las distintas empresas filiales; se considera que hay bastantes anomalías en los documentos que se examinan, también en la contabilidad se detectan algunas operaciones de ortodoxia bastante dudosa. Con todos los datos disponibles, a finales de noviembre, un mes después de estas sustituciones, el conjunto de la documentación debidamente sistematizada que se tiene en ese momento, más la información respectiva, se envía a los tres órganos que se considera que pueden tener competencias en el esclarecimiento de la situación: el Tribunal de Cuentas, la Fiscalía General del Estado, por si hay alguna cuestión penal o delictiva, y la Intervención General de la Administración del Estado.

Los expedientes que se remiten a estos organismos son once; hasta este momento en que les hablo no hay un pronunciamiento definitivo sobre su contenido. Hay algunas actuaciones de trámite de alguno de estos órganos, pero no un pronunciamiento de carácter definitivo. Sería excesivo darles una descripción pormenorizada de este conjunto de documentación, porque es muy voluminoso y muy amplio, pero creo que, quizá para completar la información de los señores Diputados, sería conveniente hacerles una descripción de algunos de los datos de los informes que consideramos más significativos.

Uno de estos informes se refiere a los estados financieros de la dirección de Atcar. Hay un informe de los auditores, que, como digo, fue entregado al presidente de Enatcar el día 3 de mayo de 1989 y que, sin embargo, no fue conocido en su integridad por el consejo de administración hasta después de su cese, que se produjo el 23 de octubre. El objetivo fundamental de este documento es determinar las cifras de cierre de operaciones de Atcar, departamento de RENFE, al 30 de noviembre de 1988. Su finalidad, cuando se encarga, era obvia; se trataba de establecer la liquidación de la nueva empresa con RENFE en el momento en el que nace a la vida jurídica la nueva empresa Enatcar. En este informe se pone de manifiesto, a criterio de los auditores, defectos en el funcionamiento de la empresa, falta de normas adecuadas para controlar la actividad de las sociedades filiales, carencia de sistemas operativos para posibilitar un adecuado control interno y deficiencias en la contabilidad analítica de gestión. Al mismo tiempo, en este informe los auditores sugerían la conveniencia de adoptar una serie de medidas correctoras, algunas de ellas con carácter de urgencia, para adecuar la gestión de la empresa a sus necesidades reales de control, medidas que no se tiene constancia que fueran adoptadas —el informe, insisto, se conocía desde el 3 de mayo— por sus gestores.

Otro informe se refiere a la auditoría de la empresa Transportes Bacoma S.A. Puedo indicarles muy sucintamente que esta empresa fue constituida el día 29 de septiembre de 1972; la totalidad de su capital social pertenece a Enatcar. Esta empresa carece de actas firmadas del consejo de administración desde 1982 hasta el 15 de febrero de 1989. En el último ejercicio, que era auditado en ese momento, el correspondiente a 1988, había facturado 1.540 millones de pesetas y reflejaba unas pérdidas de 398 millones de pesetas.

Asimismo, existe otra auditoría realizada a la empresa Comercial de Transportes del Mediterráneo S.A., empresa constituida el 30 de septiembre de 1987, su capital social pertenecía a Transportes Bacoma, la anterior, y a Transportes Andreo S.A. En esta empresa tampoco existían actas del consejo de administración desde el 19 de octubre de 1987, prácticamente desde su constitución, hasta el 1 de junio de 1989. En el ejercicio de 1988 tuvo una facturación de 327 millones de pesetas y unas pérdidas de 800.000 pesetas.

En Andreo S. A., otra de las empresas participadas, que fue constituida el 7 de enero de 1982, la totalidad de su capital social pertenece a Transportes Bacoma S.A.; esta empresa carecía de actas del consejo de administración y carecía de contabilidad. En el ejercicio de 1988 aparece con una facturación de 260 millones de pesetas y pérdidas de 250 millones de pesetas. Otro expediente de los que se remiten es el relativo a la adquisición de 80 autocares marca Mercedes. Estos autocares se adquieren mediante «leasing» en dos grupos, uno de 43 autocares y otro de 37; la operación formalmente aparece como correcta, pero examinado el precio total de la misma, asciende a 3.310 millones de pesetas y, por tanto, el precio por autocar en un caso es de 28 millones 938.000 pesetas, y en otro es de 30 millones 390.000 pesetas. En los dos casos es un precio superior al de mercado y, por otra parte, no hay una explicacción de por qué existe una diferencia en torno a medio millón por autocar.

Hechas las primeras averiguaciones, se observa que, además de las facturas de las empresas que suministraban el chasis y la carrocería, aparecen facturas de otra empresa conteniendo elementos tales como vidrio, frenos eléctricos, etcétera, que ya están incluidos en las primeras. Se detectan también facturas de una tercera empresa que suministra neumáticos, cuando los vehículos —hay una certificación correspondiente de la empresa industrial fabricante— habían salido de fábrica con sus correspondientes neumáticos. No se conoce el destino de los neumáticos.

Hay que hacer constar, por otra parte, que en el origen de esta empresa la compra de ochenta autocares excedía en ese momento a las necesidades del grupo.

Otro expediente de los que se remite, que quizá pueda ser significativo, es el relativo a las indemnizaciones a don Fernando Calvo Gómez. Este señor, con fecha 1 de junio de 1989, se suscribe a sí mismo cuatro documentos de finiquito en relaciones laborales, cesando en sus funciones de alto directivo de las empresas Enatcar, Transportes Bacoma, Comercial de Transportes del Mediterráneo y Transportes Andreo. El importe de estos finiquitos es de 20 millones de pesetas. En todos los casos se aprueba en términos muy elogiosos su propia gestión. Hay que indicar que es él mismo quien libra los finiquitos. Por otra parte, este señor tiene una deuda de un préstamo sin intereses de 12.215.000 pesetas a la empresa Transportes Bacoma. Hay otros expedientes de alguna complejidad que les ahorro a SS. SS. para facilitar o dejar más tiempo a sus intervenciones o a sus peticiones de aclaración, relativos a la línea Ugíjar-Estación de Calasparra, compra de concesiones Sevilla-Algeciras y otras, relación con don José Salgado y sus empresas, informes relativos a Empresas Discreccionales del Sur, Sociedad Anónima, relaciones con la empresa MR de Construcciones —si quieren les haré alguna aclaración, ya que no es muy largo el informe—. Esta empresa tiene un administrador único, que vende en enero de 1989 a Comercial de Transportes del Mediterráneo una nave en Almería por un precio de 120 millones de pesetas, más 7.200.000 de IVA y, no obstante, de las facturas existentes se deduce que a MR Construcciones se le ha pagado por dicha nave 191 millones de pesetas. Es decir, son más de 60 millones por encima del precio de venta alegado. También se hace notar que la empresa Sociedad Española de Construcciones y Obras Inmobiliarias, sociedad constituida, como digo, en enero de 1989, de la que es administrador único él mismo, al igual que de MR Construcciones, tenía arrendada a Enatcar desde abril de 1989, por 300.000 pesetas mensuales, un local que la citada sociedad adquirió por 10 millones de pesetas.

Sobre todos estos informes, indicios, documentación, que se remite al Tribunal de Cuentas, a la Fiscalía General del Estado y a la Intervención General de la Administración del Estado, parece que estaba clara la justificación de la primera decisión de sustitución del presidente de Enatcar. Con posterioridad a todos estos hechos, el día 15 de enero de 1990 se produce el nombramiento de don José Julián Elgorriaga Goyeneche como nuevo presidente de Enatcar, con objeto de poner fin a la situación de provisionalidad en que se encuentra la dirección de la empresa desde el 23 de octubre de 1989 en la que, por los motivos urgentes ya explicados, se designó provisionalmente a don Julio Soto Giménez. Esta es la segunda sustitución de presidente a la que me refería.

También con posterioridad, ya bajo la presidencia de don José Julián Elgorriaga, el 2 de febrero de 1990, se realizó una nueva remisión de documentación a los organismos antes citados, por varios motivos. Uno, al conocerse —como consecuencia de los datos aportados el 22 de enero del 1990 por un avance de la auditoría de 1989 de Enatcar y su grupo de empresas— una emisión de pagarés en el mes de julio de 1989, por un importe aproximado de 240 millones de pesetas, de los que se pusieron en circulación 36 por un valor de 178 millones. De esta operación no se había dado conocimietno al consejo de administración. Al comprobarse que el responsable de esta emisión carecía de poderes para ello, se abrió el correspondiente expediente disciplinario y fue sobreseído al acreditarse que su actuación se realizó recibiendo instrucciones directas del entonces presidente de Enatcar.

El día 9 de marzo se produce una nueva remisión de documentos a los repetidos organismos, referente a presuntas irregularidades observadas en la compra de vehículos en la empresa de Transportes Andreo.

Ha habido una respuesta, como digo, provisional, porque no hay una resolución definitiva, por parte de la Fiscalía General del Estado el 8 de marzo de 1990, en la que se dice entre otras cosas —leo literalmente— que de los documentos analizados surge la evidencia de numerosos perjuicios para las diferentes empresas públicas, las cuales pueden reclamar por su cauce adecuado. Hasta ese momento también manifiesta la Fiscalía General del Estado que no ha encontrado indicios de delito y que por eso no ha iniciado todavía las actuaciones correspondientes en vía criminal. También tenemos constancia de que el Tribunal de Cuentas —porque ha solicitado algunas in-

formaciones complementarias— está examinando toda esta documentación.

En paralelo se adoptan medidas disciplinarias en el interior de la empresa, iniciado ese procedimiento de esclarecimiento de la gestión, y se ha decidido, entre otros, el despido de tres personas, de don José Luis Martín Alda, don Fernando de la Cruz y don Sebastián Lavado.

También quisiera referirme como conclusión, señorías, a las novedades que sobre estos distintos apartados se han producido en los últimos meses, aparte de esa remisión de documentos a estos tres organismos, porque a la vista de esa primera contestación que se da por la Fiscalía General del Estado, Enatcar y RENFE deciden iniciar actuaciones judiciales por su cuenta.

En este sentido, quizá cabría referirse a una de las irregularidades observadas que he comentado con SS. SS., como es la adquisición, mediante el procedimiento de «leasing», de ochenta autocares de la marca Mercedes.

En este asunto, Enatcar interpuso querella criminal ante el Juzgado de Instrucción número 10 de Madrid, contra don Antonio Teruel Urbaneja y contra don Fernando Calvo Gómez y contra cualquier otra persona que pudiera resultar responsable a la hora de la tramitación del procedimiento. De la tramitación de esta querella se conoce en estos momentos que han ingresado en prisión dos personas, don Antonio Teruel Urbaneja y don Cecilio Cereceda. Naturalmente hay que esperar a las actuaciones judiciales, como digo, para conocer una resolución definitiva en este tema.

También por la empresa Enatcar ha sido presentada una querella criminal contra don Fernando Calvo Gómez, don Juan Antonio Ruiz Pérez y don Rafael Ortega Martín, por presuntos delitos de estafa y otros que pudieran resultar de la instrucción del caso, en relación con sus actuaciones en la adquisición de concesiones administrativas, de líneas de viajeros, por la empresa Transportes Bética, Sociedad Anónima, que es otra de las empresas relacionadas con el grupo. Se ha solicitado el embargo de los bienes de los querellados para cubrir las responsabilidades civiles que se puedan derivar de los delitos fijados provisionalmente en cuantía no inferior a 591 millones de pesetas.

Asimismo, RENFE ha planteado una demanda de juicio declarativo de mayor cuantía contra don Fernando Calvo Gómez y don Sebastián Lavado Rodríguez, por su participación en el desarrollo de actividades de Atcar a través de sus filiales y contra don Rafael Ortega Martín por la insuficiente información facilitada a RENFE como responsable de Atcar reclamándoseles una cifra cercana a los 700 millones de pesetas, por diversas actuaciones de los demandados consideradas irregulares, anteriores al 30 de noviembre de 1988, a las que se ha hecho referencia.

De forma paralela a todas estas actuaciones a las que se ha aludido, que están centradas todas ellas, como habrán podido observar SS. SS., en el intento de averiguación de las irregularidades de gestión en el pasado y de la delimitación de las correspondientes responsabilidades, los actuales gestores dedican obviamente su esfuerzo, con carácter prioritario, al saneamiento de la empresa, para asegurar su futuro y tratar de acrecentar su potencialidad y sus posibilidades.

En estos días se está culminando el proceso de cierre de las cuentas con RENFE, de quien dependía la antigua Atcar. Este proceso ha resultado más laborioso de lo que sería normal, pues en el mismo, naturalmente, han tenido también gran incidencia las irregularidades a las que hemos hecho referencia, que han afectado también, como es obvio, a los intereses de la propia empresa ferroviaria RENFE.

Puede anticiparse, no obstante, que esta labor de racionalización en la gestión de esta empresa pública, emprendida en los últimos meses, comienza a dar un resultado positivo y alentador. Por poner un ejemplo, por parte de Enatcar se ha reabierto la negociación con una de las empresas que financiaron la operación de compra de los 80 autocares a los que me he referido, habiéndose alcanzado con ello un acuerdo que supone un ahorro, con respecto a esta adquisición, de unos 340 millones de pesetas.

Un problema adicional al que concedemos la mayor importancia ha surgido también como consecuencia del sobredimensionamiento de la plantilla de Enatcar y, en este sentido, se están estudiando las necesidades reales de personal en sus distintas áreas con objeto de optimizar los niveles de productividad. La nueva dirección está, asimismo, procurando encontrar posibles soluciones para los excedentes de personal que pudieran resultar.

Como conclusión, señorías, quisiera dejarles constancia de cuál es el compromiso adquirido por el Ministerio de Transportes en este asunto. Es triple, a nuestro modo de ver.

Por una parte, existe el firme propósito de continuar perseverando en el esclarecimiento de los hechos y circunstancias que han rodeado la gestión de este grupo de empresas, naturalmente con la colaboración de los organismos adecuados, para tratar de delimitar las eventuales responsabilidades.

Por otra, tenemos el mayor interés en seguir saneando y mejorando la gestión de Enatcar y de su grupo de empresas para que, desde una estricta observancia de la legalidad, puedan mantenerse la mayor parte de los puestos de trabajo dentro del grupo, en consonancia con su volumen de actividad.

Finalmente, nos proponemos persistir en una buena gestión de la prestación de este servicio de transporte de viajeros por carretera, con objeto de garantizar un adecuado servicio público a los ciudadanos, por estar convencidos de la necesidad social y de la viabilidad económica de esta empresa, que va a seguir cumpliendo con las funciones para las que fue creada, de acuerdo con la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre y de acuerdo también con su estatuto de funcionamiento.

Pienso que no me he alargado excesivamente. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** En primer lugar, tiene la palabra el Grupo proponente de la comparecencia, el Grupo Popular, y en su nombre el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO:** El Grupo Parlamenta-

rio Popular agradece su presencia y la información que hoy nos proporciona el señor Ministro, así como la presencia del presidente actual de Enatcar.

Señor Ministro, cuando el pasado 8 de marzo el Fiscal General del Estado se dirige al Presidente de esta Cámara, en base a irregularidades detectadas en Atcar, Bacoma, Andreo, CTM y Enatcar sobre algunas de las cuales usted ha explicitado hoy, decía claramente el Fiscal que era necesario llevar a cabo una fiscalización plena de lo actuado en los últimos cinco años, o sea, el recelo del señor Fiscal alcanza hasta 1985.

Ante esto, preguntamos: ¿Por qué el Ministerio de Transportes —y, al decir el Ministerio, en su conjunto, me refiero al Director General de Transportes, al Presidente de RENFE y a presidentes y consejeros de las empresas públicas afectadas y hasta al propio señor Ministro— ha estado calladito hasta el otoño de 1989? Porque, fríamente, el presidente de Enatcar, el 29 de noviembre, comunica esos hechos al Tribunal de Cuentas y al Director General de Transportes. Pero ¿por qué han tardado tanto tiempo en tirar de la manta?

Efectivamente, hay que reconocerle a usted, señor Ministro, el mérito de que, al final, cuando la presión interna de tanta corrupción acumulada ya era insorportable, al final usted ha tirado de la manta, hay que reconocerle ese mérito; pero era ya un poco tarde, porque ya había demasiada inmundicia —y usted ha explicado parte de ella— debajo de esa manta.

Pero hay más. Cuando el asesor jurídico y contable de Andreo, don Joaquín Alonso Puerta... **(Risas.)** Perdón, don Joaquín Alonso Serna, ¿en que estaría yo pensando?... **(Risas.)** Presenta la denuncia de las irregularidades era el 17 de febrero de 1989. ¿Por qué tardó el Ministerio en su conjunto nueve meses en denunciar los hechos ante la Fiscalía General del Estado? ¿Por qué esa indolencia?

Lo mismo podríamos decir de las anomalías denunciadas en Bacoma por los trabajadores de Almería, de Granada, de Córdoba o de Jaén.

Era el 7 de noviembre de 1989 cuando Andreo, representada por su presidente, don Fernando Calvo, ahora huido en Cancún, y su secretario, don Sebastián Lavado, renuncian en favor de Automur a cualquier derecho sobre la línea Mula-Puerto de Mazarrón. Se lía la madeja, mejor dicho estaba ya liada, ya estaba programado el lío, y aparece la famosa pregunta de los propios trabajadores, se lo preguntaban los trabajadores —¿por qué no se lo preguntaba el Ministerio?— y la pregunta era: ¿Cómo es posible que Andreo compre Andreo? Repito que era el 7 de noviembre de 1988. ¿Por qué esos doce meses hasta que el Ministerio reaccionó?

Era el 17 de julio de 1987 cuando se firma la escritura de cesión de la línea de Ugíjar-Estación de Calasparra, con hijuelas, dos hijuelas muy importantes: de Alsina Graels-Sur a RENFE, en este acto todavía representada por el célebre don Rafael Ortega, ahora cesado.

Empieza, a raíz de ese momento, otra vez el desquiciamiento y se entera todo el mundo y se enteran los obreros, pero el Ministerio en Babia. Empieza el desquiciamiento porque RENFE cede a Andreo, Andreo vende a Autocares Costa Cálida, y otra vez la pregunta de los trabajadores: ¿Cómo es posible que una empresa que no existe pueda comprar una línea? ¿Cómo es posible si Costa Cálida es una empresa fantasma? Repito que era el 17 de julio de 1987. Por cierto que en esa fecha era presidente de Bacoma, matriz de Andreo, donde ocurrió esto, don Apolinar Rodríguez. ¿Por qué se tardó dieciocho meses en reaccionar? ¿Por qué esa parsimonia?

Ante tanto descarrió, ahí están, señor Ministro, como testigos de cargo las expresas denuncias de la Comisión de trabajadores, que fue la que inició todo el proceso. Esta Comisión dijo que el consejero de Enatcar, don Antonio Durán Pachón, había amasado una gran fortuna. La relacionan y figura, por ejemplo, el célebre chalé de Moraleja de Enmedio. La Comisión de trabajadores dijo que existe un descarado prestamismo laboral entre las empresas del «holding», que existe delito social, que los autocares de Andreo están parados y, sin embargo, se contratan servicios de Automur.

El informe de los trabajadores dice que el 14-D hubo una descarada connivencia entre el Gobierno y don Sebastián Lavado como responsable de Bacoma, para presionar a los trabajadores en aquel día de huelga general, y que luego hubo recompensas ante sindicales. Que entre las empresas que han venido realizando servicios a Bacoma están, por ejemplo, Disursa y Cereceda, de Salamanca. Nos gustaría que nos explicara la relación de esta empresa de Salamanca, ya que querríamos saber por qué no se aprobó por uno de los socios el balance de 1988, de Internacional de Autocares, S.A., de la que son socios Enatcar y Cecilio Cereceda, ahora en prisión.

A todo esto, la plantilla de Bacoma desmoralizada y los trabajadores siguieron denunciando, y dijeron textualmente que tanta inmundicia ha conllevado la creación de una imagen mafiosa para todos los sectores que han sido protectores explícitamente de intereses particulares; que Bacoma ha aceptado dar kilómetros sólo a las empresas implicadas en tan escandalosa actitud mugrienta. Los trabajadores han dicho que don Rafael Ortega, ahora cesado, y don Sebastián Lavado han utilizado a Bacoma para realizar grandes servicios a determinados sectores de la Unión General de Trabajadores. Han dicho, además, que las empresas particulares que han trabajado para Bacoma facturan por encima de los kilómetros que realmente hacen. A este nivel de muladar se ha llegado y el Ministerio y RENFE totalmente en Babia.

¿Quién cree usted, señor Ministro, que es el responsable de tanta bazofia, de tanta dejadez? ¿Sus consejeros en las empresas públicas del «holding»? ¿Por qué se les mantuvo tanto tiempo?

Los trabajadores siguieron denunciando y dijeron que los 75.000 kilómetros facturados por Disursa, por importe de más de cuatro millones, fueron realizados en autocares de Andreo, aspecto totalmente comprobado. Extraño. Sin embargo, no tan extraño si se considera el hecho de que el otorgamiento de la escritura de constitución de Disursa a este acto concurrieron don Sebastián Lavado, ahora cesado, y doña María Desideria Luna Ruiz, esposa de don Antonio Durán. Los trabajadores dijeron que don-

de figuran los kilómetros y cantidades a cobrar no figuraba el trayecto, así, con ese descaro. También dijeron —textualmente— los trabajadores que la organización está posiblemente enferma o contaminada; que el delegado de Bacoma en Albacete ha colocado a toda su familia en la empresa pública; a su hijo en la taquilla de Bacoma, buen escaparate y buen ejemplo de que la podredumbre se contagia. Y el Ministerio sin enterarse.

El Ministerio, sin embargo, sí nombró consejero de Enatcar a don Antonio Durán y lo hizo directamente. Su relación con el escándalo ha sido constante. Era ya consejero el 13 de diciembre de 1988, festividad de Santa Lucía. ¡Dios le conserve la vista, señor Ministro! Era consejero también el 25 de octubre de 1989. ¿Por qué su empecinamiento en mantenerlo? ¿Por qué no se le cesó cuando se cometían las irregularidades?

La empresa fantasma Costa Cálida, de don Antonio Durán y de don Sebastián Lavado, aunque no aparece, ya que había un retracto, por eso era fantasma, es que era muy rentable el hecho. Sin embargo, los trabajadores dicen textualmente lo siguiente: un empresario murciano ofreció una comisión de ocho millones al partido del Gobierno por la operación de compra. No lo digo yo, lo dijeron los trabajadores. Pero, ¿qué ha dicho el Tribunal de Cuentas? Tendrá que decir más cosas. Hasta la fecha, el Tribunal de Cuentas ha dicho que Atcar, que depende del Ministerio, era la cabeza rectora de las empresas del «holding» y, por tanto, responsable de sus aciertos y fracasos. También lo ha dicho, posteriormente, el Ministerio contestando a este grupo. Si Atcar era responsable y dependía del Director General de Transportes, ¿por qué no se han pedido responsabilidades a este Director General?

Ha dicho ya el Tribunal de Cuentas que el sistema de control interno de Atcar era peor que insuficiente, estas son sus palabras; que el sistema de control interno de Andreo era inadmisible; que el precio del contrato realizado para el arrendamiento financiero de 80 autocares por CTM era superior al existente en el mercado y que ciertos equipos que estaban incluidos en la operación se han pagado, además, a otras empresas; que don Fernando Calvo, ahora huido de España, adeuda —para decirlo más eufemísticamente— una importante cantidad a Bacoma, del orden de 200 millones de pesetas —se ha dicho—, a pesar de haber recibido la indemnización de 20 millones, como nos ha manifestado el señor Ministro.

¿Por qué ha permitido el Gobierno, señor Ministro, que este señor se escape con ese dinero? ¿El resto de implicados están a buen recaudo? Pero ha dicho más el Tribunal de Cuentas. Ha dicho que CTM compró las concesiones Sevilla-Algeciras y Sevilla-Albaida del Aljarafe y que, sin embargo, en la documentación se deduce que son propiedad de Transportes Bética, que reconoce adeudar a CTM, representada por don Fernando Calvo, cantidades pagadas por esta última por diversos conceptos, según detalles que ambas partes conocen y aceptan, pero que no se sabe cuáles son. No creo que quepa más perversión.

También dice el Tribunal que Sercomple compra dos parcelas en 5 millones, que vende a CTM en 14,7 millones; que CTM no ha liquidado aún 40 millones por publicidad a Sercomple; que CTM compra tarjetas VDN a 6 millones unidad, tres veces superior a su valor en el mercado; que CTM compra a MR Construcciones una nave en Almería por 120 millones, más 7,2 millones de IVA y, sin embargo, han aparecido documentos de pago por mucho más, por casi 192 millones de pesetas. Dice el Tribunal de Cuentas que se ha detectado una diferencia de 877.000 pesetas entre los importes reales y los registrados, lo cual es causa suficiente de una iniciación de procedimiento penal. Que de la compra de los 80 autocares no puede considerarse temerario iniciar un procedimiento penal y que hay que dilucidar que si el firmante de los cuatro talones bancarios a favor de don Fernando Calvo, que él mismo firmó —como ha dicho el señor Ministro—, tenía facultades para hacerlo y, en caso contrario, sería procedente instar la iniciación del correspondiente procedimiento penal. Y dice que no parece suficiente el poder notarial otorgado a don Rafael Ortega para autorizar la emisión por Andreo de pagarés financieros por importe de 240 millones, y que esto daría lugar a que podría pensarse en una connivencia, con ánimo defraudatorio y falsedad documental; que no consta expresamente que el importe económico en circulación —los célebres 178 millones— hayan tenido entrada en la caja de Andreo ni en ninguna de las otras cajas, ya que se está dando la impresión, señor Ministro, que aquí se actuaba con caja única.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Camisón, le ruego que abrevie, porque, como saben SS. SS., tenemos Pleno a las 11 y tienen que intervenir todos los Grupos. Por tanto, le ruego que haga un esfuerzo para abreviar.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Voy a intentar hacer ese esfuerzo, señor Presidente.

¿Y qué ha dicho la Unión General de Trabajadores? Ha dicho que responsabiliza al Consejo de RENFE de las irregularidades de Atcar; que RENFE actuó por omisión y que debía haber investigado en su momento todos estos hechos, y que el Consejo de Renfe, presidido por don Julián García Valverde, es culpable de no haber detectado las irregularidades contables en la gestión del «holding».

También se ha dicho que el presidente del Enatcar anterior al que nos honra hoy con su presencia, don Julio Soto, fue la primera persona que actuó y denunció ante el Ministerio estos hechos. Sin embargo, este presidente fue acusado en su día de esta implicado en las irregularidades y luego esto fue desmentido. Nos gustaría conocer la postura del consejo de administración de Enatcar y la del propio Ministro en relación con la actuación de don Julio Soto, ya que da la impresión de que se trata de eliminar a un testigo incómodo, en estos momentos, en Enatcar. Parece ser que han sido despedidos don Julio Soto, don Javier Soto y don José Herranz, y que estos despidos van a costar 100 millones de pesetas. Nos gustaría conocer si este importe es para eliminar a esos testigos incómodos.

Quisiéramos preguntarle, señor Ministro, si el consejo de administración de RENFE y su presidente estaban obligados a conocer y controlar la gestión de don Rafael

Ortega, ¿cómo le mantuvieron en el puesto de Director General de Atcar y tardaron tanto tiempo en cesarle? ¿Acepta el Ministro de Transportes su error de haber nombrado a don Rafael Ortega presidente de Enatcar? ¿Se hicieron las correspondientes auditoría y fiscalización previas de ese tema hasta la fecha? ¿Existe algún problema entre el presidente de Enatcar y el de RENFE en cuanto al traspaso de personas de una empresa a otra, en estos momentos? ¿Cuán es el contenido de las actas que aún quedan y no han desaparecido de Bacoma, de CTM y de Andreo? ¿Qué tarjetas VDN compró CTM, porque sabemos las que compraron Enatcar, Andreo y Bacoma?

Por lo visto y ya que muchos temas hasta la fecha —veremos ahora en la contestación— están quedando oscuros, nuestro Grupo se está planteando la posibilidad de hacer comparecer en esta Comisión al propio don Rafael Ortega, para ver si con esto se aclara más la situación. ¿Por qué no conoció el Consejo de RENFE la enorme inversión que supuso la adquisición de los 80 autocares? ¿Por qué no hubo cambio alguno en la composición del Consejo de Enatcar desde su creación? ¿Se considera acertada su función de control, tal como la encomienda el estatuto de Enatcar, especificado en el Decreto 1420/89? ¿Por qué se nombró presidente a don Julio Soto, y al poco tiempo se le cesa? ¿Es cierto, señor presidente de Enatcar, que esta empresa no tiene convenio colectivo en lo que va de año 1990 y no se han revisado los sueldos de los trabajadores? ¿Qué nuevas contrataciones ha habido y qué sueldos tienen? ¿Es cierto que en el año 1989 la plantilla de Enatcar se incrementó en cerca de 100 personas? ¿Cuál es actualmente el cuadro directivo de Enatcar y qué preparación tiene? ¿Quién ha valorado la capacitación profesional de estos directivos? ¿Cuál es el sistema de ascensos dentro de Enatcar? La dieta de Enatcar sabe el señor Presidente que está en 70.000 pesetas, que ya está bien, me refiero a la de los señores consejeros y que estos consejeros en el año 1989 han cobrado un total de 840.000 pesetas. Las dietas de RENFE son por el estilo y nos preguntamos cómo es posible que, con estos emolumentos, no estuvieran incentivados para investigar lo que pasaba en estas empresas, que ha sido calificado en algunas auditorías de ilícito penal.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Camisón, le ruego termine, porque ha consumido más del doble del tiempo que le corresponde reglamentariamente.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Con esto termino, señor Presidente.

Estamos hablando de Enatcar, señor Ministro. Podríamos hablar de DATSA. Habida cuenta que RENFE es el buque insignia de las empresas públicas de su Ministerio, puede usted dar seguridades a esta Comisión de que estos hechos están exclusivamente localizados en estos puntos y no es un mal extendido en todo el sistema? Por favor, contéstenos a estas preguntas.

Gracias, señor Presidente, por su generosidad.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Grupos Parlamentarios que desean intervenir? **(Pausa.)**

Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO:** Muchas gracias, señor Ministro, por la información que nos ofrece sobre el asunto llamado Enatcar.

Creo que de lo que S. S. nos ha dicho y nos ha ampliado el señor Camisón, hay algunas conclusiones que nuestro Grupo quisiera subrayar de una manera breve. En primer lugar, estamos ante un caso de actuación fraudulenta o, por no excederme en la no aplicación de la presunción de inocencia, con un fuerte tufo de actuación fraudulenta. Actuaciones que han sido llevadas a cabo por un reducido grupo de dirigentes de unas empresas que, por supuesto, no merecen nuestro amparo ni nuestra defensa y, por tanto, no vamos a asumirla.

Queda también patente, a nuestro criterio, una respuesta administrativa inmediata y contundente. El mismo mes y año que se crea Enatcar se solicitan auditorías externas y en el momento en que —más allá de los correveidiles, que dicen, que la prensa, que los trabajadores, que se quejan, que no se quejan— hay información solvente sobre actuaciones gerenciales absolutamente atípicas y disconformes con las normas más básicas, la actuación de la Administración es contundente. En ningún caso se pretende tapar el asunto, ni tan siquiera justificarlo, y se producen una serie de despidos, de ceses, de querellas, de remisión de cuanta información se precisa al Ministerio Fiscal, al Tribunal de Cuentas, y a los órganos administrativos encargados de este tipo de controles administrativos.

Al mismo tiempo, se efectúa el mantenimiento del servicio público y la reposición de esa gestión, al terreno de la eficacia funcional y de la ortodoxia gerencial, en el que parece que está introducido, a raíz de los últimos cambios en el Consejo y, por tanto, de la nueva actitud que la Administración toma respecto a esta empresa, cuando tiene conocimiento real de actuaciones disconformes a derecho y a normas elementales de tipo gerencial.

Es una actuación, la del Ministerio, en la valoración final que de ella hacemos, de estricto cumplimiento de la Ley, tanto en la creación de Enatcar como en todos los trámites seguidos posteriormente hasta el descubrimiento y el tratamiento posterior de los hechos que se han descubierto, de defensa del interés general y de mantenimiento de la prestación de un buen servicio público que es preciso mantener y que se ha mantenido y mejorado.

Nosotros lamentamos y condenamos —como todos— este tipo de incidentes que enfangan la función pública, que enfangan la Administración pública y, como decía al principio de mi exposición, no hay tipo alguno de defensa o amparo en la intervención que hago en nombre de mi Grupo de la actuación de estos dirigentes, cuya confianza, la que en ellos se puso en un cierto momento, ha resultado obviamente fallida. Lo lamentamos y condenamos e igualmente instamos al Ministerio a que de la misma manera que se han efectuado en el último año los mecanismos de control sobre empresas con un tan amplio margen de autonomía —que, además, lo deben tener, por-

que deben funcionar conforme al principio de mercado—, de competencia y con una dirección estrictamente gerencial, esto no se produzca nunca más.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE:** Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Muchas gracias, por supuesto, a los dos Diputados que han intervenido, don Felipe Camisón y don Fernando García-Arreciado, el primero por el Partido Popular y el segundo por el Partido Socialista.

Voy a hacer algunas precisiones, en primer lugar al hilo de la intervención de don Felipe Camisón.

Quiero decirle, con todo afecto, señor Camisón, que quizá por traer preparada su intervención no ha reparado que en muchos puntos coincidía con la información que yo les facilitaba. Desconozco, porque no lo ha citado, las fuentes, pero me parece que cuando habla reiteradamente de informes o denuncias de los trabajadores, se está refiriendo a un informe que confeccionó la Federación de Transportes de la Unión General de Trabajadores, cuya redacción se terminó en noviembre de 1989 y con arreglo a él se tomaron algunas decisiones internas en esta central sindical. Esas precisiones serían las siguientes y algo le ha dicho también el Diputado del Grupo Socialista que ha intervenido.

El decreto de constitución de la empresa Enatcar (se lo indiqué también en mi exposición) es de noviembre de 1988. En diciembre tiene lugar la constitución efectiva y se nombra su primer Consejo de Administración. En diciembre se encargan las auditorías (esta era una de las preguntas que traía usted preparadas, pero se lo había dicho yo antes de formularla usted) y la primera información de datos de esas auditorías que tiene el Consejo de Administración es en septiembre de 1989, aunque, como también he informado a la Comisión, después... **(El señor Camisón Asensio conversa con otro señor Diputado. Pausa.)**

Perdón que haya interrumpido mi exposición, pero es que tengo interés en que don Felipe Camisón me escuche para que así no se vea en la obligación de hacer preguntas que ya están contestadas.

Después se comprueba, como también he dicho, que el informe de auditoría fue entregado en mayo de 1989. De los informes completos (porque de lo que primero tiene conocimiento el Consejo de Administración es de unos anticipos o una especie de resúmenes) el Consejo de Administración no tiene conocimiento hasta después del cese del primer presidente de Enatcar. Consiguientemente, señor Camisón, creo que cuando se refiere usted a denuncias de los trabajadores, a lo mejor ha existido alguna, pero yo no tengo conocimiento de ninguna con anterioridad al consejo de administración de Enatcar y el informe que yo creo que ha seguido S. S., que es de la Unión General de Trabajadors, aparece también posteriormente a las primeras actuaciones del consejo de administración de Enatcar. Absolutamente todos los hechos o irregularidades presuntas, todavía en este momento, a los que se ha referido S. S. han sido citados por mí en la exposición; citados resumidamente, para no cansar demasiado a la Comisión, pero todos ellos están contenidos en la documentación que se remite a las autoridades indicadas.

Algunos temas concretos. Se refiere usted al nombramiento de don Antonio Durán como consejero, que aparece en el informe de la Unión General de Trabajadores como responsable de algunas irregularidades. Este señor es nombrado consejero de Enatcar a propuesta de la Unión General de Trabajadores, que es el sindicato mayoritario en esta empresa, y es cesado como consejero de Enatcar cuando la Unión General de Trabajadores propone su cese. En este momento, el consejero representante en Enatcar de la Unión General de Trabajadores es el propio Secretario General de la Federación de Transportes de la Unión General de Trabajadores. Consiguientemente, este sindicato que, vuelvo a decir, es el mayoritario con mucha diferencia en esta empresa, tiene conocimiento directo de las actuaciones del Consejo de Administración.

Se ha referido S. S. yo creo que en términos no apropiados a la gestión del Consejo de Administración, cuando es gracias a él, y desde el primer momento, cuando descubren y se toman decisiones sobre estas irregularidades. Vuelvo a insistir, en lo que yo sé, desconocidas y no denunciadas absolutamente por nadie hasta estas actuaciones. Me encantaría comprobar que había habido alguna denuncia formalizada anterior. Yo, desde luego, a mi toma de posesión la desconozco. Los primeros informes que tengo también proceden del Consejo de Administración en la forma que he indicado a esta Comisión.

Un dato más. Habla de inactividad, de negligencia, o de cierta pasividad, me parece que ha dicho S. S. Yo creo que es de algún interés recalcar algo que implícitamente he dicho. Hasta este momento, en que se han remitido las actuaciones a estos tres organismos, no ha habido resolución definitiva de ninguno de ellos. El único informe directo de que disponemos, de la Fiscalía General del Estado, habla de que, como hay perjuicios directos para las empresas, éstas pueden iniciar, si lo consideran oportuno, las acciones judiciales pertinentes, y que hasta ese momento, a la vista de la documentación, el Ministerio Fiscal no emprende ninguna acción en un procedimiento criminal.

Pues bien; a la vista de este escrito del Ministerio Fiscal, Enatcar presenta querellas criminales en varios supuestos a los que me he referido, y en este momento, señor Camisón, todos los procesos penales que están abiertos, todos, son consecuencia de las actuaciones de Enatcar no ha habido ninguna otra. No hay ningún procedimiento penal abierto por actuaciones distintas de las iniciadas por Enatcar; todos han sido consecuencia de querellas de Enatcar. Consiguientemente, creo que se han producido unos hechos aparentemente irregulares, muy lamentables, pero yo creo, señoría, con todos los respetos, que se han tomado las decisiones que procedían con toda

la diligencia posible, y que, desde luego, no se pudieron adoptar en otro momento sencillamente porque no existía esa información, y no he visto, insisto, que nadie la tuviera.

Hay que lamentarlo, si se comprueba finalmente que esos hechos se han cometido y son irregulares, pero yo creo, señoría, que la actuación del Consejo de Administración de Enatcar, que es el motor del esclarecimiento de todo este proceso, la de las autoridades administrativas o político-administrativas del departamento de Transportes y la gestión presente para dar continuidad a esas actuaciones de la dirección de Enatcar, son en todo correctas, ajustadas, diligentes; son las que procedían y en absoluto pueden formularse, no acusaciones (que tampoco lo ha hecho S. S., debo reconocerlo) sino diríamos algunas sugerencias o, si me lo permite, casi insinuaciones. Yo creo que las actuaciones en ese punto no tienen nada de negligentes o de pasivas, como creo que acabo de demostrar.

Por lo demás, mi conformidad, por supuesto con las palabras del portavoz del Partido Socialista, que se ajustan a lo que yo acabo de indicar.

Si me lo permite la Presidencia de la Comisión y los señores Diputados, hay algunos detalles de algunas actuaciones en Enatcar, realizadas ya bajo la presidencia del señor Elgorriaga, que, si no tienen inconveniente, me gustaría que él mismo pudiera aclarar o completar con su información a la Comisión.

El señor **PRESIDENTE:** Si no hay inconveniente por parte de los portavoces, daríamos la palabra al señor Presidente de Enatcar.

El señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Quiero manifestar a la presidencia que, efectivamente, nuestra cortesía está suficientemente demostrada para que oigamos al señor Presidente de Enatcar, pero le rogaríamos que se ciñera un poco a las dudas que ha planteado a mi grupo y, por supuesto, no con gran amplitud, dado que, a la vista de lo que aquí se ha expuesto, ya nosotros estimamos como grupo que muchos aspectos de lo que ha dicho el señor Ministro en relación con hechos anteriores a la presidencia del señor Elgorriaga no han quedado claros, y vamos a tener necesidad de pedir nuevas comparecencias.

El señor **PRESIDENTE:** Para responder a las cuestiones estrictas que se han planteado en relación con la gerencia de Enatcar, tiene la palabra el señor Presidente de esta empresa.

El señor **PRESIDENTE DE LA EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES DE VIAJEROS POR CARRETERA, ENATCAR** (Elgorriaga Goyeneche): Señor Presidente, no han sido tres los despidos, sino cinco; se ha olvidado usted de dos: doña Elena Montero y don Eduardo Melgar, que han sido despedidos, en realidad, por razones explicadas en las respectivas cartas, pero, por resumir, como usted deseaba, corresponden al estado general de la empresa que usted ha denunciado; de manera que, si no procedieran algunos despidos que han sido precisamente de la cúpula de la empresa, sería contradictorio con el estado general de la empresa previamente a mi toma de posesión. Serán despidos procedentes o no; eso lo dirá el juez, de manera que es improcedente, de momento, hablar de indemnizaciones. Primero, no sé si va a haber indemnizaciones. Segundo, si las hubiera, no sé si van a ser de la cuantía que usted ha señalado.

Las contrataciones son de la calle, no ascensos en la propia casa y son exclusivamente dos: una persona responsable del área económica, cuya cualificación está suficientemente demostrada, no solamente por su titulación, sino también por su currículum dentro del sector; y una segunda persona, que es un funcionario del Estado y también de la Comunidad Autónoma de Madrid, que ha superado ambas oposiciones de manera que tampoco creo cabe dudar de su profesionalidad. No ha habido más que esas dos contrataciones, y son cinco los despidos.

En cuanto a las relaciones laborales de la empresa, es cierto que no hay un convenio firmado, porque todo es personal de RENFE y hasta que negociemos el nuevo convenio, nos venimos rigiendo por el marco de relaciones laborales que tenían previamente a la creación de Enatcar, es decir, el marco de relaciones laborales existente en RENFE. Estamos ya negociando un convenio colectivo, y una base importante para la negociación del convenio colectivo, obviamente, es el estado económico de la empresa.

Respecto a ello, y aunque no responde a ninguna de las preguntas que ha planteado usted, me complace decirle que tenemos ya prácticamente aclarada la situación económica a la fecha; que las cuentas a 31 de diciembre último están prácticamente ya terminadas por nuestra parte, pero tenemos en la casa dos auditores: uno externo, que hemos contratado nosotros, de la empresa Peat Marwick, y la auditoría de la Intervención General de la Administración del Estado. No vamos a dar los datos hasta que los que ya tenemos obtengan la conformidad de ambas auditorías.

Creo que con esto respondo a las inquietudes y, además, espero que con la brevedad que usted requería.

El señor **PRESIDENTE:** Para repreguntar, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Señor Presidente, señor Ministro, antes del otoño último, que es cuando usted, y le honra, tira de la manta, este asunto era un secreto a voces y lo extraño es que estuviera en boca de todo el mundo y fuera el Ministerio que usted preside el que estuviera totalmente fuera de órbita.

Señor Ministro, el patrimonio de Atcar formaba parte integrante de los estados financieros de RENFE, por tanto, todos los ejercicios económicos de Atcar debieron ser auditados e integrados en el de RENFE. Es lo que opina el Tribunal de Cuentas.

Durante el año 1988 se vendieron un montón de líneas privadas. Usted ha explicado alguna. No voy a decir más

porque puede decirme que repite sus palabras. Luego, la responsabilidad directa del Presidente de RENFE está ahí, puesto que era parte de su patrimonio lo que se estaba vendiendo. El Director General de Transportes tenía que firmar y autorizar ese tipo de cambios de titularidad, conoce estos datos no auditados en el último otoño, sin ellos no era posible cerrar el ejercicio de 1988 de RENFE. Luego, los señores Presidente de RENFE y Director General de Transportes Terrestres tienen responsabilidad directa de todo este bodrio, señor Ministro.

Por otro lado, hablando de estas irregularidades usted mismo nos ha contestado textualmente a nosotros, que en determinados hechos de la gestión de Atcar y que corresponden al período de responsabilidad sobre esta actividad de transporte por carretera hasta el 30 de noviembre de 1989, se vulneran las normas establecidas en RENFE y los procedimientos fijados en el control interno; se vulneran —y habla el propio Gobierno—; luego el propio Gobierno sabía que se estaban vulnerando, y se quedó quieto. No reacciona hasta después.

Sigue el Gobierno hablando: En este sentido, hay que señalar que la Dirección de Autonoma de transportes por carretera, Atcar, era responsable de la gestión y de los hechos que se desarrollaron en Atcar. La pregunta es obvia: Si era responsable, según dice el Gobierno, ¿por qué no se han pedido responsabilidades, señor Ministro? La función nuestra como oposición es pedir ahora esas responsabilidades que usted, como Gobierno, no ha pedido.

Sigue hablando el Gobierno: Atcar era responsable de la gestión y de los hechos que se desarrollaron en Atcar. Asimismo, debía informar a RENFE periódicamente de la situación económica, patrimonial, y de las operaciones económicas y resultados obtenidos durante el ejercicio. Esta información, que se fue facilitando sistemáticamente, no recogía ciertos hechos que se han podido detectar posteriormente. La pregunta es obvia, señor Ministro: Si se han podido detectar, ¿por qué no se han detectado antes? Si no se han detectado, señor Ministro. ¿Por qué no investigó RENFE? ¿Cómo se dejó meter tantos goles impunemente, estúpidamente, diría yo? Hay responsabilidad de RENFE, de su Presidente, del Consejo de RENFE; y hay responsabilidad del Director General de Transportes.

Señor Ministro, por imperativo de la LOT, se determina que los servicios coordinados, cuya titularidad concesionaria ostentaba RENFE, y FEVE también que era explotada por empresas privadas de acuerdo con el Estatuto de RENFE, habían de ser cedidos mediante su pago correspondiente a estas entidades privadas. De acuerdo. Por este concepto, parece ser que se han ingresado cantidades del orden de 2.000 millones de pesetas. Otra gran duda que tenemos y que nos gustaría clarificar: ¿Por qué en algunos sitios se dice 2.000 millones y otros sectores nacionales hablan de 40.000 millones? ¿Dónde está la verda? Sabemos que hay líneas muy rentables, como la de Madrid-Santander, por la que se han ofrecido, y se ha publicado el dato, 5.500 millones y, sin embargo, la operación se centra solamente en 2.000 millones. ¿Dónde está ese dinero? ¿En RENFE? ¿En Enatcar? ¿Por qué además, señor Ministro, de ésas que se han cedido, hay otras que todavía no lo han sido? ¿Por qué unas sí y otras no? ¿Por qué esa discriminación?

Señor Ministro, en las tarjetas VDN que ha adquirido Enatcar, o alguna de sus filiales, ¿con qué dinero se ha pagado estas tarjetas? ¿Se ha acudido al mercado negro? Creo que la oposición en este momento, tiene derecho a hacerse este tipo de preguntas, dado que estamos ante un cúmulo de actos fraudulentos. ¿Se han pagado con falsas facturas de servicios que reflejan lo kilómetros realizados a terceros? Aclárese este aspecto.

Por otro lado, en relación con este asunto, a nosotros nos gustaría clarificar los aspectos que están relacionados con otra de las filiales, que era Ubesa y, sobre todo, con las donaciones que Ubesa hizo al Presidente del Gobierno valenciano, que está todavía sin clarificar. Por otra parte, el Fiscal General ha especificado claramente que al Tribunal Superior de Justicia de Madrid se han enviado los informes relativos a Bacoma, en todos los aspectos que le afectan, y en todo expediente, la cifra que ha dado el antecesor del Presidente de Enatcar que hoy nos honra con su presencia, don Julio Soto, la cifra que dio del agujero creado por todo este cúmulo de irregularidades ascendió a 5.346 millones de pesetas; es la cifra que se ha hecho pública y se ha dicho que la ha hecho pública, que la ha calculado el anterior Presidente de Enatcar. La teoría publicada por el actual Presidente es bien distinta. Primero dijo que no había, que no existía nada de agujero y que no se podía cuantificar, y luego, a la semana siguiente, admitió que había 600 millones. Este tema lo debatimos concretamente en la Comisión de Presupuestos. Luego, realmente, ha habido ahí una desviación de dinero que a la oposición le interesa saber cuánto ha sido y dónde está. Si la cifra correcta son 5.300 millones que dijo en su día el anterior presidente de Enatcar, o son los 600 millones que ha dicho el actual Presidente de la empresa pública.

Señor Presidente, en relación con estos agujeros, lo que parece claro es que todas estas empresas estaban teniendo ingresos, y no lo repito, puesto que el Ministro lo ha referido, no exactamente con los datos que tenemos nosotros, aunque parecidos, pero las pérdidas importantes empiezan a aparecer en cuanto era voz pública, secreto a voces, que estaba ocurriendo este tipo de irregularidades en el «holding» de empresas públicas de RENFE.

El señor Ministro no me ha explicitado los aspectos que pudieran quedar en las actas que aún queden de las no desaparecidas, puesto que aunque en Bacoma se han perdido al parecer porque el contable desapareció por una cuestión de tipo sentimental y desaparecieron de 1982 a 1989, y las de Andreo de 1982 a 1989, algún resto habrá quedado de esas actas y nos gustaría conocer la verdad de toda esta maraña que realmente es tan preocupante.

Pasando a otro aspecto, ¿por qué Bacoma cedió en el año 1986, señor Ministro, que es un montón de años, antes del último otoño, la línea Valencia-Castellón-Barcelona a la empresa Mediterránea Exprés relacionada con el Partido del Gobierno? ¿Por qué Bacoma concedió préstamos a su personal que no devengaban ningún interés en

nueve años? Y ¿por qué Ubesa vendió a Bacoma 16 autobuses por seis millones de pesetas cuando su valor real supera los 85 millones? Podíamos seguir y no acabamos nunca.

Hubo un momento en que parece ser que se procedió al intento de fusión de Bacoma y de Ubesa y no fue posible porque no se consiguieron los beneficios fiscales que se andaban buscando: aquella operación también quedó frustrada, y de esa frustración otra vez aparecen en la relación de Bacoma con Ubesa otra cantidad enorme de secuelas de tipo fraudulento.

Con esto termino, señor Presidente. Hay otros aspectos que podíamos seguir, pero termino. Hay una operación de publicidad **(El señor Ministro de Transportes conversa con el señor Presidente de Enatcar)** y ahora me gustaría que me escuchara a mí, señor Ministro, con algunas empresas, una de ellas Play comunicación, se ha dicho que por importe de 400 millones de Enatcar a esta empresa para publicidad; luego, en otros expedientes, aparecen 120 millones de pesetas, más IVA, cantidad importante, y está rodeada también esa adjudicación de una gran cantidad de hechos que dudan también de la honestidad de esa operación.

La pregunta que le hago es: ¿No es cierto, señor Ministro, que el Presidente de Play comunicación, al que se le ha hecho este encargo, era su anterior Jefe de prensa en el Ministerio? Así podíamos seguir, señor Presidente. Creo que ha sido una muestra de lo que haremos en próximas comparecencias que tendremos respecto a este asunto.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Algún Grupo quiere intervenir? **(Pausa.)**

El señor Ministro de Transportes tiene la palabra para responder a las cuestiones planteadas.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Señorías, la verdad, señor Camisón, es que debo decirle que me parece que debemos de producirnos con cierto sentido de la responsabilidad, porque hay algo, yo creo, no del todo acorde o, yo pienso que algo contradictorio en sus manifestaciones. Si por parte nuestra, como S. S. ha dicho y yo lo agradezco y se lo reconozco, ha habido una actuación decidida en el momento que se conocen los hechos, no parece que la actitud de respuesta a esta serie de decisiones que, insisto, su propia señoría reconoce, sea una actitud de desconfianza o de sembrar insinuaciones, sino más bien parece modestamente que debería ser una actitud de cierta confianza.

Si estas irregularidades eran voz pública, como dice S. S., con anterioridad al otoño de 1989, y nos acusa a nosotros de poco diligentes en ese punto, como yo creo que no cabe la menor duda a esta Comisión —a mí desde luego no me cabe duda— de la diligencia de S. S.; su señoría es un Diputado muy diligente, tiene mucha información y se preocupa mucho por todos estos temas, ¿cómo es posible que usted mismo, señoría, antes del otoño de 1989 no inicie ninguna actuación parlamentaria, como se ha iniciado posteriormente, respecto a estos temas, si era tan voz pública como S. S.dice?

A mí me parece que debemos ser un poco consecuentes, y el hecho de ejercer una labor de oposición que naturalmente es muy necesaria y conveniente, no debe llevar a determinadas actitudes, a determinadas situaciones o a manifestar expresiones que a mi modo de ver son del todo inconvenientes.

Señoría, he insistido varias veces en que esta empresa se constituye (hechos obvios, evidentes y palmarios) en noviembre de 1988 y en diciembre de 1988, a través de su propio Presidente del Consejo de Administración, encomienda un informe de auditoría. Naturalmente, esa auditoría —estamos hablando de diciembre de 1988— se refiere a todo el período anterior de funcionamiento de Atcar, porque entre otras cosas inicialmente el fundamento que tiene el Consejo de Administración para solicitar estos informes de auditoría es regularizar las cifras para hacer una liquidación con RENFE, y hacerla con toda solvencia y con toda claridad. De ahí surgen los primeros datos o los primeros indicios firmes. Consecuentemente, no se está tratando de ocultar nada. Ese informe, por esencia, porque es así, ese informe de auditoría se tiene que referir al período anterior.

Otro dato más. De esos informes, puede haber otras cosas que yo no excluyo, pero de esos informes las irregularidades están concentradas en el último período, están concertadas en el año 1988 y en la primera parte del año 1989. Las irregularidades que aparecen en esos informes de auditoría; ya le digo, no excluyo que haya otras, pero las que han aparecido son ésas, y está en los informes y en la documentación correspondiente.

Se ha referido también a los temas patrimoniales o de relación Atcar-RENFE. Es evidente, y está también en la documentación contable correspondiente. Toda la información que este Departamento facilita a RENFE y a su Consejo de Administración es muy positiva, es favorable y aparece reflejada en las cuentas. Atcar proporcionaba beneficios que se incorporaban a la cuenta de resultado de RENFE; es más, tan esto era así, la confianza de los órganos de la Dirección de RENFE era así que para los gestores de RENFE es una mala noticia la creación de la empresa Enatcar, porque están persuadidos, hasta ese momento, de que es un departamento muy rentable y muy beneficioso de la empresa, que le proporciona saneados beneficios que ayudan a mejorar algo su cuenta de resultados. Cuando también perciben que esto no es así y que ha habido una posible defraudación a los intereses y al patrimonio de RENFE plantean también, RENFE también, señoría, y se lo he dicho, plantea una demanda basándose en que ha habido un abuso de poderes ejercido por las personas que los tenía en la gestión de esta empresa o de esta entidad.

Señor Presidente, como también ha habido algún hecho muy concreto que se refiere a la gestión, si me permite, igual, y yo pienso que con la misma brevedad que anteriormente, me gustaría que lo precisara el actual Presidente de Enatcar.

Hay una cuestión evidente, señoría. Dice que se produ-

ce un intento de ocultación de información. Yo he hablado de que cuando se perciben los primeros indicios sobre esos datos comienza investigación el Consejo de Administración y las personas que se encargan de esta investigación encuentran dificultades, porque hay ocultación de información, desaparición en algunos casos, o no existenia de determinados documentos que son necesarios para el funcionamiento de una empresa o de una entidad de estas características, y a ello me he referido.

En la línea de las cosas que yo creo que no son adecuadas, es la insinuación que ha dejado S. S. en la última parte de su exposición. No hay ninguna persona vinculada a mí que haya obtenido esos contratos de Enatcar. No he ocultado nada. En lo que se refiere a los temas de publicidad, se lo puedo decir ahora con una mayor precisión. Al comentar la serie de expedientes que se remiten a estos organismos, me he referido a uno de ellos; de algunos, he dado informaciones un poco más pormenorizadas y otros los he mencionado simplemente. Me he referido a la relación con empresas de publicidad; concretamente, el titular de estas empresas se llama don José Salgado Quintela. Esa es la empresa con la que se hacían preferentemente los contratos de publicidad, a través de sociedades como Ediciones J. S. y Sercomple. Toda la información relativa a estos hechos ha sido remitida también a los órganos correspondientes y no tienen nada que ver con ningún asesoramiento mío anterior, en absoluto, señoría. Por otra parte, si lo tuviera, sería exactamente igual, pues todo, ha sido remitido a los órganos correspondientes; pero no tiene nada porque, vuelvo a decir, no se ha ocultado ninguna información sobre ese punto.

Con carácter previo a la aclaración sucinta que nos pueda facilitar el actual gestor de Enatcar, si nos permite el Presidente de la Comisión, como el señor Diputado se ha referido anteriormente a la investigación, naturalmente, la determinación de responsabilidades sigue su curso y en este momento siguen funcionando una auditoría interna y otra externa. La empresa Enatcar tiene ya datos, pero no están concluidos y por eso no se adalanta nada. Yo me ofrezco, y solicito formalmente en este acto a la Comisión y a la Presidencia, una nueva comparecencia, tan pronto como se pueda disponer de esos datos, para completar y ampliar la información que estamos facilitando a la Comisión, en la medida de nuestras posibilidades y de nuestro conocimiento. Solicito formalmente esa comparecencia para el primer momento parlamentariamente disponible desde que tengamos esa información complementaria.

Por lo demás, si me lo permite la Presidencia, dejaríamos que el señor Elgorriaga haga esas precisiones.

El señor **PRESIDENTE:** Damos la palabra, para que haga las precisiones señaladas, al Presidente de Enatcar.

El señor **PRESIDENTE DE LA EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA, ENATCAR** (Elgorriaga Goyeneche): Es algo muy concreto. Efectivamente, hubo una campaña publicitaria clamorosa, lo digo porque apareció en televisión y costó bastante dinero, pero no tiene nada que ver con Play comunicación. Play comunicación sólo hizo el logotipo para Enatcar y el contrato del logotipo. El contrato fue de 4.940.000 pesetas, que nada tienen que ver con las cifras millonarias de cientos de millones, de la campaña publicitaria en televisión. El resto de las ofertas que competían con Play comunicación eran por 10 millones, 16,5, 16,970, 5,500 y 7,300; naturalmente, se lo llevaron ellos por 4,940.

Con respecto a lo que llama usted el agujero, es decir, todo ese cúmulo de irregularidades que han sido detectadas en primer lugar por el Ministerio, y la cifra total, si alguna cifra dio el Presidente anterior, muy mal dada. No podía darla sencillamente porque todavía estamos haciendo las cuentas y, sobre todo, las están interviniendo las dos auditorías, las que hemos contratado nosotros mismos y la de la IGAE, la Intervención General de la Administración del Estado. Como he dicho antes, creemos que terminarán pronto, y aquí está el ofrecimiento del Ministro y la petición de comparecencia y explicación de esas cifras.

Ha hecho alusión a unas supuestas declaraciones mías en el sentido de que, primero, decía que no había agujero y, después, que 600 millones. De eso, yo no sé nada; hablo poco y en la prensa, menos todavía y jamás recuerdo haber hecho cosa semejante. Desde luego, no es lo que decía el anterior Presidente ni tampoco la cifra que supuestamente he dicho yo. Aproximadamente, será algo intermedio y, en su momento, tendrán ustedes cuenta. Por mi parte, me parecería poco riguroso dar cualquier cifra sin el visto bueno de las auditorías.

Creo que con esto he cumplido.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Presidente de Enatcar, muchas gracias, señor Ministro, por su comparecencia.

Señoras y señores Diputados, se levanta la sesión

Eran las diez y cuarenta 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