



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1991

IV Legislatura

Núm. 362

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 66

celebrada el miércoles, 4 de diciembre de 1991

Orden del día:

— Comparecencia urgente, a petición propia, del señor Ministro de Sanidad y Consumo (García Valverde), para informar sobre la operación ferroviaria de San Sebastián de los Reyes (número de expediente 214/000050).

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

El señor **PRESIDENTE**: Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día figura la comparecencia del Ministro de Sanidad y Consumo, don Julián García Valverde,

para informar sobre la operación ferroviaria de San Sebastián de los Reyes.

Ruego a todas las personas que están presentes en esta Comisión la máxima colaboración para que se pueda desarrollar con toda normalidad esta sesión, y lo mismo hago con los señores Diputados.

Tiene la palabra don Julián García Valverde.

El señor **MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO** (García Valverde): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, comparezco hoy ante esta Comisión para rendir cuenta de mi gestión en la Presidencia de Renfe sobre las actuaciones destinadas a la extensión de la red de cercanías de Madrid hasta los municipios de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

Me he abstenido hasta este momento como sin duda habrán podido constatar SS. SS., de hacer declaración pública alguna al respecto porque entiendo que es a esta Cámara, que encarna la representación de todos los españoles, a quien debo una primera explicación.

Mi petición de comparecencia deriva no sólo del cumplimiento de un deber político, sino que es también la expresión de una motivación ética personal, por ser mi responsabilidad y también mi derecho dar cuenta cabal a esta Cámara de mi actuación como gestor de Renfe. Rindo cuenta, como saben SS. SS., a petición propia, como consecuencia de la confusión creada en la opinión pública, sobre mi gestión. Y ello porque la imprecisión, la confusión, al apresuramiento en el análisis y en el diagnóstico caracterizan algunas de las intervenciones que se han producido sobre el asunto que nos reúne hoy aquí. Todo ello ha conducido a imputaciones, tanto de hechos como de conductas, que han creado un estado de opinión tan confuso como plagado de prejuicios insólitos e incomprensibles.

Y si comparezco hoy ante SS. SS. es, desde luego, con el convencimiento de la capacidad de demostrar la necesidad de las actuaciones que, desde la Presidencia de RENFE, llevé a cabo con fines exclusivamente públicos, con el acuerdo de todas las Administraciones competentes y con el propósito de contribuir al logro de un objetivo social, cual es la extensión de la red de cercanías hasta esos ayuntamientos, ante la apremiante demanda de transportes públicos de ambos municipios y las expectativas que esa necesidad había generado.

Puedo asegurar a SS. SS. que desde el primer momento en que se cuestionó esta operación solicité al Gobierno la puesta en marcha y realización de investigaciones destinadas a aclarar las dudas que pudieran haber surgido sobre los procedimientos utilizados para llevar a cabo ese acuerdo, investigaciones aun inconclusas, por obvias razones de tiempo.

Tengo la certeza, señorías, de que las legítimas demandas por parte de los ciudadanos de una mayor y mejor infraestructura pública deben corresponderse con una eficaz gestión de los recursos públicos y de los beneficios que éstos generan. Ese principio, que es tan constitucional como guía de los gestores de los servicios públicos con demandas crecientes, nos obliga constantemente a buscar acuerdos y a administrar con agilidad los recursos de que disponemos. Esa es nuestra responsabilidad, ése es nuestro reto, y ésa es la obligación de aquellos que creen que la gestión pública es responsable a la hora de actuar para corregir los desequilibrios que genera la sociedad contemporánea, corrección, señorías, a la que estamos obligados, tanto por nuestro propio programa político como por las demandas de los ciudadanos.

El asunto que hoy me hace rendir cuentas ante SS. SS. aparece por sí mismo envuelto en confusión y aparece también mezclado con otros, de los que debe ser claramente separado, por las distintas responsabilidades políticas, administrativas y jurídico-penales que deben extraerse de ellos.

Estoy convencido de que si no conseguimos aclarar la confusión creada estaremos degradando la iniciativa política, la gestión pública y la política social de nuestro país. Asumiendo esta responsabilidad de gestión, quiero empezar esta rendición de cuentas por el principio, sin dar nada por supuesto.

En el origen están, en primer lugar, una previsión, dentro de la política gubernamental, es decir, del Ministerio competente, por razón de la materia, para el servicio público del transporte por ferrocarril, de la extensión de la red de líneas de cercanías de Madrid hasta los municipios de Alcobendas y de San Sebastián de los Reyes. Esta previsión arranca del final de la década de los 70 y principios de la de los 80, si bien aparece condicionada por el montante de los fondos presupuestarios que, dentro del conjunto de necesidades públicas y conforme al orden de prioridades entre ellas, podía dedicarse al concreto objetivo expresado.

La postergación sucesiva durante la década de los años 80 de la realización de este objetivo tiene una causa clara: la limitación de los recursos públicos disponibles y el coste, muy superior al montante de éstos, de las obras públicas a ejecutar.

No puede olvidarse que RENFE, sin perjuicio de actuar en régimen de derecho privado y de contar con un conjunto de empresas mercantiles, no es, a efectos del servicio público del ferrocarril, más que instrumento de ejecución de la política gubernamental con sujeción a los recursos puestos a su disposición.

En segundo lugar, el planteamiento a finales de los años 80, en el contexto de la insuficiencia general de los sistemas de acceso a la capital, y por presión social canalizada por los correspondientes municipios, con repercusión a través de los medios de comunicación social en la opinión pública, de la necesidad pública de un ramal ferroviario hasta dichos municipios en términos imperiosos, con exigencia de su satisfacción en breve plazo, con la consecuente necesidad política por parte de todas las instancias públicas afectadas: Gobierno de la nación y, a su través, RENFE, Comunidad Autónoma de Madrid y los dos municipios interesados afectados, de dar una respuesta satisfactoria a semejante planteamiento.

En este contexto se sitúa el llamado plan de accesos a las grandes ciudades, marco en el cual el Gobierno de la nación hace un esfuerzo suplementario, destinando para este fin 3.000 millones de pesetas; esfuerzo, sin embargo, aún insuficiente, puesto que el coste total calculado de las obras era ya entonces de unos 18.200 millones de pesetas. Justamente, esta insuficiencia y la implicación en el asunto también, junto a la generales o nacionales del servicio público en su conjunto, de intereses regionales, precisamente los metropolitanos, e incluso municipales, los de las correspondientes colectividades municipales, de con-

tar lo más pronto posible, a pesar de la programación general del servicio público, con este medio de transporte, determinan la intervención en el asunto, a título propio, tanto de la Comunidad Autónoma como de los municipios; intervención dirigida a encontrar una solución al problema de cobertura presupuestaria de las obras indispensables para la implantación del servicio.

Se inscriben aquí las múltiples actuaciones de la Comunidad Autónoma de Madrid en el ámbito de sus competencias, plasmadas en diferentes documentos públicos, preferentemente de política territorial y grandes infraestructuras, como el avance del Plan estratégico de la zona Norte, de agosto de 1989, y la propuesta sindical prioritaria suscrita a finales de 1989 entre los sindicatos y el Gobierno de la Comunidad de Madrid. Concretamente, en el documento de la Consejería de Política Territorial de esta Comunidad, llamado exactamente «Estrategia Territorial Norte Metropolitano», se incluye el acceso a Alcobendas y San Sebastián de los Reyes del servicio de cercanías, con múltiples explicaciones acerca de la estrategia para su realización. De entre estas explicaciones, merece la pena destacar las siguientes: primero, dentro del apartado referido a política del suelo para actuaciones, la referencia a la potenciación de la construcción de viviendas de protección oficial y a la inclusión en el programa público correspondiente para 1991-1994, de 5.000 viviendas, añadiendo, literalmente: «Siendo los espacios más adecuados las áreas de oportunidad situadas junto a las futuras estaciones».

Segundo, en el apartado relativo a las propuestas estratégicas, se definen como propias de la Comunidad las siguientes: La realización de la línea suburbana Alcobendas-San Sebastián de los Reyes, con construcción de tres estaciones y, especialmente, de un gran aparcamiento disuasorio, y una oferta de suelo para servicios y actividades avanzadas, en un área territorial que se define perfectamente, dentro del cual se halla la operación objeto hoy de consideración, con inclusión del texto literal siguiente: «En segundo lugar, el proyecto de ferrocarril suburbano Alcobendas-San Sebastián de los Reyes abre nuevas oportunidades en torno a las estaciones que se situarán al borde del área urbana actual, adecuadas por su buena accesibilidad en transporte público para el asentamiento de actividades de servicios que requieran elevada accesibilidad, fundamentalmente comercio y oficinas, así como para el crecimiento residencial de ambos municipios. Se formula así la propuesta de nuevas estaciones, en el marco de una propuesta integrada de estructura urbana, pues las estaciones se integran en las ciudades, maximizando la captación de viajeros, para lo que deben acompañarse de espacios públicos, plazas de estación, intercambiadores de transporte urbano y buena conexión con vías urbanas, centros de actividad y áreas con mayor densidad residencial». Fin de la cita.

A continuación se especifican en el documento, con todo detalle, los usos y las densidades de edificabilidad previstos para las distintas áreas, y desde luego para la que aquí nos ocupa, insistiéndose respecto de la misma en la necesidad de una gestión de iniciativa pública, para recupe-

rar las plusvalías generadas por el impacto de las inversiones del sector público.

En tercer lugar, finalmente, se contempla la reclasificación de suelo para convertirlo en urbanizable y en el apartado relativo a la gestión pública de suelo se dice, literalmente, lo siguiente: «El área de oportunidades de Alcobendas-San Sebastián se propone como una actuación consorciada de administraciones públicas, debiendo determinarse en el planteamiento general el ámbito preciso de la actuación que debe contemplarse como suelo urbanizable en lo programado, puesto que el momento adecuado para ponerla en marcha deberá determinarse en función del desarrollo de las actuaciones contiguas previstas con antelación. Una vez obtenido y ordenado el suelo, la actuación podrá ejecutarse por distintos sistemas de promoción pública, mixta o privada». Fin de la cita.

Se añade a todo lo anterior el documento asimismo publicado por la Comunidad de Madrid, y de acceso general, llamado «Madrid, región metropolitana. Actuaciones y estrategias», coetáneo prácticamente de la operación, en cuya ficha técnica M-5 se resume con toda claridad el esquema y el diseño al que acabo de hacer referencia.

En suma, pues, las instituciones implicadas en el ámbito de sus competencias públicas propias, e impulsados por el propósito de dar inmediata satisfacción a una necesidad colectiva planteada socialmente en términos de perentoriedad, establecen de común acuerdo una estrategia territorial y urbanística que, integrando aquella necesidad en la ordenación del desarrollo urbano, resulta ser capaz, gracias a la recuperación de las plusvalías, a través de una gestión por el propio sector público, de generar los medios económicos financieros precisos para la ejecución de las obras públicas y las instalaciones necesarias a la puesta en servicio de la nueva línea de cercanías.

Este planteamiento de las instancias autonómica y municipal es, en efecto, el que posibilita la celebración de contactos entre las mismas y la Administración del Estado al más alto nivel. No es este procedimiento nada atípico ni inusual. Se trata, sencillamente, de algo elemental en todo Estado compuesto o descentralizado, como lo es el nuestro. Cuando en una necesidad social o colectiva aparecen involucrados varios intereses públicos encomendados a la competencia de distintas administraciones, éstas no sólo pueden, sino que estrictamente deben cooperar o colaborar activamente, es decir, ponerse de acuerdo en los términos de la satisfacción de aquélla o, lo que es igual, de la gestión de tales intereses.

Pues bien, los referidos contactos culminaron a principios de 1990 en un acuerdo entre la Administración del Estado, Ministerio de Transportes (entonces, Turismo y Comunicaciones), la Administración de la Comunidad Autónoma de Madrid y los Ayuntamientos, con asistencia también de mí mismo, como Presidente de RENFE, en tanto que entidad gestora del servicio público de cuya implantación se trataba.

El contenido del acuerdo no fue otro que el de conjuntar las competencias y los esfuerzos de todas las citadas Administraciones. La Administración del Estado ratificó

el compromiso de la extensión de la red de cercanías sobre la base de las previsiones presupuestarias ya existentes y de la instrucción a RENFE para acometer inmediatamente las acciones precisas, y las restantes Administraciones se comprometieron a integrar las instalaciones ferroviarias en la ordenación urbanística, por ser así conforme con el interés público de la ordenación territorial y urbana, garantizando que la asunción de la gestión de esta última por el sector público, incluido RENFE, había de proporcionar, gracias a la recuperación de las plusvalías generadas por la acción pública, los recursos precisos no proporcionados por la dotación presupuestaria existente.

No puede dejar de mencionarse aquí no sólo que la Comunidad Autónoma había ya explicitado los términos futuros de la urbanística municipal conforme a las exigencias metropolitanas, sino que esto es decisivo. Tal definición resultaba urgente por razón de la inexcusabilidad de la revisión del planeamiento general de San Sebastián de los Reyes, tanto porque había ya alcanzado un grado de cumplimiento o realización efectiva de más del 97 por ciento, lo que implicaba de suyo el agotamiento de su virtualidad ordenadora del desarrollo urbano, como porque vencía el plazo legal preceptivo para la revisión.

Esta y no otra es la razón de la integración de dos piezas o elementos diferentes que continuamente se confunden, interesadamente o no, aunque más bien lo primero. Una cosa es la obra pública precisa para la extensión de la línea de cercanías Alcobendas-San Sebastián de los Reyes (cuestión esta que desde el principio había de ejecutarse como cualquier otra obra pública, incluyendo, por tanto, la expropiación de los terrenos necesarios para las vías, las estaciones y el resto de las instalaciones ferroviarias) y otra cosa distinta es la actuación de RENFE, a través, en este caso, de Equidesa o de cualquier otra de sus empresas filiales, como agente urbanístico, en el marco del planeamiento y la gestión de la ordenación urbana de San Sebastián de los Reyes, a fin de recuperar, mediante su gestión, parte de las plusvalías generadas, en buena medida, por el impacto de la nueva línea en el desarrollo municipal. Una y otra no fueron nunca decididas por RENFE, que, lógicamente, carece de competencias, al ser una entidad de mera gestión, lo que significa que RENFE siempre ha actuado en este asunto en el marco previamente diseñado, decidido y definido por las Administraciones competentes. Es más, estas mismas Administraciones fueron siempre puntualmente informadas a lo largo de la operación. En primer lugar, se celebró una reunión en febrero de 1991, en la que se ratificó la operación, actualizando la Comunidad Autónoma, a través de la Consejería de Política Territorial, y los ayuntamientos su compromiso, voluntad y decisión de revisar la ordenación urbanística, es decir, de reclasificar y calificar los terrenos.

Dicho esto, hay que precisar que la relación entre una y otra es clara. La actuación urbanística tenía y tiene un carácter puramente instrumental: consecución de recursos para su inversión en la línea de cercanías para cubrir la insuficiencia presupuestaria, respecto de la realización

del objetivo fijado para el servicio público ferroviario.

Consecuentemente, la operación no puede ser debidamente valorada y enjuiciada considerándola sólo en sí misma y sin ponerla en relación con la extensión de la línea de cercanías. El fin de la misma no era otro que la contribución a la financiación de esta última lo que vale decir que en toda la actuación considerada no existía ni existe otro fin que el fin público expresado en la conexión de Alcobendas-San Sebastián de los Reyes por ferrocarril con el resto del área metropolitana.

Más concretamente, la operación urbanística a desarrollar consistía, conforme a la estrategia autonómica y municipal, en la compra por RENFE (la cual, por la posibilidad de actuación en régimen de Derecho privado y en las condiciones del mercado inmobiliario, estaba en mejores condiciones para hacerlo) de un cierto volumen de terrenos en el entorno de la futura ubicación de las estaciones, a fin de situar al sector público en condiciones de conducir la gestión urbanística posterior. RENFE, en su momento, cedería tales terrenos al municipio para su incorporación al patrimonio municipal con destino a la construcción de viviendas sociales, según el programa establecido al efecto. A cambio, RENFE recibiría del Ayuntamiento los terrenos situados entre la Nacional I y la nueva variante, con destino urbanístico ya previsto, consistente en usos terciarios, comerciales y de servicios de equipamiento metropolitano, cuya materialización y puesta en mercado había de proporcionar a RENFE los recursos necesarios para completar la inversión de las obras e instalaciones ferroviarias. La legitimidad de esta construcción no me parece dudosa, y debo suponer que esta Cámara ha de compartir esta posición.

De otro lado, la forma de operar descrita no es tampoco inusual en el actual panorama de la actuación del sector público, incluidas las Administraciones. En esta situación, y con el diseño que queda expresado, RENFE recibe el encargo de acometer la operación, principiando, como es lógico, por la urbanística. Como es obvio, el Presidente de RENFE hace entonces lo que le corresponde, es decir, fijar los objetivos a cumplir en la operación, las líneas maestras a seguir en su ejecución y las limitaciones a observar, en todo caso, en el curso de cada ejecución.

El marco así establecido puede sintetizarse como sigue: Primero, objetivo: adquisición de terrenos en el área indicada por la Comunidad Autónoma y el Municipio de terrenos libres de toda carga y gravamen, en cantidad suficiente para asegurar la gestión pública urbanística de la unidad de ejecución futura del planeamiento y por importe máximo de 1.800 millones de pesetas. Segundo, términos de ejecución: realización de las compras, de forma tal que los propietarios no pudieran apropiarse de plusvalías que no les correspondieran legítimamente, por derivar de simples expectativas. Encargo de estudios de mercado para determinar el precio medio de mercado en la zona que pudiera servir de precio medio de referencia. Formalización de todas las operaciones relacionadas con estas compraventas exclusivamente en escritura pública, incluso si ello no fuera legalmente exigible, y con consignación en las mismas de todos los datos relevantes de la transac-

ción y, desde luego, el precio real de cada uno de los conceptos por los que satisficiera cantidad.

Como es natural, en toda gran organización, como en toda gran empresa, los órganos directivos máximos dirigen, como es su función, y el decurso de las transacciones pone de relieve, como se desprende, sin más, de la evolución en alza de los precios abonados, lo acertado de la precaución relativa a evitar la indebida apropiación de plusvalías no legítimamente ganadas por los vendedores y el cumplimiento estricto de la instrucción relativa al coste de las transacciones, pues cuando éste comenzó a ser excesivo se interrumpió toda la operación; interrupción que se produjo cuando todavía había dinero no empleado, con la consecuencia de que éste, 450 millones de pesetas, fue reintegrado por Equidesa a RENFE.

Todas las transacciones realizadas aparecen, efectivamente, formalizadas en escritura pública y las escrituras otorgadas contienen todos los datos identificadores de las distintas operaciones. Justamente por ello, éstos pueden ahora conocerse con puntualidad y detalle, es decir, con transparencia.

Si entonces, como es lógico, no estuve al corriente de cada uno de los pasos y de las acciones dirigidos a ejecutar la operación, también lo es que hoy, como consecuencia del debate público surgido sobre la cuestión, esté informado de los mismos, como consecuencia de la reconstrucción que he efectuado de los hechos.

Resumiendo lo hasta aquí dicho, la necesidad de satisfacer el interés colectivo, de conectar los municipios de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes a la red ferroviaria de cercanías, lleva a las Administraciones competentes a la integración de la extensión de la línea correspondiente en una solución de ordenación territorial y urbanística que haría posible, gracias a la gestión por el sector público de dicha ordenación, el ingreso por éste de recursos económicos suficientes para cubrir el coste total de la implantación de las instalaciones de la nueva línea, así como la ejecución de esta estrategia que se encomienda a RENFE. Y en todo momento, antes, durante y después de las operaciones de compra, las aludidas Administraciones no sólo tuvieron información, sino que aprobaron lo hecho.

Esta primera conclusión permite formularnos ya una primera pregunta: ¿cómo es posible que se acuse a RENFE y a su entonces Presidente de utilizar información privilegiada o de proceder a la reclasificación de terrenos con fines especulativos? Por de pronto, no puede haber uso de información privilegiada cuando, como he expuesto con todo detalle, todos los planteamientos que estaban haciendo tanto la Comunidad de Madrid como los ayuntamientos eran públicos desde mucho antes, desde meses antes del comienzo de la operación de compra de terrenos; estos planteamientos, propios de tales Administraciones con competencia urbanística, fijaban con todo detalle las líneas maestras del desarrollo futuro de los municipios, la previsión de la reclasificación a suelo urbanizables del área que aquí nos ocupa la exposición suficientemente precisa de los usos y los aprovechamientos urbanísticos finales previstos y los términos o las condiciones

con señalamiento incluso de los agentes posibles de la gestión de la futura ordenación urbana a establecer.

Consecuentemente, la información relevante utilizada por RENFE era accesible, igualmente, para todos los propietarios de terrenos en los municipios y para los ciudadanos en general y, por tanto, la imputación comentada es sencillamente carente del más mínimo fundamento.

La acusación de reclasificación no merece distinta calificación, pues es claro para cualquiera que la reclasificación es una potestad pública administrativa que el ordenamiento sólo atribuye a los municipios y, en alguna medida, también a las Comunidades Autónomas. RENFE carece de cualquier competencia en la materia, por lo que mal puede recalificar. Puede, eso sí, pedir que se reclasifique, como lo puede hacer cualquier otro sujeto de derecho. Consecuentemente, no acierto a comprender cómo puede hacerse tal imputación, directa o indirecta, relacionada con la recalificación.

Equidesa, en cuanto empresa mercantil, podía legítimamente aspirar, —es más, debía hacerlo— a postular, incluso formalmente, la consecución del máximo aprovechamiento de su suelo legalmente posible. En este punto no puede dejar de mencionarse que el pleno del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, en sesión celebrada el día 21 de diciembre de 1989, adoptó un acuerdo formal de proceder a la delimitación de un área comprensiva de los terrenos de que aquí se trata, para la constitución de una reserva de suelo con destino al patrimonio público municipal. El motivo explícito de este acuerdo no era otro que haber quedado previamente desierta una oferta pública de adquisición de suelo por el municipio, por razón de la falta absoluta de toda oferta por parte de los propietarios.

A la luz de la información urbanística de general acceso, antes aludida, fácilmente se comprende el porqué de la ausencia de cualquier entusiasmo vendedor en los propietarios. Ante esta retención de suelo por parte de éstos, ¿dónde está la actividad especuladora? Justamente es la necesidad de evitar la retención especulativa de suelo por los particulares, la que fue esgrimida en el debate habido en el pleno municipal para justificar la adopción del acuerdo, aportándose por un concejal el siguiente dato revelador: Los propietarios estaban pidiendo ya, antes de diciembre de 1989, hasta diez mil pesetas por metro cuadrado de suelo rústico o no urbanizable. Lo que dice mucho de la información, quizá privilegiada, que ya en dicha fecha poseían, pero no parece cierto. Por cierto que en ese debate el grupo municipal del Partido Popular votó en contra por considerar que la política municipal a seguir debía ser la de compra voluntaria o negociada de terrenos.

La subsiguiente pregunta, que, lógicamente, viene al caso, es: ¿era legítimo que Equidesa o, si se quiere, Renfe, a través de dicha sociedad, asumiera la operación de compra de terrenos para participar en la gestión pública de actuaciones urbanísticas a realizar por las administraciones competentes en su momento? La respuesta es, sin duda, sí. En primer término, esta acción nada, salvo la conexión en cuanto al fin, tenía que ver a este efecto con la

realización de las obras para la implantación de la nueva línea ferroviaria.

Es obvio que nunca se pensó en actuar en régimen de Derecho privado o de forma empresarial a este último propósito, debiendo procederse para ello conforme a la legislación ferroviaria. Pero en relación a una acción urbanística, ningún obstáculo supone, evidentemente, el régimen mercantil al que está sujeta Equidesa, cuyos estatutos sociales le habilitan para realizar toda clase de operaciones inmobiliarias, ni el propio estatuto de Renfe, la cual actúa, también, como queda dicho, en régimen de Derecho privado.

Equidesa tiene capacidad para, dentro de sus fines sociales, realizar todo tipo de operaciones mercantiles, y entre ellas, y según acabo de decir, las inmobiliarias. La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (artículo 176.2) autoriza expresamente a Renfe para, y cito textualmente: «Efectuar, además, cuantas actuaciones mercantiles resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de las funciones reguladas en el punto anterior». (Es decir, las atribuidas legalmente a la entidad ferroviaria), «pudiendo llevar a cabo cuantos actos de gestión o disposición sean precisos para el cumplimiento de las mismas». Fin de la cita.

Consecuentemente, desde el punto de vista del régimen jurídico propio y específico de RENFE y de sus empresas filiales, la acción analizada es irreprochable. Y no podía ser de otra forma, pues, aun siendo RENFE un sector público, actúa (artículo 4 de la Ley antes citada) en régimen de empresa mercantil, y esta previsión ningún sentido tendría si, a pesar de ella, se midieran sus actos como si se tratara de una Administración pública. Creo que deberíamos ser plenamente consecuentes con las leyes vigentes.

Podría, no obstante, objetarse que la acción desarrollada no encaja en la legislación urbanística. Sin entrar en mayores análisis, que no vienen ahora al caso, debe decirse que esta legislación permite la elección entre una variada gama de opciones en cuanto a la gestión, incluso bajo la directriz general de que la Administración ha de suscitar, en la mayor medida posible, la iniciativa privada en la gestión urbanística. En concreto, nada obsta en la ley a que entidades y empresas del sector público —actúen éstas en régimen de Derecho público o en régimen de Derecho privado— operen como agentes urbanísticos.

En este punto conviene ya salir al paso de otra imputación: la de especulación.

La especulación con bienes inmuebles es una conducta perfectamente definida por la legislación urbanística recientemente en el año 1990, aprobada por esta Cámara en desarrollo del artículo 47 de la Constitución, y que es muy específica en este punto, cuando encomienda a la regulación del suelo por los poderes públicos impedir la especulación. Aquí no se debe hablar de especulación, por la sencilla razón de que la especulación, conforme a la legislación en vigor (Ley 8/1990 de 25 de julio, de Reforma del Régimen Urbanístico, Valoraciones del Suelo), consiste en una conducta concreta del propietario inmobiliario consistente en la indebida retención en el tiempo —inde-

bida por contrario a la programación temporal de la ordenación urbanística— del suelo sin proceder al cumplimiento de los deberes legales; es decir, urbanización, cesión, justa distribución de beneficios, cargas y edificación. Y de la casualidad de que la acción de RENFE tiene un sentido radicalmente opuesto a la especulación; precisamente el sentido de adquirir terrenos para la más pronta y eficaz ejecución o realización de las previsiones sustantivas y temporales del planeamiento urbanístico.

Por definición, pues, no puede haber aquí especulación alguna, por más que se la quiera buscar. Pero es que, además, la operación de RENFE estaba dirigida a cumplir un expreso mandato constitucional, a saber: el mandato de participación de la colectividad en las plusvalías generadas por la acción urbanística de los poderes públicos.

¿Cómo pretendía llevarlo a cabo? He dicho antes que, de un lado, adquiriendo terrenos para facilitar al ayuntamiento correspondiente la ejecución del programa autonómico de viviendas sociales, mediante la cesión de dichos terrenos al patrimonio municipal público del suelo —debe añadirse, incidentalmente, que nadie, seriamente, puede poner en duda la gravedad del problema social de la vivienda y la procedencia de dicha acción pública en la materia—, y, de otro, recibiendo del municipio terrenos aptos para la edificación y con aprovechamiento lucrativo, a fin de colocar éstos —tras su urbanización y edificación— en el mercado libre, obtener unos beneficios e invertir éstos en el fin público consistente en la ampliación o extensión de la línea ferroviaria.

En suma, la operación no sólo fue plenamente legal, sino también perfectamente congruente con los valores y los fines señalados por la Constitución al Poder público. En ella se ha perseguido la mejor y más rápida satisfacción del interés público, conforme a las demandas sociales reiteradas.

Y, desde el punto de vista de la transparencia y de la limpieza de la operación, es evidente —por los datos que han sido aportados— que ninguna duda puede empañarlas si se las enjuicia retrospectivamente. Cuestión distinta es la conducta de otras terceras personas o empresas completamente jurídico-privadas que intervinieron en las transacciones; conducta que en modo alguno yo puedo prejuzgar ni en ningún caso puede conducir, retrospectivamente y por contagio, a imputaciones de clase alguna a RENFE o a su empresa filial. A este respecto, me parecen oportunas las siguientes precisiones.

Como consecuencia de las instrucciones a las que me he referido, relativas a la formalización en escritura pública de las operaciones y a la adecuación del coste a las valoraciones externas solicitadas, la reconstrucción de las transacciones revela lo siguiente:

Primero, que como resultado de la acción de la empresa pública no se han producido plusvalías injustificadas e ilegítimas en favor de los particulares propietarios, ni en las cuantías desaforadas que han venido manejándose en el debate público. La apariencia de exceso en la plusvalía deriva sólo de la artificial comparación entre los ahora conocidos precios consignados por los particulares en sus transacciones previas con el precio real escritura-

do, cuya consignación fue impuesta precisamente por Equidesa. Es sólo por este precio real, absolutamente creíble, por el que hay que medir la plusvalía.

Segundo, los precios medios pagados por Equidesa se mantuvieron siempre dentro de las referencias fijadas por las valoraciones externas, por lo que no hubo un enriquecimiento injustificado de los vendedores. Juicio que vale para aquellas contadísimas, dos, en las que hubo que indemnizar arrendamientos establecidos previamente.

Tercero, las resoluciones de los contratos de arrendamiento se formalizaron siempre en escritura pública, a pesar de no ser ello necesario ni habitual, pero precisamente para facilitar más todavía la información de interés fiscal sobre las operaciones. Quiero insistir, además, en que la mayoría de los arrendamientos previos fueron resueltos con cargo a los propietarios originarios y sin desembolso para Equidesa.

Por último, frente a las cifras que se han manejado en el debate sobre el coste para Equidesa de estas operaciones, estoy capacitado para afirmar que éste asciende a 171 millones de pesetas, en un monto total de las compraventas en torno a los 1.300 millones.

Cuarto, en cuanto a la determinación de las operaciones, Equidesa eligió las parcelas, no a los propietarios. Estos no tienen ninguna relación relevante a estos efectos con las personas de los Presidentes de RENFE o de Equidesa, ni, que yo sepa, con quienes instrumentaron las transacciones.

Por lo demás, al Presidente de RENFE no le es exigible la comprobación previa de la moralidad de las personas de los propietarios, de la misma manera que no le es exigible a nadie. Equidesa, mucho menos aún RENFE, no tiene nada que ver con el comportamiento fiscal de los particulares con los que contrata; comportamiento condenable en su caso, pero incontrolable para dichas empresas públicas, que al haber instrumentado todas sus operaciones, no sólo las compraventas, en escrituras públicas y en precios reales, como no podía ser menos, hicieron lo que estaba a su alcance para garantizar la regularidad fiscal. Sólo una malintencionada vinculación puede hacer aparecer que la venta de terrenos a Equidesa tiene algo que ver con el supuesto fraude de las facturas del IVA.

Me parece que en un intento de agotar las explicaciones que estoy dando, sólo me resta aludir a las relaciones entre RENFE y Equidesa, a fin de despejar las dudas que se han sembrado en torno a la regularidad del anticipo de caja y a la ejecución de la operación sin previo acuerdo de los consejos de administración de ambas entidades.

En cuanto a lo primero, baste con decir que la del anticipo de caja es una técnica usual en la vida empresarial, que tiene su debido reflejo en la contabilidad. No se alcanza a comprender dónde puede estar la irregularidad, pues lo escueto de la nota de la autorización se explica por tratarse de un acto de pura ejecución de una medida previamente adoptada, no siendo razonable, como fácilmente se alcanzó a toda persona, que cualquier paso de mera ejecución deba ir acompañado de la reproducción del diseño y de la fundamentación de la operación en su

conjunto. La ausencia de control, fiscalización e intervención crítica previa se explica, a su vez, por la sencilla razón de que RENFE tiene un funcionamiento empresarial por prescripción legal, funcionamiento que lleva aparejado que el control económico financiero interno se realice por el sistema de auditoría y no por el de intervención crítica previa.

En cuanto a lo segundo, habría resultado fácil para cuantos han vertido todo tipo de acusaciones, evitando incurrir en falsa imputación, con sólo haberse molestado en comprobar las facultades delegadas por los correspondientes consejos de administración con que, a las fechas de que aquí se trata, contaban los respectivos presidentes; facultades que les habilitaban sobradamente para realizar todos y cada uno de los actos que efectivamente se efectuaron, incluido en el caso de RENFE la autorización del anticipo de tesorería.

He de señalar, por demás, que durante mi mandato, y por mi iniciativa, se realizó una reorganización apoyada sobre las unidades de gestión, que dio lugar a una instrucción de homogeneización de la extensión de las facultades de compra de los órganos ejecutivos, incluidos los de las sociedades del grupo empresarial, y, por tanto, también de Equidesa, y ello no como consecuencia de una iniciativa de los consejos de administración, que también tienen funciones y responsabilidades propias, sino, como he dicho, de una iniciativa personal.

Hasta aquí, señorías, la exposición de los hechos, que he procurado que excluyera tantos juicios de valor como afirmaciones peyorativas. Mi gestión al frente de RENFE tampoco fue producto del azar o la casualidad. Como militante del Partido Socialista, defiendo un proyecto político que persigue la superación de las desigualdades y mayores cotas de bienestar para toda la sociedad. El Estado y el sector público son un instrumento al servicio de estos objetivos. Siempre he defendido, y pienso seguir haciéndolo, que Administración y empresa pública no tienen y no deben ser sinónimos de burocratismo e ineficacia. También he defendido, y lo seguiré haciendo, que los gestores con responsabilidad en el sector público deben extraer para los ciudadanos, la máxima rentabilidad de unos recursos que son necesariamente limitados y que, además, se enfrentan a demandas crecientes, resultado de la mayor complejidad y de los cambios que está experimentando nuestra sociedad.

Los transportes en las grandes ciudades es uno de los graves problemas, junto al de la vivienda, que más afecta a la calidad de vida de los ciudadanos y, sobre todo, a la de aquellos que no pertenecen a colectivos privilegiados. Los vecinos de Getafe, de Leganés y Fuenlabrada, de Alcobendas o Torrejón, saben muy bien de qué estoy hablando. Por ellos y por cientos de miles de ciudadanos más, una de las prioridades de la gestión de RENFE fue desarrollar la red ferroviaria de cercanías, y para ello, partiendo de la realidad de los Presupuestos, y lógicamente de los límites que impone la Ley, mi objetivo fue el de maximizar los recursos y, por tanto, los beneficios para los ciudadanos, a través de una gestión eficaz y de la coordinación y el acuerdo con las diferentes administraciones.

Dotar en este caso concreto a Alcobendas y a San Sebastián de los Reyes de transporte ferroviario era y es un objetivo público que intentamos alcanzar con el mínimo coste para el contribuyente, y, señorías, ese mínimo coste para los ciudadanos no puede ni debe conseguirse a cualquier precio, ni por métodos cualesquiera. Se logra teniendo claros los objetivos a través del acuerdo de las administraciones públicas implicadas y los agentes sociales y, desde luego, con métodos de gestión adecuados tanto a los principios constitucionales y a su desarrollo normativo, como al logro eficaz de unos objetivos que atienden demandas justas de los ciudadanos.

Señorías, a ustedes corresponde sin duda en plenitud el juicio sobre cuanto he expuesto y a él, desde luego, me someto. Desde mi responsabilidad como gestor público, sin embargo, no puedo terminar sin señalar que el juicio que ustedes formulen será sin duda una referencia obligada para todos los gestores públicos, enfrentados hoy, más que en ningún otro momento, al reto de la satisfacción de las demandas sociales acumuladas con recursos públicos limitados. Estoy seguro de que SS. SS. sabrán encontrar la respuesta adecuada.

En resumen, señorías, mi obligación es responder ante la Cámara de mis actos como Presidente de una empresa pública, de aquellas actuaciones de RENFE que yo ordené o autoricé en su momento. He de responder también, lógicamente, como miembro actual del Gobierno, de las actuaciones que ha iniciado el Gobierno para clarificar esta cuestión en todos sus extremos.

Respecto a mi actuación en RENFE en relación con el problema que nos ocupa, la idea fundamental que deseo transmitir es la siguiente. El Presidente de RENFE, en el ejercicio de sus facultades, autorizó la realización de una operación de interés público, transparente, sometida a diversos controles y ajustada a la legalidad. La operación tenía como único objetivo y fin el servicio al interés público, y ello en un doble sentido. En primer lugar, porque se trataba de lograr con ella la extensión y mejora de un servicio público, porque se inscribía en los planes y prioridades establecidos por los poderes públicos para el desarrollo urbanístico de la zona. No existe, por tanto, en el diseño de la operación por parte de RENFE ningún elemento que permita pensar en una finalidad distinta de aquella que da sentido a la propia existencia de la Compañía, es decir, la prestación de un servicio público esencial en las mejores condiciones de extensión y calidad y con los menores costes posibles para los contribuyentes.

No estamos tampoco —como quizá se ha dado a entender— ante una operación opaca o clandestina de la que se hubiera podido beneficiar quien tuviera una información de la que los demás carecieran. Por el contrario, como ya he señalado, todas las actuaciones previas, los contactos de RENFE con las distintas administraciones y la voluntad de adquirir los terrenos necesarios para la construcción de las estaciones eran conocidos y constan en documentos públicos de acceso general.

La operación es transparente; y es transparente también porque las decisiones del Presidente de RENFE se toman de acuerdo con el procedimiento establecido en la

Compañía para estos casos y en ejercicio de facultades delegadas por el Consejo de Administración, porque de todas ellas existe constancia escrita, y cuando se ha tratado de actas de disposición económica ha existido también su correspondiente reflejo en la contabilidad de la empresa.

La operación, en lo que se refiere a los actos RENFE o de su filial Equidesa, tenía, además, la garantía de estar sujeta a distintos mecanismos de control. Antes de las compra-ventas, RENFE encargó la realización de dos informes externos de valoración de los terrenos. Los precios medios pegados por Equidesa se mantuvieron siempre en los límites determinados por estas valoraciones externas, por lo que no puede hablarse de una operación descontrolada desde el punto de vista de los precios pagados por la empresa pública en este caso.

Por otro lado, todas las compra-ventas realizadas se escrituraron haciendo constar, lógicamente, el precio real. Las resoluciones de los contratos de arrendamiento también se formalizaron en escritura pública. En dichas escrituras se hicieron constar todos los datos necesarios para el control fiscal de la operación. La operación, en fin, tal como se concibió y se autorizó desde la Presidencia de RENFE, se ajustaba plenamente a la legalidad. La Compañía actuó de acuerdo con las normas propias de una empresa pública que actúa en régimen mercantil y respetando en todo momento la legislación urbanística.

Con todo esto espero haber aclarado de forma suficiente para SS. SS. la actuación de RENFE y, en concreto de su Presidente, en relación al caso que nos ocupa, lo que constituye el objeto principal de esta comparecencia solicitada por mí.

He de informar también a la Cámara que, con posterioridad a la realización de estas compra-ventas, los servicios correspondientes del Gobierno detectaron la posible existencia de irregularidades en la actuación de algunos de los particulares que habían intervenido en ellas. Estos indicios de irregularidades han dado lugar a que el Gobierno ponga en marcha las correspondientes investigaciones. Como miembro del Gobierno me puedo comprometer ante la Cámara a que estas investigaciones se continuarán hasta la total clarificación de los hechos y que, en su caso, se exigirán las responsabilidades a que haya lugar, responsabilidades de carácter fiscal o de cualquier otro orden.

Debo finalizar esta intervención, antes de dar paso a las preguntas de SS. SS., reiterando que en todo momento actué, desde la Presidencia de RENFE, según mi más leal saber y entender para conseguir los mejores resultados para la entidad y la más eficaz realización del servicio público; que en este caso concreto los actos que en mi condición de Presidente decidí o autoricé tenían, desde el punto de vista de la Compañía, todas las garantías de interés general, transparencia, control y legalidad. Por tanto, que soy el primer interesado, en mi doble condición de expresidente de RENFE y de actual miembro del Gobierno, en que, mediante el conocimiento exacto y en profundidad de los hechos, quede claro para todos que en ningún momento el interés público ha estado amenazado por parte de quienes tenemos la obligación de defenderlo.

Porque estoy convencido de que las cosas son como las he dicho y que en esta operación ni la Administración Pública ni yo mismo tenemos nada que ocultar, sino que somos los primeros interesados en lograr la total transparencia, permítanme concluir mi intervención solicitando de SS. SS. la oportuna comisión de investigación.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Valverde.

El debate se rige por el artículo 203 del Reglamento, en el que se establece un turno de los distintos grupos parlamentarios de fijación de posición por un plazo de diez minutos. El tema es suficientemente específico como para que esta Presidencia espere no tener que llamar a la cuestión a los señores Diputados. El turno lo vamos a establecer de mayor a menor. Por lo tanto, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Ministro de Sanidad, S. S. nos ha construido un largo discurso plagado de incoherencias.

Después de oírle decir que todo este tema está absolutamente claro, a continuación dice que es solidario con el Gobierno que ha pedido clarificación. Si el señor Borrell ha pedido clarificación será porque no está claro. Eso de entrada.

Lo que nos temíamos ha sucedido. Ha sucedido que tenemos aquí al Ministro de Sanidad haciendo un canto encendido de la especulación, en una comparecencia patética «in extremis», para intentar, estérilmente por supuesto, que el pueblo español crea aquello de que todo vale, que la virtud del fin perseguido justifica la perversión de los medios. Pero, señor Ministro, el pueblo no es tan memo como usted se imagina. El pueblo sabe que estamos ante una turbia operación especulativa con caudales públicos.

Me va a permitir, señor Ministro, hacer una caricatura. No sería de recibo que usted al pasar luego se llevara mi reloj con el pretexto de fundirlo para hacer vías del tren. No se puede, a través de los medios, justificar un fin perverso. Usted ha cometido un error grave e impresentable. Usted se ha situado, no ya sólo fuera de la legalidad, sino a extramuros de la Constitución. Analícela, señor Ministro. En el mismo preámbulo y después en el artículo 47. Se lo recordaré. Dice que se establecerán las normas regulando la utilización del suelo de acuerdo con los intereses generales para impedir la especulación. Usted en esta operación ha traicionado este principio constitucional.

Nosotros defendemos, cómo no, que la comunidad debe participar en las plusvalías que genere la acción de los entes públicos, pero por sus cauces, a través de las leyes fiscales. Y usted no puede ir por libre hurtando, incluso a este Parlamento, la potestad que tiene, por ejemplo, de programar obras, infraestructuras ferroviarias, de presupuestarlas e incluso impidiendo, en la partida de ingresos de los Presupuestos, que ciertos capitales en vez de ir a engrosar los ingresos del Estado vayan a otros bolsillos. Es una de las cosas que ha ocurrido en esta operación.

Nosotros creemos, por supuesto, que el especulador privado arriesga, puesto que en un momento dado el Gobierno puede cambiar la decisión sobre una carretera y puede cogerle desprevenido. No obstante, el especulador privado para nosotros, aunque arriesga, es execrable. Pero el especulador público, como usted trata de defender aquí, es más execrable todavía, porque no arriesga, juega con las cartas marcadas, se aprovecha de una forma torticera e injustificada de información privilegiada, y empuja al país, a una sociedad vacía de valores, de bienes porque no los genera, y de referentes morales. Y causa daño a los ciudadanos porque las decisiones se adoptan sólo en beneficio de vender más caro, de sacar más beneficio en la reventa, y no en favor del interés general.

Ahora están saliendo, como las cerezas, bastantes casos, incluso promovidos por RENFE, en que al aplicar esta especulación, favorecida por la Compañía, en terrenos que eran zonas verdes, se van a construir edificios de cinco y seis plantas. Ese daño queda hecho a esos ciudadanos, porque van a sufrir una concentración urbana cuando tenían proyectada una zona verde de relax. Este daño está ya causado por esa especulación.

Después de oírle, señor Ministro, usted aparece aquí «in artículo mortis» —político, por supuesto—, a la desesperada, en esta magna operación del Gobierno socialista de: sálvese el que pueda, y usted está representando el papel del mayor especulador del reino. Este es un caso, no sé si dramático o cómico, de travestismo ético, y ése es su gran error estratégico. Usted está solo en estos momentos, señor Ministro. Porque, entiendo, su jefe directo durante la operación era el Ministro de Transportes, señor Barrionuevo, y se ha desmarcado de la operación. El actual responsable es el Ministro de Obras Públicas y Transportes, y —utilizando un léxico del ex-Vicepresidente del Gobierno— le ha puesto un petardo a usted en cierto sitio. La señora Presidenta de RENFE le está investigando. Le han dejado solo a los pies de los caballos.

Se ha dicho alguna vez que la dimisión de un príncipe, señor Ministro, se consuma a través del acto magnánimo de ceder la propia corona a otro cuando su pueblo se la ha quitado ya. Recapacite, señor Ministro. Lo trascendente no es que los señores Barrionuevo o Borrell le estén a usted zarandeando la corona. Lo significativo es que el pueblo quiere que usted ceda la corona ya. Ahí están las recientes encuestas, por ejemplo, la de Sigma II del domingo pasado en el diario «El Mundo».

Por cierto, usted ha terminado anunciando la comisión de investigación. Nos alegra. Estará de acuerdo con nosotros en que mi Grupo la ha pedido con anterioridad. Nos alegra que coincida con nosotros en este objetivo común de crear la comisión parlamentaria de investigación, que creo que va a ser de las primeras, afortunadamente.

Acepte, pues, señor Ministro, mi consejo antes de que sea tarde. Admita ese veredicto popular. No olvide que el Presidente del Gobierno ya le dijo a don Alfonso Guerra, en momentos cruciales políticos para él, que si dimitía habría dos dimisiones, y recuerde que luego le cesó.

Sabe, señor Ministro, que le aprecio personalmente (**Risas.**), por supuesto, aunque no políticamente. Son muchas

ocasiones de estar debatiendo en esta Comisión. ¿Se acuerda cuando yo le proponía acciones ferroviarias y usted replicaba con energía: aunque nos sobrara dinero nunca implantaríamos el cambio de ancho de vía en este país?

¿O las 24 ramas del TAV son incluso pocas? ¿Quién tenía razón? Admita, admita el veredicto popular y sea consecuente, al menos en su marcha.

Pero la gravedad de su actuación no está sólo en su exaltación de la especulación. Es peor, usted ha ido más allá. Usted, además, ha propiciado el desvío de fondos a presuntos delincuentes, por ejemplo, los del Consorcio Eléctrico Madrileño, con fines desconocidos, que ahora, en esta investigación que ya sale, será muy interesante saber dónde están. A ver si ha sido con fines inconfesables o no.

Usted pudo expropiar, señor Ministro, a 700 pesetas metro cuadrado, o Equidesa pudo comprar el precio de mercado, 650, 700 pesetas metro cuadrado; hemos pateado el terreno. Esos son los precios de mercado. Y luego, comprado eso, ¡hala!, a la especulación pura y dura. Hubiera sido reprochable, pero es que usted no se quedó ahí, fue más allá. Usted compró a 7.000; diez veces su valor, con lo que parte del capital público, o sea, de todos los españoles, se desvió a sociedades fantasmales, alguna radicada en paraísos fiscales, como las Islas Vírgenes.

La pregunta primera que hacemos, señor Ministro, es: ¿estaba usted en la inopia o cayó en complicidad? No sé que será peor, pero en una de las dos situaciones estaba su señoría. ¿Por qué consintió tamaño expolio al pueblo español?

Mi Grupo, señor Ministro, está harto de esperar la verdad en este asunto. Le recuerdo que planteamos al Gobierno esta cuestión hace siete meses, el 23 de abril, y ahora es cuando empezamos a conocer, ya forzados por la circunstancia, esos informes que usted anuncia del Ministerio de Hacienda. Y nosotros aquí queremos saber no sólo la punta del iceberg, del caso de San Sebastián de los Reyes; queremos llegar al fondo de todo el témpano. Queremos purificar su cenegal. Hay que investigar las ventas atípicas, Lugarma, Lugaresma, Euroespacio, Proinsur, Monagrup, por citar algunas; hay que profundizar en los entresijos (tenemos ya muchos datos) de las operaciones, sus controvertidas operaciones, en la estación Arrabal, de Zaragoza, en Lorca, en Sevilla, en Barcelona, por ejemplo.

A nosotros nos impresionó el siguiente dato, señor Ministro. Desde 1982 a 1987, cinco años, RENFE vendió unas siete parcelas por un importe de 154 millones. Había que hacer el expediente en Hacienda. A raíz de la LOTT, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (por cierto, anunciamos que esto podía pasar cuando debatimos la ley en esta Comisión), usted se dislocó con la LOTT y tomó esta posibilidad de comprar y vender como un juguete demasiado peligroso en sus manos. Usted derrochó frivolidad, al manejar esta posibilidad, porque a raíz de la aprobación de la LOTT usted multiplicó por diez las operaciones. Se fue a más de 60, por un importe creo que del orden de los 12.000 millones de pesetas.

Señor Ministro, aunque ya esté en cuarto menguante,

usted tiene la obligación de clarificar las siguientes cuestiones, que no lo ha hecho hoy. ¿Se montó tan pestilente operación para desviar fondos? Insisto: ¿a dónde y con qué finalidad? ¿Cómo y dónde se les proporcionó información privilegiada y oportunamente estratégica, con pocos días de antelación, a los intermediarios? ¿Se ha utilizado, o ha sido usted cómplice también de tan reprochables métodos de realización de plusvalías para fundamentar asimismo inversiones olímpicas en Barcelona? ¿Cómo valora, señor Ministro, la denuncia de uno de sus protagonistas en la intermediación, don José Antonio Cardós, del Consorcio Eléctrico Madrileño, respecto a que también RENFE, e incluso el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, le compraron facturas falsas del IVA? ¿Cómo enjuicia la noticia de que el señor Cañibano advirtiera a su Partido, el Partido Socialista, de los riesgos políticos de nombrarle a usted Ministro de Sanidad, en razón de que podía explotar este escándalo?

Sinceramente, de verdad, señor Ministro, ¿esperaba usted vender los terrenos a 100.000 pesetas metro cuadrado cuando pagó 7.000, siendo su valor real sólo de 700 pesetas metro cuadrado? ¿Esperaba, de verdad, que tan descomunal especulación le saliera al final bien? ¿Qué información puede darnos del aparcamiento que explota Equidesa junto a los Nuevos Ministerios? ¿Qué actividad desarrolla Equisol, filial de Equidesa? ¿Qué opinión le merece su Presidente, don Francisco González, creo que asesor suyo, señor Ministro?

¿Cómo colaboraron con usted, a la hora de las decisiones, en esta operación la Comunidad de Madrid y el Ministerio? ¿Por qué auspició tamaño fraude fiscal, que ése es el gran borrón que está aquí, que hoy no ha sido clarificado y del que luego hablaremos? ¿Qué implicación pueden tener los dos ministros, su jefe de entonces el Ministro de Transporte, Barrionuevo? ¿Conocía la operación el señor Barrionuevo? ¿Le informó? ¿Le autorizó a hacerla? ¿La hizo a sus espaldas? ¿Qué noticias tiene ahora, de verdad, de usted, compañero de Gabinete, el señor Borrell, que le ha obligado a que esto se investigue a fondo, porque ha visto síntomas de irregularidad?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, le ruego que concluya.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Lo intentaré, señor Presidente.

Nos ha dicho que tenía plenos poderes del Consejo de Administración de RENFE. Entonces, ¿cómo explica esa pasividad del Consejo de Administración? Es importante saber por qué esa pasividad en estos momentos.

Usted ha dicho, señor Ministro, en dos o tres momentos de su intervención, que alguien le encargó esta operación. Queríamos conocer qué Ministro fue el que le encargó esta operación.

Señor Presidente, voy a intentar terminar. No obstante, quizás luego, en la réplica, podamos aportar algún dato más. De todas formas, creo que es fundamental que yo termine así, señor Ministro. Analizando su actuación, observo que fundamenta su actuación en dos líneas de de-

fensa, por su parte, para justificar la legalidad de la operación, con el argumento de por qué no va a poder especular el sector público como el privado, más o menos. Este punto de vista, político por su parte, es un concepto totalmente impresentable de la ética, porque ustedes mismos, el Grupo Socialista permanentemente ha estado diciendo que la gran lacra de este país en el problema de la vivienda ha sido precisamente consecuencia de la especulación. Eso lo han dicho ustedes a lo largo de este país y en los últimos años de gobierno socialista. Esa misma historia de sus argumentos quita por completo el suyo al aplicarlo aquí.

La segunda línea de defensa es que usted dice que la escritura de RENFE refleja lo pagado en su totalidad y manda la responsabilidad a los intermediarios. Pero es que no dice lo fundamental. Lo fundamental y lo correcto es que existe una única operación: venta de unos terrenos a RENFE, que se articula en dos fases, de una manera estratégica. La primera, venta del propietario a las empresas intermediarias y, la segunda, venta de éstas a RENFE. Y esto se comprueba perfectamente al ver las operaciones, puesto que son prácticamente simultáneas. Luego, si son simultáneas, RENFE estaba de acuerdo en esta operación e intentaba evadir unos impuestos fiscales. Se hicieron algunas operaciones con un intervalo de escasas horas y, para cerrar la operación, RENFE tenía que conocer necesariamente y estar de acuerdo con el propietario de los terrenos y con la empresa que hacía la intermediación. RENFE trató con los propietarios en un momento inicial y estuvo de acuerdo en instrumentarla en la forma de permitir este fraude fiscal. Decir, como hace S. S., que ellos han pagado los impuestos y que no han cometido ningún fraude es lo mismo que si ahora, por ejemplo, un fedatario o una entidad bancaria estuviera participando en un fraude fiscal o en una evasión de capital, y dijera: Como yo no he defraudado, estoy absolutamente libre de toda responsabilidad. Y eso no es así, señor Ministro. Luego es obvia su manifiesta complicidad o la complicidad de RENFE o la complicidad de Equidesa, que todo es decir lo mismo.

Señor Presidente, esto es todo de momento y luego continuaremos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Catalán (Convergència i unió), tiene la palabra el señor Sedó i Marsal.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor García Valverde, en primer lugar, nuestro cortés saludo.

En su detallada exposición ha marcado algo en lo que nosotros coincidimos. En el tema que tratamos existen dos fases claramente separadas, que, aunque las ha explicado muy detalladamente, necesitan ciertas precisiones. La segunda fase, que es cuando RENFE es ya propietaria de los terrenos, para mí es la más importante, pero voy a empezar por la primera.

Señor García Valverde, usted habla de eficaz gestión de los recursos y que la Administración y la empresa pública no deben ser símbolos de ineficacia. Pero en toda la primera fase, que es la de adquisición de estos terrenos, des-

de los propietarios iniciales —o desde las herencias, como, según algún medio de comunicación, ha expresado—, vemos que aquí la eficacia no ha existido.

Siendo usted Presidente de RENFE (entonces Ministro de Transportes, el señor Caballero), en la Comisión sí nos decía una frase, ya citada antes por parte de mi predecesor. Era aquella que, hablando del ancho europeo, decía que aunque tuviéramos dinero no deberíamos implantar el ancho europeo en la red, según consta en el «Diario de Sesiones» de la Comisión.

Se produjo un cambio de Ministro, y en diciembre de 1988 es cuando se publica la orden del Consejo de Ministros con el gran cambio, empezando por el ferrocarril de alta velocidad Madrid-Sevilla. Se encarga a RENFE un estudio para que en un plazo de seis meses vea la posible implantación del ancho europeo y trenes de alta velocidad. Esto era en diciembre de 1988 y aún no ha llegado a esta Cámara.

El amplio equipo directivo, que tan categórico era en una cosa, después pasa a ser categórico en otros. El estudio no viene, el Plan de Transporte Ferroviario queda, por cuestiones presupuestarias, dentro de RENFE y Ministerio de Transportes, obsoleto, por no decir parado. Ya sabemos todos la problemática presupuestaria que ha tenido el tren de alta velocidad, y, ante esto, hemos de pensar que la eficacia que se pide a la empresa pública en la gestión de los recursos quizá no ha sido tal, tanto más cuanto que creemos que este equipo directivo (que no tiene porqué ser exactamente el mismo, pero sí su número uno es coincidente en todos los momentos) tiene que tener el mismo estilo. No llegamos a comprender cómo en las compras que hace Equidesa, hasta llegar los terrenos a ella en un mismo día un terreno pase de 59 millones a 116 millones; otra finca, con distintas empresas, no el mismo día, sino al cabo de un par de meses, de 12 millones pase a 56 millones (esto en valores que constan en el mismo día que se realiza, o sea, hay una doble venta); otro terreno, de 52 millones pasa a 223 millones (es un resumen del cuadro de todas las operaciones), ni tampoco se comprende que haya variaciones que en un año y cuatro meses pasan de un valor de 1,5 millones a 104 millones de pesetas. Usted ha calificado lo anterior como una conducta de empresas que no puede juzgar y que toda la temática estará dentro de la investigación que se está realizando, y que ya se verá.

Si he citado estas cifras es porque dudamos de la eficacia que usted nos pregonaba. A mí me parece que la eficacia que podía pedirse a la empresa pública también tenía que haber detectado estas variaciones, si no eran realmente conocedores de las mismas, cuando había personas en estas sociedades instrumentales que tenían o habían tenido ya relaciones con la propia sociedad RENFE.

De todas maneras, dejo este tema, porque las investigaciones judiciales, bajo el marco en que están en estos momentos, deberán dar más luz al mismo.

Después está la segunda parte, que es donde podríamos hablar de recalificación. Se cita el artículo 47 de la Constitución, que dice que la comunidad participará en las plusvalías que genere la acción urbanística de los entes

públicos. Esto nos parece bien. Pero en este caso tenemos una duda; duda que puede estar en que si la cuestión es participar en la plusvalía que pueda tener una generación de acciones urbanísticas, o ir buscando, de una manera extremadamente distante, extraña, la generación de esas plusvalías. Este es un tema que a nosotros nos produce un cierto escozor y que no está claro. Por eso creemos que debe haber un debate para ver la legitimidad de este tipo de operaciones. Una cosa es participar en las plusvalías y otra es ir generando esas plusvalías por otro lado, porque hay muchos sitios donde se podrían generar e incluso solucionar algunos déficit presupuestarios existentes.

Usted nos decía, para dejar bien claro que no existía información privilegiada, que Renfe siempre ha actuado en el marco de las administraciones competentes y que esta información privilegiada no podía existir porque había habido una publicación de los documentos de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos. ¿En qué fecha se hicieron esas publicaciones, señor Ministro?

Le voy a hacer otra pregunta, señor García Valverde, usted dice concretamente que llegado el momento de preparar todo el plan, todo el proyecto, Renfe recibe el encargo de iniciar las operaciones. ¿De quién recibe el encargo Renfe? Porque en un principio daba la impresión que usted centrifugaba una serie de temas hacia las otras administraciones que habían intervenido.

Usted pide al final que exista la comisión de investigación. Nosotros creemos también que es verdaderamente necesario que haya una comisión de investigación porque el hecho de que haya una presunta implicación de una empresa pública y de su dirección, también pública, justifica la creación de la misma. Esta comisión será un buen reforzamiento del sistema democrático, del control del Parlamento respecto al Ejecutivo. En democracia es importante, ante el hecho de una irregularidad, no el hecho de que esta irregularidad exista, que siempre puede suceder, sino que pueda investigarse y que se pueda proceder en justicia según el resultado de la misma. Ahora bien, nuestro Grupo también desearía que esta comisión de investigación fuese conducida dentro de los términos de la legitimidad de toda la operación, de la legitimidad de estas recalificaciones, de este aprovechamiento de las plusvalías no entrando en la legalidad de las operaciones anteriores, por cuanto esto consideramos que está «sub iudice». Por tanto, en este aspecto no quisiéramos entrar, sino que quisiéramos debatir profundamente la legitimidad de la operación a través de esta comisión de investigación. También nos gustaría que en el Pleno de la Cámara se debatiese este tema ampliamente.

Quedo en espera de cualquier aclaración que pueda solicitarle en una segunda intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa por Cataluña tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Ministro, su intervención ha sido larga, pero para este portavoz no clara; ha sido fragmentaria. En ningún momento, a juicio tam-

bién de este portavoz, usted ha entrado a diseccionar los hechos, que es lo que debemos intentar hacer aquí para enjuiciar políticamente (que creo que sólo se trata de eso) lo correcto, lo acertado y lo coherente de esa gestión, o si esa gestión es ajena a las pautas políticas convencionales que nosotros deseamos en democracia.

Por tanto, intentaré diseccionar el tema con la información que poseo y confío en tener la fortuna de hacerlo. Voy a procurar realizarlo en varios apartados. En lo que usted ha hablado de la especulación, intentaré señalar cómo se producen los movimientos internos en Renfe y Equidesa para la compra, porque creo que es interesante saber cómo se realiza definitivamente la compra y cómo se realizan las relaciones con los compradores y los inquilinos que existen en determinados terrenos. Para centrar un poco el tema conviene plantear estas vías de análisis.

En el tema de la especulación creo que usted tiene una visión bastante optimista sobre su propia gestión. Cuando empieza toda la cuestión de los terrenos y se hacen las primeras compras, en febrero de 1990, todavía no hay absolutamente ningún estudio real, ni un anteproyecto, ni absolutamente nada sobre la vía de ferrocarril que tiene que pasar en su momento por San Sebastián de los Reyes y, por supuesto, no hay ninguna valoración, ni siquiera aproximada, del real valor que va a tener esa vía. Por tanto, se comienza toda la operación de compras de terreno sin ninguna aproximación rigurosa del valor exacto de la infraestructura que allí se piensa realizar, absolutamente sin ningún estudio de esa naturaleza; solamente hay un compromiso de entregar un anteproyecto el 15 de mayo de 1990, anteproyecto que no se entrega y que Imeco comienza a realizar a partir de junio de 1990. Hasta esa fecha, repito, no hay absolutamente dato cierto alguno aproximativo sobre el coste real de esa infraestructura y, sin embargo, Renfe entra en la operación de comprar terrenos. Comprar terrenos, además, sabiendo que por el Plan general de ordenación urbana de San Sebastián de los Reyes —que no debemos olvidar que es quien inicia y tramita los planes generales son los ayuntamientos— aquel suelo está clasificado como no urbanizable. Aún más, no hay iniciativa alguna por parte del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, en ese momento, para comenzar a revisar el plan general, no lo hay. Tampoco lo hay a la fecha en que estamos. San Sebastián de los Reyes tendrá que contratar su equipo redactor, sacarlo a concurso y comenzar la redacción del plan. En la fecha en que nos encontramos, en diciembre de 1991, insisto en que todavía no se ha comenzado la revisión del Plan general de San Sebastián de los Reyes.

Por tanto, el único indicio que usted tiene, que tiene su organismo, Renfe, y que tiene Equidesa de que puede haber un cambio de clasificación es el del estudio que hace la Comunidad Autónoma de Madrid, no vinculante, por supuesto, porque no es ni muchísimo menos, el organismo que aprueba inicial ni provisionalmente los planes generales y que ahí plantea un área de oportunidad.

Además, da la casualidad de que el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, el día 10 de enero de 1990, le manda a la Comunidad Autónoma de Madrid todas las

iniciativas que ha tomado ese Ayuntamiento para comenzar la expropiación de esos terrenos. Es decir, ustedes comienzan a hacer la operación de compra de terrenos sabiendo que el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes ha iniciado esas acciones ante la Comunidad Autónoma de Madrid porque desea su expropiación. Expropiación que, según las ya realizadas allí para obras públicas, por ejemplo, la nacional I, están entre 600 y 650 pesetas metro cuadrado. Son datos que considero interesantes para entrar en el problema de otra manera, que creo más sustancial, porque estamos haciéndolo con quien realmente tiene competencias urbanísticas en la materia.

No obstante, lo cierto es que Renfe y Equidesa deciden entrar en el tema; y deciden hacerlo, y esto lo hemos podido comprobar, y después de que nuestro compañero José Luis Núñez hiciera una pregunta parlamentaria al señor Ministro. Como consecuencia de esa pregunta parlamentaria se han realizado diversas actuaciones en Renfe, entre ellas determinados informes y determinadas auditorías que nosotros hemos conseguido obtener. Entre esos informes vemos, en primer lugar que el señor Echeverri, en octubre de 1991, habla de que se comienza una operación que, de alguna manera, pilota el señor Pinedo, y hay otro informe del señor Conesa en el que dice literalmente que a él le informó el señor Pinedo que la operación había sido acordada con el Concejal de Urbanismo del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, con el visto bueno del Ministerio y de la Comunidad.

Como usted puede comprobar, señor Ministro, es muy poco administrativo el acordar con un concejal, el acordar con la Comunidad sin reflejar nada sin un documento del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes que avale ese acuerdo, nada más y nada menos que la clasificación de unos terrenos porque no hay absolutamente nada, sin embargo, existe este acuerdo que se manifiesta aquí. Por lo tanto, creo que sí podemos hablar con claridad y con rotundidad de la existencia de una información privilegiada, información privilegiada para un organismo público, si usted quiere, pero al fin y al cabo información privilegiada.

Con esos datos el señor Pinedo plantea una operación; operación que usted me permitirá, señor García Valverde, que yo rotundamente la califique no de especulativa, sino de superespeculativa. Además, sólo se puede plantear esta operación tal y como lo realiza el señor Pinedo una de dos: O estando fuera de sus casillas, o teniendo una información que no tiene nadie. Porque el señor Pinedo plantea, nada más y nada menos, en esos terrenos de 235.000 metros cuadrados, una edificabilidad de 2,5 metros cuadrados techo-suelo.

Usted ha dicho que incluso en el documento de la Comunidad Autónoma de Madrid se plantea aquello como suelo urbanizable, y como usted bien sabe, el suelo urbanizable en España, hoy por hoy, tiene una densidad máxima de 75 viviendas por hectárea, que viene a equivaler a 0,75 metros cuadrados techo-suelo. Ponga que sean viviendas de 200 metros cuadrados; sería 1,5 metros cuadrados techo-suelo. Como usted ve, la diferencia es notoria con los 2,5 metros cuadrados techo-suelo.

¿Qué información tenía el señor Pinedo? ¿Qué no iba a ser urbanizable? ¿Qué iba a ser urbano y, por lo tanto, la edificabilidad iba a ser mayor? No me cabe otra idea, porque, si no, difícilmente se puede hacer un estudio económico de la naturaleza que hace el señor Pinedo, que, además, plantea que va a valer 18.000 millones de pesetas el conjunto de la obra pública que se va a hacer allí, cuando reitero que hasta ese momento (febrero de 1990) no había ningún estudio técnico de Ineco ni de ningún otro organismo técnico que avalara que se iba a hacer esa obra, ni siquiera llegar al presupuesto aproximado.

Yo me atrevo pues, a calificar la operación de altamente especulativa. Comprar unos terrenos por un precio y aumentar drásticamente el valor hasta tal punto que el señor Pinedo plantea que hay una plusvalía de 75.000 pesetas metro cuadrado es realmente fuerte. Por lo tanto, señor García Valverde, me atrevo a calificar, insisto, de especulativa la operación, que se hace, además, sin acuerdos corporativos claros, no hay acuerdos de Ayuntamiento, y sólo con una red de mecanismos que no es en absoluto apropiada para la gestión de la cosa pública, y como tal yo se lo manifiesto.

En el siguiente punto en el que yo quisiera entrar, señor García Valverde, es en cómo se financia la compra por parte de Equidesa y por parte de Renfe.

Usted dice que es normal que se planteen cuatro líneas de conexión entre el Presidente de los organismos de Renfe, que es el señor Rodes Biosca, y usted. Yo, sinceramente, creo que no son de recibo estas cartas para librar dinero. Cartas en las que se dice: Te ruego tramites un anticipo de tesorería de hasta mil millones de pesetas a favor de Equidesa, con el fin de posibilitar la realización de determinadas inversiones inmobiliarias de muy alta rentabilidad en el corto y medio. Es que ni siquiera cita la operación, señor García Valverde. Comprenderá usted que esto es anormal, es enormemente irregular, y en una empresa pública mucho más, aunque yo creo que en una empresa privada tampoco se hacen las cosas así, diciendo: Para determinada operación le pido a usted —presidente de la empresa privada— que me dé mil millones de pesetas. Francamente, no creo que se haga esto ni siquiera en la empresa privada. Por tanto, yo creo que es enormemente irregular cómo se financian estos mil millones de pesetas, cómo llegan estos mil millones de pesetas a la empresa de Equidesa, financiada al cien por cien por Renfe.

Pero es que aún hay más, señor García Valverde. Concretamente, en la auditoría que se efectúa por orden de la señora Sala se dice, al principio de la misma, que la característica de esta operación que se ha realizado es, precisamente, que se hace sin el conocimiento de los Consejos de Administración de Equidesa y de Renfe. En esa misma auditoría se comprueba que la primera noticia que el Consejo de Administración de Equidesa tiene de este asunto es el 29 de junio de 1990, es decir, después de que se haya producido la última compra de terrenos en San Sebastián de los Reyes. En ese momento es cuando lo conoce el Consejo de Administración de Renfe; y en el acta se dice que determinados miembros del Consejo de Admi-

nistración de Equidesa se llaman a escándalo —no lo dice así exactamente—, se muestran preocupados por la operación. Francamente, yo también me mostraría enormemente preocupado si lo fuera, y no sé si usted convendrá conmigo que tampoco esto es una práctica normal, que se hagan operaciones de esta naturaleza sin que lo conozcan los Consejos de Administración.

El auditor interno que efectúa esta auditoría dice también que se informa al Consejo con posterioridad; no consta información anterior al Consejo; no se clarifica el carácter de la operación; se refleja como inversión inmobiliaria y no como operación lucrativa especulativa; tampoco se hace referencia al carácter temporal de la misma, y se involucra a Renfe como elemento financiador de la operación y propiciador de la misma.

Además, señor Ministro, hay otro asunto que usted también conoce. El problema es que el Consejo de Administración de Renfe tampoco llega a enterarse de que existe una ampliación de capital real para Equidesa de 1.500 millones de pesetas, ya que, según una certificación que tengo aquí, firmada por don Pedro José Peña, Secretario del Consejo de Administración de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, se dice que el Consejo de Administración de dicha Red Nacional, en sesión de 28 de diciembre de 1990, ha adoptado, entre otros, los siguientes acuerdos: Autorizar la ampliación de capital de Equipamientos de Espacios y Estaciones, Sociedad Anónima (Equidesa) en la cantidad de 1.500 millones de pesetas, totalmente suscritos y desembolsados por Renfe al formalizarse por parte de Equidesa el correspondiente acuerdo de ampliación.

Fijese usted, una operación que se hace en marzo, que usted libra mil millones de pesetas, que luego libra 800, que devuelven 350 ó 450, y es en diciembre de 1990 cuando ante Consejo de Administración de Renfe se plantea que ahí existe una ampliación de capital. Y lo que es peor, la señalada ampliación de capital —dice el mismo certificado— será efectuada con cargo al valor de los rendimientos urbanísticos obtenidos por los Convenios Urbanísticos Ferroviarios suscritos no entre Renfe y el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, sino entre Renfe y el Excelentísimo Ayuntamiento de Barcelona; algo que yo creo extraordinariamente interesante y singular.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego vaya concluyendo, señor Andréu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Ruego al señor Presidente que me deje concluir, porque no me queda tampoco tanto. Creo que es interesante, en cualquier caso, lo que le digo.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que haga un esfuerzo de síntesis.

El señor **ANDREU ANDREU**: Lo estoy haciendo, señor Presidente.

En cualquier caso, da la casualidad de que esa operación urbanística de Barcelona, según cuenta un periódico

catalán del 27 de noviembre, está incluso en crisis, y parece ser que ni siquiera se lleva a cabo. Pero esto es una anécdota.

Lo cierto y verdadero señor Presidente, es que usted bien sabe que por la Intervención General de la Administración del Estado está prohibido hacer este tipo de operaciones; está prohibido destinar dinero proveniente de convenios urbanísticos a destinos como el que usted plantea. Se lo digo igual que figura en este mismo informe de gestión, que se ha editado cuando usted era todavía Presidente de Renfe, y que dice: «Renfe, por su naturaleza de entidad de derecho público, presenta sus cuentas anuales de acuerdo con los principios y criterios contables fijados por la Intervención General de la Administración del Estado. Dichas cuentas anuales no se han elaborado en su totalidad, de conformidad con principios y criterios contables generalmente aceptados.

La principal diferencia entre ambos criterios que afecta a Renfe se refleja en la nota 3, y es fundamentalmente lo que dice el auditor que realiza esta auditoría, que manifiesta que, efectivamente, no se pueden realizar estos trasvases de capital como aquí se han planteado el 28 de diciembre de 1990. Por tanto, creo que también la operación ahí es extraordinariamente irregular, señor García Valverde.

Por último, quisiera entrar en otro tema que no es menos importante, y es cómo se realiza la compra. En primer lugar, las tasaciones, que usted lo ha planteado. Pero qué casualidad que las tasaciones se realizan, concretamente una de Punto y Coma, el 28 de marzo de 1990, las compras se han empezado a principios de dicho mes de marzo de 1990, y la tasación se hace una vez que se realizan las dos primeras compras. Esa tasación de Punto y Coma, concretamente —una tasación que, por cierto, está bastante bien hecha en sus primeras páginas, y se lo digo porque, entre otras cosas, casualmente he hecho muchas tasaciones, está encaminada a valorarlo como terreno rústico. Hasta tal punto es así que lo que analiza son los tipos de cultivo que se pueden hacer, las hidrometrías, la pluviosidad, etcétera. Pero de pronto —y esto también le llama la atención al auditor de Renfe— aparece una última página escrita con una letra diferente, y firmada en 28 de marzo —lo dice también el auditor, no me extraña solamente a mí— que dice: «Tasación». Y termina diciéndolo: «Tomando un precio de mercado de 7.000 pesetas metro cuadrado, tendremos, en base a datos facilitados por el cliente...» Pero, Dios mío, ¿cómo se puede hacer una tasación en base a datos facilitados por el cliente? Además, un cliente que ha comprado hace nada dos parcelas y que realiza la tasación después de haberlas comprado. Permítame usted que considere esto enormemente extraño.

Después de esta tasación se compran unos terrenos que nada más leyendo las sucesivas transmisiones que se han realizado en ellos se comprueba que son absolutamente escandalosas. Es decir, hay varias parcelas que tienen dos transmisiones en un mismo día, transmisiones que varían de un millón y medio de pesetas a ochenta y siete con dieciocho millones de pesetas, algo realmente singular. Y hay algunas otras que tienen hasta cuatro transmisiones en

un tiempo realmente escaso. Una de ellas se comienza el 9 de febrero de 1990 por un millón de pesetas; se vuelve a hacer el 2 de marzo de 1990 por ocho millones; el 29 de mayo por doce millones, y también el 29 de mayo por cincuenta y seis millones. Es decir, son transmisiones francamente curiosas.

Creo que lo menos que puede hacer una empresa como Equidesa es tener más cuidado con este tipo de operaciones, y, por supuesto, tener también cuidado —aunque por lo visto usted crea que no— con quien lo compra. Me parece interesante porque es una práctica que realizan muchas empresas (y también lo hace Renfe al final, después de este famoso escrito que plantea mi compañero José Luis Núñez), el encargar a unos detectives privados, curiosamente, que le analicen quiénes son todas esas empresas, y hay un informe de esos detectives privados realmente preocupante, porque la solvencia de todas ellas es nula. Y si usted hubiera conocido la solvencia de esas empresas —usted o el señor Rodes—, o no hubieran actuado de buena fe —estoy haciendo esta hipótesis—, o estaríamos en una situación de auténtica locura. Pero la solvencia es francamente nula, repito, y a pesar de eso se hace.

Y hay algo aún más grave. Dice usted que hay solamente dos casos de inquilinato. Creo que no; hay seis. Son tres casos de inquilinato que paga directamente Renfe y otros tres casos de inquilinato que paga la empresa Fellow, pero hay, insisto, hasta seis casos de inquilinato. Lo que a mí, en última instancia, me llama muchísimo la atención es que el comprador ni siquiera investigue la situación del inquilino de un terreno, porque en el caso de la empresa que era la inquilina de ese terreno, que si no recuerdo mal se llama algo así como General Eléctrica... —no estoy seguro, no voy a nombrar otra, pero es una empresa conocida, que ha salido en los medios de prensa—; el caso de esa empresa, repito, es que no tiene actividad, y por lo visto ni siquiera se comprueba si está haciendo un falso inquilinato o no. Perdóneme, señor García Valverde, pero tanta ingenuidad la verdad es que me sobrecoge, francamente me sobrecoge.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego concluya, señor Andréu.

El señor **ANDRE ANDREU**: Terminó ya, señor Presidente.

Yo creo que en este tema, y aunque ya le digo que no entro en las cuestiones judiciales, los jueces dirán lo que tengan que ser, pero políticamente yo puedo enjuiciar que usted como Presidente de esa empresa pública ha sido extraordinariamente negligente; como mínimo extraordinariamente negligente. Y, por tanto, aunque usted ha planteado el tema de la posibilidad de convocar una comisión, si efectivamente se convoca muy bien, pero mi opinión es que incluso nos puede ahorrar esa comisión.

Yo pienso que los datos son de tal naturaleza (y no son datos que nosotros nos inventemos, sino que vienen de auditorías internas de Renfe, con juicios importantes y graves de Renfe), que yo creo que aconsejan que usted no siga siendo ministro. Sería bueno y sería lo más sensato

para todos el que este país no tuviera un ministro que, como usted, ha demostrado en Renfe que ha tenido una actuación enormemente negligente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Ministro, usted ha basado el alegato de su defensa en dos leyes muy recientes: la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre y la Ley del Suelo, y eso nos lleva a leerle brevemente lo que en el año 1934 decía Azaña en este sentido. Decía: «En España, el que quiere hacer vida de aventurero empieza por tomar un seguro haciéndose votar en las Cortes una ley. Y yo, en la historia picaresca política de mi país, estoy harto de saber que todo el que ha querido negociar con la influencia del Estado jamás se ha expuesto a cometer un delito; ha tenido antes la precaución de sacar del Parlamento o de los gobiernos textos legales que el día de mañana le amparen con la impunidad. —Grandes aplausos».

Señor Ministro, su explicación no puede ser satisfactoria, porque sólo desmenuzando parte del proceso arranca usted verdades parciales, que es tanto como establecer verdades que no son demostrables.

Esto no es un proceso penal, hemos de juzgarlo desde un punto de vista político, y desde esa óptica vamos a juzgarlo nosotros en nuestro Grupo. Sin embargo, hay principios constitucionales y legales que nadie puede vulnerar, mucho menos los poderes públicos, y mucho menos, por supuesto, una empresa como Renfe, que tiene como objeto esencial el prestar un servicio público.

Tomemos cuatro puntos de partida en los que basar su responsabilidad, porque el acto en sí mismo —no la instrumentación del acto, no la ejecución, no la aparición de determinados sujetos— es ilegal.

En primer lugar, tanto la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre como la Ley del Suelo no le autorizan a usted, como Presidente de Renfe a una actuación igual a la que dio pie a estos acontecimientos, y luego lo demostraremos.

En segundo lugar, como consecuencia de ello y por incumplimiento leyes cabe preguntarse una cosa fundamental: ¿Esto se hizo por su propia iniciativa o a iniciativa de instancias superiores?

En tercer, lugar, hay una práctica de gestión que usted afirma introducir en Renfe, muy personal, muy peculiar, basada en la actuación de asesores con capacidad ejecutiva, que neutralizan y actúan al margen muchas veces de la propia empresa, y que lo hace a usted más responsable y alentador de estas actuaciones.

Y, en cuarto lugar, como punto de partida, hay una chapuza al mezclarse con sociedades instrumentales y eventualmente con algún especulador profesional. Luego las leyes no le autorizan al acto, y en el núcleo del acto está el Presidente de Renfe.

La Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, aprobada en el año 1987, al tratar los posibles mecanismos de financiación de todas aquellas actuaciones necesarias

para establecer o llevar a cabo líneas ferroviarias, admite la aportación de particulares, pero llega hasta ahí y ahí termina, además de los presupuestos y además de los convenios con administraciones públicas. En modo alguno consiente la especulación, y tampoco la legislación urbanística. Nunca he oído algo tan desvariado en urbanismo en toda mi vida profesional y política.

Cuatro pasos sencillos y simples debió dar Renfe para que esta operación tuviera una plena cobertura legal. En primer lugar, aprobar el trazado de viabilidad y el anteproyecto del trazado. En segundo lugar —todos concatenados—, proceder a la inmediata revisión, no promesa de revisión ni líneas maestras, no, revisión —con su información pública, etcétera, como exige la Ley del Suelo y los Reglamentos de planeamiento y de gestión urbanística— de los instrumentos municipales, y en su caso regionales, de carácter urbanístico, y la utilización de los planes especiales del Reglamento de planeamiento previstos para la protección de infraestructuras, artículo 80, que puede, además, formular la propia Renfe, no necesariamente los ayuntamientos.

Todo esto le hubiera permitido a usted dar el tercer paso, que hubiera sido, una vez realizada la planificación y una vez elaborado el plan especial, equilibrar cargas y beneficios entre particulares y Renfe. Usted podía fijar el sistema de expropiación junto con los ayuntamientos —especialmente después de la nueva Ley del Suelo, expropiación por valor catastral— y eso le permitía repartir usos y volúmenes, cargas fuera del PER de donde debiera, líneas de protección, delimitar un área de tanteo y retracto a favor de las instancias municipales para matar la especulación y poder neutralizar cualquier movimiento especulativo, además de otros añadidos, como elaborar un estudio impacto-ambiental o fijar plazos para la expropiación o la ejecución.

Pero lo que es más grande, todos estos pasos legales que yo le digo, dados concatenadamente y con arreglo a la legislación urbanística, que nada tienen que ver con lo que usted dijo, le hubieran permitido, una vez ordenado el territorio, urbanizar y sacar a subasta pública terrenos para su edificación, con el amparo de la ley y las normas regionales y locales, y generar una ganancia legal y transparente para financiar operaciones de Renfe. Y frente a todo esto, usted, como Presidente de Renfe, lo que hace es avalar una operación estrictamente lucrativa.

Además, es peculiar el sentido que usted tiene de la especulación tal como nos lo ha dado aquí: la retención. Tan especulativa es la retención para elevar artificialmente los precios de los terrenos inmuebles, como el comprarlos a cinco y venderlos a cien el mismo día, absolutamente igual. Además, ese afán lucrativo que usted se ha sacado de no sabemos dónde no tiene nada que ver tampoco con la exposición de motivos de la Ley del Suelo, que dice lo siguiente: No sería justo ni coherente —señor Ministro— con el contenido del artículo 47 de la Constitución —ése que menciona que no podemos especular nadie, primero los poderes públicos— que las entidades locales utilicen los terrenos de su propiedad con miras puramente lucrativas.

Es decir, no pueden las entidades locales y puede Renfe, contribuyendo a incrementar las tensiones especulativas en lugar de atenuarlas. Maravillosa interpretación de lo que es lucrativo y especulativo, señor ex Presidente de Renfe, señor Ministro.

Por tanto, en lugar de dar todos los pasos que debió en materia de urbanismo usted hace otra cosa. Porque, ¿qué tiene que ver todo este proceso legal, que usted debió hacer totalmente alejado de la compra en nombre de Renfe de unos terrenos rústicos, con su consentimiento y sin control legal para la adquisición por empresas instrumentales a terceros de buena fe? ¿Qué tiene todo esto que ver con la compra de terrenos presuntamente urbanizables —en la cabeza de unas personas, por muy dignitarias públicas que sean—, que no lo son todavía? Nadie pudo conocer, por ningún proceso de información pública, ni pudo optar legítimamente a defender su terreno como urbanizable porque era rústico en el momento en que apareció Equidesa por allí ¿Qué tiene que ver el proceso legal urbanístico en el que usted debió ampararse, con el acto que ha cometido? Ese acto es lo esencial, no los terceros que han aparecido.

Ha hablado de la posibilidad de que en una gestión moderna de una empresa pública se pueden obtener plusvalías. Claro que puede obtener plusvalías 'faltaría más', plusvalías legales mediante procedimientos legales. Pero eso sí, con la cobertura del Parlamento, con la cobertura de una ley, con la cobertura de las normas regionales o con la cobertura de las normas locales, pero nunca con la cobertura única de un escrito del Presidente de Renfe.

Señor expresidente de Renfe, señor Ministro, cuatro cuestiones permitieron esa cadena de actos especulativos, y cuatro pasos le hubieran evitado a usted y a todos los españoles encontrarnos en esta penosa situación. Por tanto, cuatro son las preguntas con las que quiero y debo terminar mi intervención.

En primer lugar, ¿qué nos puede decir de la cadena de la toma de decisiones en el contexto de una operación presuntamente ilegal? Es decir, ¿quién recibe instrucciones de quién en el orden político, en el orden administrativo, y, dentro de éste, especialmente en el orden ferroviario y urbanístico? Y ¿qué reuniones mantuvo usted como Presidente de Renfe y con quién para llevar a cabo esta operación?

En segundo lugar, ¿cómo es posible consentir, junto a unos asesores, la materialización de una operación que más que utilizar información privilegiada fabrica especulación? ¿Cómo es posible eso? ¿Cómo es posible que, además, se permita eludir el pago del IVA al abonar 400 millones de pesetas a arrendadores supuestos por indemnizaciones supuestas, lógicamente? ¿Conocía y compartía el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones estas operaciones —u otras— destinadas a obtener plusvalías para la financiación de operaciones ferroviarias? ¿las conocía y las compartía?

En tercer lugar, al defender usted la legitimidad de esta operación, ¿nos está queriendo decir, señor Ministro, que el resto del Plan Felipe o el resto del tren de alta velocidad se está financiando de igual manera? ¿Se está financiando de igual manera el tren de alta velocidad?

En cuarto lugar, ¿no cree que esta cadena de irregularidades, que arrancan de la ilegitimidad misma del acto de compra-venta y no de desviaciones posteriores como nos ha querido usted señalar aquí, es igual a una irresponsabilidad política clara y contundente?

Nosotros también hemos solicitado, como el Grupo Popular, una comisión de investigación. ¿Aprobará el Grupo Socialista la creación de esta comisión de investigación?

Señor Ministro, esperamos sus respuestas más claras y contundentes que su explicación inicial.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Vasco (PNV), tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Ministro, quiero desearle suerte porque a nosotros —se lo digo sinceramente— nos gustaría que se aclarase este asunto. Nos gustaría que en esa Comisión de investigación —que no dudo, como quien me ha precedido en el uso de la palabra, que el Grupo mayoritario la vaya a apoyar, estoy convencido de que sí— se pudieran clarificar todos los temas que están oscuros. Nosotros lo vemos difícil, pero nuestro deseo, señor Ministro, es que se aclare por el bien de todos.

Señor Ministro, nosotros entendemos que es lícito, en principio, aprovechar las plusvalías derivadas de recalificaciones del suelo, siempre naturalmente que cubran necesidades sociales colectivas y de interés público. También estamos de acuerdo en que las actuaciones urbanísticas tienen un carácter meramente instrumental, pero, naturalmente, todo ello debe seguir unas normas fundamentales, tanto legales, como éticas. Aquí las legales se han apuntado y estamos de acuerdo. Respecto a las éticas, se han mencionado, o usted ha apuntado algo que debe tenerse en cuenta. En todo caso, esto debe hacerse con luz y taquígrafos.

En estos momentos no podemos llegar a una conclusión tajante. Nosotros apoyamos la creación de esa Comisión de investigación que usted ha propuesto, que ya había sido pedida por el Grupo Popular, y no dudamos de que el Grupo mayoritario también apoyará esta iniciativa. Señor Ministro, no tenemos grandes esperanzas —tengo que decirselo sinceramente— de que se clarifiquen las actuaciones y situaciones, que siguen oscuras. Pensamos que si estaban prevista —nos parece bien— la aportación de suelo para viviendas sociales, que no se aprovechó la información privilegiada; que, efectivamente, es bueno que se pase todo por escrituras públicas, y eso facilitará mucho la labor de la Comisión, de cuya existencia no dudo; pero no vemos claro que no pueda haber especulación por definición, como usted ha dicho, señor Ministro.

Entendemos que le han dejado solo. Todos los que ha citado usted como compañeros de planificación de esta operación se han callado, y han tenido verdaderamente muchas oportunidades de salir en su defensa. Señor Ministro, tal y como usted lo plantea, esas personas con pocos medios y, en todo caso, con necesidades a quienes les venían tan bien esas viviendas sociales para las que usted aportaba suelo, y esas líneas de transportes tan nece-

sarias para llevarles a sus puestos de trabajo, casi debían a salir en una manifestación en su favor. Tampoco lo han hecho. Parece que beneficia a miles de personas realmente. Pero, señor Ministro, si bien es lícita la filosofía, el sistema que se ha llevado a cabo es nefasto. No está nada claro. Además, usted tiene que comprender, porque lo habrá leído en los medios de información, en la opinión pública y en las encuestas, que la gente no lo entiende. La gente no es tonta, señor Ministro. Si la opinión pública piensa eso es que, seguramente, no está claro, y se ha metido en un túnel que parece que está en curva porque no se ve la luz al fondo.

Nosotros, en definitiva, no lo vamos a juzgar en este momento, porque seríamos incoherentes si, por una parte, estuviéramos apoyando la creación de esta Comisión de investigación y, por otra, hiciéramos un juicio previo. Señor Ministro, vamos a esperar a que esa Comisión —que no dudamos de que se creará— investigue el tema, haga un informe o un dictamen, y después tomaremos posición.

De los problemas que se han planteado respecto a otras sociedades interpuestas, fantasmas, que en este momento están en los juzgados, pensamos que todo ese tema que está «sub iudice» hay que dejarle seguir el camino que está llevando hasta el momento porque las personas adecuadas, los magistrados, serán responsables, como lo han sido hasta ahora, y darán su veredicto, que nosotros acataremos porque nos parecerá bien.

Señor Ministro, vamos a esperar a esa Comisión y le deseamos suerte. Queremos que se aclare todo, pero en este momento no vamos a juzgar nada.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, el señor Oliver tiene la palabra.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Señor Presidente, señorías, no voy a entrar a juzgar los vaivenes de la política en materia de ferrocarriles que ha seguido el Gobierno, porque entiendo que no es el tema de esta comparecencia, aunque a lo largo de mi corta intervención necesariamente tendré que hacer referencia a si se aplican o no los mismos criterios de esta operación en el resto del Estado español.

No voy a juzgar tampoco, señor ... me va a permitir que le diga ex presidente de RENFE, porque usted no está compareciendo aquí en calidad de Ministro, aunque haya hecho uso de esa facultad que tiene como Ministro. Entiendo que su comparecencia es más como ex presidente de RENFE, para justificar o explicar una actuación como tal. Por tanto, insisto, no voy a juzgar su actuación personal, que pospongo o aplazo hasta conocer los resultados de la Comisión de investigación de la que usted y el PP —tanto monta, monta tanto— se adjudican la paternidad. Usted lo ha propuesto aquí, el PP lo había pedido ya y me imagino que, al igual que han dicho otros grupos, el Partido mayoritario que apoya al Gobierno —espero que esta vez sí— nos lo conceda y que, por tanto, si se pueda constituir esa Comisión.

Pues bien, hasta que esta Comisión no haya concluido

sus trabajos no voy a juzgarle a usted ni voy a citar ningún nombre ajeno al suyo, porque es el objeto de esta comparecencia (permítame la palabra), porque creo firmemente en los principios constitucionales de que hay que presumir la inocencia de todos los ciudadanos mientras no se demuestre lo contrario.

También quiero hacer constar que en ningún momento ha pasado ni pasa por mi imaginación la idea de que usted ha participado en operación de lucro directa o indirecta que le pueda beneficiar a usted. Que quede claro que en ningún momento esa presunción ha pasado por mi cabeza.

Como ex presidente de RENFE sí quiero hacerle algunas reflexiones, algunas consideraciones sobre algo que usted ha explicado hoy en su comparecencia. La primera es que no me parece en absoluto justificable, señor García Valverde, el principio que subyace en toda su exposición de que el fin justifica los medios. La especulación, en el lenguaje de la calle, es la compra de unos terrenos o de algún bien que aparentemente no tiene valor, o tiene un valor relativamente bajo, para, previas las modificaciones que sean precisas en materia urbanística (la recalificación de terrenos, la inclusión en algún plan urbanístico, etcétera), producir una revalorización importante de los mismos.

No me vale el hecho de que estuvieran de acuerdo varias instituciones, porque esto abriría un precedente peligrosísimo en todo el Estado, que, además, traería consigo consecuencias que podrían ser insolidarias. Si RENFE solamente va a dar servicio a determinados municipios en los que es posible una recalificación de terrenos que produzca una revalorización de la que se beneficie RENFE y con eso permitirle llevar adelante determinados planes de actuación, ¿dónde están los principios de solidaridad social del Partido al que usted representa? ¿Es que no va a aumentarse el servicio en aquellas zonas del territorio español en las que no sean posibles esas operaciones? Hay una incongruencia o, por lo menos, no hay una conexión con lo que debe ser el principio de solidaridad social (muchas veces, cuando yo reclamo algo para la tierra a la que represento, como partido regionalista, se me acusa de falta de solidaridad), porque aquí no aparece muy claro el principio si se aplicara esto como una norma de RENFE en el futuro.

Otro tema importante es que ha tenido usted un cuidado especial en insistir en que lo que se pretendía con esta operación era conseguir llevar adelante esos transportes públicos para una determinada zona y, además, resolver el problema de la vivienda facilitando suelo urbanizable a un precio prudencial y razonable, al ayuntamiento.

Como va a haber esa Comisión de investigación es ahí donde hemos de analizar todos y cada uno de los pasos de algunos de mis compañeros de otros Grupos políticos han desarrollado aquí ya esta tarde. Creo que si esa Comisión va a funcionar, aquí hay que hacer más una valoración política y no descender al terreno de la legislación, pero se han dado muestras de que había otros caminos que hubieran sido más razonables para llevar adelante este tema.

Insisto en que no me parece serio, no me parece conveniente, no me parece razonable aducir estos principios para justificar la operación. Como tampoco me parece excesivamente serio el recurrir a la Constitución, a que se pretende cumplir un principio constitucional de redistribución de la riqueza, al decir que, con esta operación, lo que se pretendía era llevar adelante el principio constitucional de una mejor redistribución de las plusvalías. Señor García Valverde, hay otros procedimientos previstos por la ley y que, en todo caso, no pueden ni deben situar al (entiéndame, dicho entre comillas y sin ánimo de señalar) especulador oficial, al especulador público por encima del especulador privado. Los dos tienen el mismo tratamiento y, si los principios que aplican son los mismos, no pueden tener un tratamiento distinto a éste.

El señor García Valverde también ha aducido otro criterio que es para mí importante, que es la rentabilidad. Estamos hablando de RENFE; estamos hablando del Gobierno socialista, porque al Presidente de RENFE lo nombra, y lo nombra, el Ministro del ramo correspondiente; estamos hablando, por tanto, de una unidad de actuación y nos parece, por lo menos, incongruente aplicar principios de rentabilidad y de eficacia en esta operación cuando hay muchísimas operaciones, muchísimas decisiones, de este Gobierno y de la política ferroviaria de este Gobierno que riñen totalmente con esos principios de eficacia y de rentabilidad. Que me expliquen qué principios de eficacia y de rentabilidad han primado, por ejemplo, para determinar que haya un terminal de tren de alta velocidad en la Expo-92, a no ser que, aplicando los mismos criterios, ya se hayan previamente comprado los terrenos que hay al otro lado de la Cartuja para, en su momento, recalificarlos y obtener un beneficio para el erario público. No digo que para nadie más, pero comprenda que esos criterios no son fáciles de admitir.

No quiero seguir insistiendo en estos principios, porque creo que quedan bastante claros y queda asimismo bastante clara cuál es nuestra posición, desde la presunción de inocencia, desde la seguridad de que vamos a esperar a que esa Comisión de investigación sea la que dictamine a la vista de todo lo que ha sucedido en esta operación, si es o no legal y si es o no ética y moral, además de legal, que es muy importante.

Por último, solamente quiero hacer una pregunta que han formulado casi todos los demás grupos políticos, y es la siguiente. En uno de los pasajes de su intervención (que he de reconocer que estaba muy meditada y muy detallada, pero para mí era como un falso silogismo porque los principios en los que se basaba toda su argumentación no eran totalmente de recibo), han dado a entender que la operación fue autorizada, etcétera. Y mi pregunta es la que hacemos todos: ¿Recibió usted instrucciones de algún superior jerárquico, en ese momento como Presidente de RENFE, para llevar adelante esta operación? O, si no recibió instrucciones, ¿recibió el visto bueno, la permisividad en la actuación? ¿Hasta qué límite llegó esta permisividad? ¿Hasta el Jefe del Gobierno? ¿Se quedó a nivel de Ministro? No creo que haya ya más intermediario entre usted —me refiero al Presidente de RENFE entonces—

y el correspondiente responsable, que es el Ministerio.

A partir de ahí, todo lo demás es una valoración que tienen que hacer ustedes. Si conviene o no a su Gobierno que usted siga siendo Ministro; si conviene o no a su Partido lo que está sucediendo; si tiene o no un coste político para ustedes, eso es algo que ustedes tienen que decidir ahora y que, en su momento, decidirán los electores en las urnas. Ahí no tengo nada que añadir. Simplemente, esperar su respuesta a las preguntas que le he hecho y pedirle al Grupo Socialista que apruebe la creación de la Comisión de investigación, con la seguridad de que iremos a ella con posiciones absolutamente objetivas, deseando que se busque la verdad y no condenar de antemano a nadie.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Gracias, señor García Valverde, por su comparecencia en la Comisión para informarnos de un asunto que tanto interés ha concitado —yo creo que con razón— en la sociedad española.

Nuestra impresión es que, una vez más, por las razones que sea —algunas tienen origen en actuaciones parlamentarias, otras tienen origen en actuaciones extraparlamentarias— se ha instalado una vez más en la sociedad más que un falso debate, un debate sobre la falsedad. Un debate que ha propiciado el linchamiento moral de un hombre honesto, que ha propiciado el descrédito de una actuación política que puede ser opinable (para ello estamos aquí), pero de ninguna manera descalificada en los términos en los que lo ha sido y que, por supuesto, para el Grupo Socialista no es solamente sostenible, sino defendible sin rubor, sin perder un ápice de la honestidad que queremos defender.

Yo quiero hoy, por tanto, defender de forma solidaria a un hombre circunstancialmente Ministro y anteriormente, Presidente de RENFE, injustamente tratado por una sociedad que se está introduciendo cada vez más en el perverso camino de condenar a las personas antes de tener la información suficiente, de instalarse en un prejuicio en el que se sienten cómodos, en la malsana perversión de estar constantemente ignorando los mecanismos de Derecho y de defensa de los ciudadanos y de los miembros del Gobierno, condenándolos previamente, muchas veces impulsados por personas que no pueden resistir la tendencia de estar de forma permanente en el centro de la actualidad, quizás como consecuencia de un complejo frustrado de ser constantemente «Reinas por un día».

Quiero que quede perfectamente claro que intervengo como portavoz de un Grupo que por su definición socialista y por su función parlamentaria de prestar honrosamente apoyo permanente al Gobierno, es especialmente sensible, como ninguno de los de esta Cámara, a cualquier actuación que pueda ser contraria a la honestidad que ambos —el Gobierno, el Grupo y el partido del que tiene causa— tiene como más celoso y casi único bien en su posesión.

Esta defensa va a ser —lo sé— en solitario. Lo sé porque la sociedad —como he dicho antes— se está introduciendo cada vez más en este mecanismo perverso, insuficiente para que esa soledad pueda ser remediada con el apoyo de algunos y, muchos menos, de muchos. Porque los grandes centros de información de este país, porque los gurús de la opinión pública que se autodesignan permanentemente como interpretadores de la realidad social ya han tomado partido.

He renunciado a traer el voluminoso y execrable expediente de prensa con posicionamientos iniciales, sin ni siquiera escuchar, que se ha producido a lo largo de estos días. No tengo, por tanto, la más mínima esperanza de que las humildes palabras de este portavoz puedan introducir en las mentes soberbias y altivas de esos ciudadanos el más mínimo resquicio de duda razonable sobre el prejuicio en el que están permanentemente instalados, sobre la injusticia que están cometiendo de forma constante con personajes de la vía pública, de la política o no de la política, de este Grupo o de otros grupos, que son sistemáticamente machacados —insisto— sin reconocerles siquiera el derecho a conocer su opinión. No tengo la menor esperanza de que comprendan el cúmulo de sinrazones con el que paradójicamente están enarbolando con carácter continuo la bandera de la regeneración moral y ética que, entre todos —por tener la decencia de no excluirnos—, mancillamos continuamente.

Esta vez los de dentro y los de fuera, los de fuera y los de dentro, tengo que reconocer que lo han hecho bien, lo han hecho perfectamente, porque sobre algunos hechos ciertamente comprobables y que han ocurrido, han efectuado, a nuestro criterio, un montaje lleno de trucos, de medias verdades, de falsedades absolutas, de mezclas de luces y sombras, que no se corresponden con la comedia o el drama —como queramos definirlo— que realmente se representa, y han conseguido —tengo que reconocerlo— un guión comercial, un guión que vende, un guión en el que, a nuestro criterio, esta permanente y absolutamente ausente la honesta búsqueda de la verdad intelectual que debe animar a ciudadanos dignos de tal nombre.

Es verdad que RENFE ha adquirido en San Sebastián de los Reyes, con la pretensión de financiar actuaciones ferroviarias del PTF, unos terrenos cuya recalificación urbanística era previsible y continúa siéndolo, unas plusvalías que pudiesen suplir la carencia de medios del presupuesto para abordar esta inversión necesaria.

Se presenta la operación desde el punto de vista de que cualquier ciudadano que no tiene la obligación de estar especialmente informado, aunque sufre la servidumbre de estar permanentemente mal informado, se plantea la operación, repito, poco menos, como que una serie de gestores públicos, ávidos de no se qué deseo de acumulación sin límites de riqueza, compran unos terrenos que al día siguiente van a vender descaradamente con el objeto exclusivo de acumular unas plusvalías.

Estos terrenos que compra RENFE (se ha señalado ya aquí y yo quiero subrayarlo porque es importante para comprender la verdad, no la apariencia; aunque bien decía Maquiavelo que en política las cosas son lo que pare-

cen y no lo que son realmente) van a ser cedidos al Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes para garantizar la mayoría pública en la Junta de Compensación encargada del desarrollo urbanístico de esos terrenos, cuyo uso, al menos en un 50 por ciento, es para viviendas de protección oficial, desde luego, no con densidades de 2,5, como se puede demostrar perfectamente, ni con 75 viviendas por hectárea, sino con 50 por hectárea y un aprovechamiento del orden del 0,4, que es el que, además, está contenido en documentos oficiales. A cambio de esa cesión de los terrenos por permuta, RENFE recibe unos terrenos en torno al área de oportunidad de la estación de San Sebastián de los Reyes (por lo visto, los únicos que no conocían su existencia son alguno de los portavoces que aquí han hablado, porque me parece que el más tonto de los madrileños y, por supuesto, los que se mueven en el mercado inmobiliario y urbanístico, conocían perfectamente); en esa permuta, como decía, RENFE recibe unos terrenos que ya tienen uso terciario para instalar en los alrededores de estas estaciones una serie de servicios propios de esa área de oportunidad.

Pero no es verdad —y nadie en esta Casa está en condiciones de demostrarlo, ni aun con lecturas sesgadas de informaciones oficiales— que se haya producido ningún quebranto al erario público, ni que se haya producido comportamiento especulativo, ni que se haya facilitado el fraude fiscal, ni que haya habido en ningún caso uso de información restringida o no conocida por los ciudadanos. Lo voy a explicar después. Me temo, señor Presidente que me voy a extender un poco en el tiempo que me concede el Reglamento.

Antes de explicar las razones en las que fundamentamos nuestros rechazos a estos hechos presentados como ciertos y de radical falsedad, quiero explicar durante unos breves instantes el juicio que le merece al Grupo Socialista lo que sí hemos definido como hecho cierto, que es la actuación de compra de unos terrenos con objeto de financiar posteriormente actuaciones ferroviarias.

Puede negarlo quien quiera, en el tono que quiera, y con los argumentos que desee, pero desde hace varios años —y se puede demostrar perfectamente— la Comunidad de Madrid y los Municipios de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes vienen preocupados por la accesibilidad de Madrid a su zona norte metropolitana y definiendo hasta la saciedad en documentos públicos, para cualquiera que los quiera leer, la solución de este grave problema de accesibilidad de Madrid mediante la prolongación del servicio ferroviario de cercanías hacia esos mismos municipios. Puede demostrarse —puede negarlo quien quiera, en los términos que desee, pero no lo podrá demostrar— que para atender a esa necesidad, se llegó a un acuerdo entre la Comunidad Autónoma de Madrid, los municipios afectados y RENFE para poner en marcha una actuación urbanística de carácter público y pilotada por RENFE, que contribuyera de manera decisiva a la financiación del ramal del ferrocarril al que nos hemos referido.

Sobre este hecho, que es cierto y comprobado, nosotros sostenemos, en primer lugar, que la iniciativa pública es

plenamente correcta; en segundo lugar, que el principio de internalización de las plusvalías generadas por la acción urbanística de los entes públicos, no sólo es correcto y conforme a ley, sino que constituye, además, la garantía de que esas plusvalías que de todas maneras, con intervención pública o no intervención pública, se producen en las grandes actuaciones de la Administración, digo, es la garantía de que esas plusvalías tiene en todo o en parte —en este caso, más bien en todo— un uso social de interés general. Y sólo podría perder legitimidad esta actuación de una compañía pública si la misma se produjera al margen de la ley —cuestión que nadie está en condiciones de demostrar y para lo cual hay una demanda ante los tribunales que van a establecer los términos jurídicos exactos del debate—, si se produjera sin transparencia pública —sobre lo que luego me extenderé—, si resultara gravosa al interés general o resultara lesiva a los legítimos intereses de terceros, esos pobrecitos vendedores que, al parecer, han sido sorprendidos con el trabuco en la mano y a los que les ha obligado a vender a unos precios que resultan un expolio por parte de la Administración. Sobre eso también nos extenderemos porque todos tenemos el corazón sensible hacia esos ciudadanos, pero esa sensibilidad no nos lleva a algunas simplificaciones burdas que se han planteado en esta Comisión.

Yo sostengo —en este acto y en todos los que sean posteriormente consecuencia de éste— que ninguna de estas circunstancias se ha producido con la ley en la mano. Estamos en un Estado de Derecho donde la ley marca su imperio y, por tanto, actuaciones conforme a ley no tienen crítica legal. Pueden tener crítica política. ¡Faltaría más que no la tuviera! A lo mejor, ése es el final de este debate. Yo sostengo que ninguna de esas condiciones que haría viciosa la actuación de una empresa pública se han producido en estos hechos que estamos hoy comentando. No ha habido quebranto alguno al erario público porque las compras se efectúan en el mercado libre, a precios de mercado, y no hay solamente una auditoría, citada en parte por el portavoz comunista, sino que hay tres auditorías que certifican, la primera de ellas, en febrero de 1990, antes de iniciar la compra de los terrenos, que el valor de los mismos, habida cuenta de las expectativas urbanísticas, que eran del conocimiento público de todos los ciudadanos, es del orden de las 6.500 pesetas por metro cuadrado.

Hay una segunda valoración de Coma, un mes después, que ha citado el señor Andreu, que ya eleva ese precio de mercado de suelo rústico a 7.000 pesetas, pero sometido a una revisión urbanística, a la que también me referiré después, que no es en absoluto clandestina, y que ha tenido unos procesos de puesta en marcha que son conocidos. Y hay una última valoración, posterior a las operaciones de compra y venta, en la que Richard Ellis, grupo de reconocido prestigio mundial en la valoración, dice que en los meses en los que se produjeron las compras de RENFE, la valoración de los terrenos en el supuesto A), de existencia de unas expectativas de recalificación urbanística que el mercado incorpora inmediatamente al mecanismo de formación de precios, el precio de los terre-

nos comprados por RENFE en algo más de 1.300 millones, es de 2.300 millones de pesetas, y que una vez producida la recalificación urbanística, a la que me referiré después, tiene carácter inevitable, sea cual sea el grupo que esté en el Gobierno, aquí, allí, o donde ustedes quieran, y los precios de ese terreno no son inferiores a 6.500 millones de pesetas.

Además, los agentes de RENFE (Equidesa) reciben de la dirección de RENFE la instrucción precisa de no superar en ningún momento esos precios de referencia de mercado, firmados por tres auditoras que comprometen su prestigio profesional en los dictámenes que han formulado. Por supuesto que en el conocimiento de los datos que les ha suministrado el cliente, que no son otros que los que constan en el documento de estrategia del norte metropolitano de Madrid, se habla no ya de dónde están los terrenos, dónde las zonas de actuación y dónde deben de ir las estaciones, sino los aprovechamientos urbanísticos correspondientes a esos terrenos.

La presidencia de RENFE marca como tope máximo el precio medio de las operaciones de compra en torno a las 6.000 pesetas metro cuadrado. Se empieza comprando a algo más de 3.000 pesetas en febrero, y se termina comprando, en mayo, a un precio superior a las 7.500 pesetas. La media de esos precios sobre los metros totales que se han comprado en mayo se acerca peligrosamente a esa cifra establecida por las compañías de valoración del mercado. En ese momento, los agentes de RENFE ejecutan la instrucción de subida que han recibido, paralizan el proceso de compra y devuelven a RENFE el resto del dinero que les ha sido anticipado.

Tampoco ha habido comportamiento especulativo público. Uno puede aceptar en la palabra del señor Camisón, que no tiene obligación ninguna de conocer la Ley del Suelo, algunas de las afirmaciones que ha hecho, pero no las puedo aceptar en boca del portavoz comunista, señor Andreu. Usted es arquitecto, usted es urbanista, usted ha intervenido profundamente en la discusión de esta Ley y usted sabe que el ilícito surge en el artículo 8.º, cuando dice que la calificación de los terrenos producirá la incorporación necesaria de los tenedores de suelo al proceso de urbanización y edificación, y establece una serie de penalizaciones para el incumplimiento de esas actuaciones.

Especulación en urbanismo, señor Andreu, lo quiera usted plantear como quiera, tiene una definición jurídica irreversible: Es la retención de terrenos al margen de los procesos edificatorios y urbanísticos, con el objeto de acumular un precio al valor real de los terrenos.

¿Ha ocurrido esto? ¿Pero si no hay calificación urbanística! Si no hay posibilidad de urbanizar, ni de pedir licencias, ni de ninguna de las cuatro fases en las que la Ley del Suelo —mal llamada Ley del Suelo— reconoce la plena integración del derecho de propiedad urbanística. Por tanto, técnicamente, señor Andreu, usted sabe como yo que no se puede hablar de especulación. Ustedes lo hacen en su demanda ante los tribunales y recibirán el vrapalo correspondiente, porque es absolutamente insoste-

nible, aunque usted quiera plantearlo aquí en esos términos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Y yo le ruego, señor Presidente, que alargue un poco el tiempo de mi intervención, en comparación con lo que ha hecho con los portavoces de otros grupos.

Por tanto, no se puede hablar de especulación. Cuestión distinta, señor Andreu (y a usted todo esto del mercado, por su situación ideológica, le suena raro; a estos señores les debería de sonar bastante menos raro), es la plusvalía. La especulación es un delito, pero la plusvalía no solamente no es un delito, no es solamente el mecanismo que hace funcionar el mercado, sino que, además, está expresamente consagrada en la Constitución, que obliga a la Administración a la internalización —como he dicho antes— de las plusvalías generadas por los procesos urbanísticos de los entes públicos.

¿Alguien conoce algún mecanismo por el que se puedan internalizar estas plusvalías generadas por la actuación urbanística de los entes públicos que no supongan la intervención de la Administración? Aparte del ilusorio camino que hemos tenido la oportunidad de escuchar en boca del señor Martínez-Campillo, que supondría que, dados los plazos de la Ley del Suelo se tardarían no menos de 10, 12 ó 15 años en llevar a cabo todo el procedimiento que él ha establecido para al final encontrarnos con lo mismo, con que habría 15 años de verdadero incremento de las plusvalías de los terrenos, no se le ocurre a este Grupo ningún sistema de actuación que no sea el público.

¿Y ha habido fraude fiscal por parte de Equidesa? ¿Pero quién sostiene esa insensatez! Aquí se han matizado bastante las palabras, pero hasta el día de hoy se han despachado a gusto. Quiero creer que desde la ignorancia, posiblemente también desde la mala fe, y, en algún supuesto concreto, por mezcla de las dos razones: de la ignorancia y de la mala fe. Todas las escrituras de todos los terrenos reconocen el valor real de mercado, tienen la copia del pago del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y recogen la numeración de todos los cheques con los que se han pagado, no solamente el valor de los terrenos, sino el IVA correspondiente. Si hasta la renuncia al derecho de retracto de los arrendatarios del suelo y los contratos de resolución de arrendamientos, que no hay obligación legal ninguna de elevarlos a públicos, están elevados a públicos, señor Camisón.

Yo no sé lo que ocurrirá en otras esferas del fraude fiscal, pero los que han puesto su firma en estos papelitos, le aseguro a usted que no tienen la más mínima probabilidad de meterse en el fraude fiscal. No solamente RENFE no ha cometido fraude fiscal, sino que su actuación fue también una directiva del Presidente de recoger en escritura pública la verdad —algún notario también debería de aprender a recoger la verdad de aquello de lo que está dando fe pública, evidentemente falsa—; no es posible eso con la actuación de RENFE. ¿O es que alguien se

cree aquí que una parcela que por la mañana valía un millón, por la tarde se vende en 100 millones? ¿Alguien se cree que el precio de verdad es el millón de la mañana? Porque si alguien se lo cree, debería estar en un convento de ursulinas y no en el Congreso de los Diputados.

Por tanto, también en este caso, la actuación del Presidente de RENFE ha sido suficiente, ya lo fue para no comprar fuera de precios de mercado y no dañar a la hacienda pública, y lo es en la absoluta transparencia fiscal y jurídica de las operaciones que ha efectuado RENFE. ¿Las que han efectuado anteriormente? No tengo ninguna vocación de «macartismo», que los persiga la justicia; ahora, que se haya contagiado, como ha expresado el señor Ministro, porque son unos ciudadanos sometidos a sospecha de ley, que la condición de ciudadanos sometidos a sospecha de ley se haya contagiado a la Administración pública porque han firmado un contrato, que creo que es el peor negocio que han hecho en su vida, porque si realmente son defraudadores, en este caso no lo van a poder ser. **(Risas.)** Hay alguien que, como las hienas, se ríe y no se sabe muy bien de qué, pero se ríe.

No ha habido uso de información pública por parte de la Administración.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Cinco minutos, voy concluyendo, señor Presidente.

Ya en sí me parece, con perdón de la expresión, una estupidez aplicar el argumento de conocimiento de información privilegiada a la Administración. ¡Faltara más que el Ministerio de Sanidad no supiera dónde va a colocar un hospital que produce automáticamente una reordenación territorial fulminante! Me parece un argumento inconsistente acusar a la Administración de uso privilegiado de información pública.

Si además tenemos en cuenta que desde el año 1980 se viene hablando —con diferentes trazados— de la necesidad del trazado ferroviario; si se tiene en cuenta que diga lo que diga el señor Andreu —y no creo que esté en condiciones de demostrarlo—, el procedimiento de revisión urbana, de revisión del planeamiento de San Sebastián de los Reyes está en marcha, con múltiples actores cuya estanqueidad absoluta a la información que manejan no se puede garantizar de ninguna manera; si tenemos en cuenta, como es público y notorio, que el PGOU actual de San Sebastián de los Reyes está agotado al 98 por ciento de sus posibilidades; si tenemos en cuenta que haciendo el supremo esfuerzo de mirar este mapa se ve que el único terreno recalificable es precisamente la extensión del suelo urbano, anexa, colindante con el suelo urbano del Puente Cultural, etcétera, a cualquiera que tenga una información razonable, mucho más a quienes se mueven en este mercado, no les coge de sorpresa esa información que era del conocimiento público, amén, digo, de estar explicitada hasta la saciedad en documentos de estrategia territorial de la Comunidad Autónoma de Madrid. Tanto es así que la Comunidad Autónoma de Madrid, a través

del señor Colorado, y el municipio de San Sebastián de los Reyes, a través del señor Sacristán, manifiestan hoy día su pleno apoyo al buen término de la operación diseñada.

No se ha violado, señorías, la transparencia del mercado, ni mucho menos el elemento sustancial de transparencia del mercado, que es el mecanismo de formación de precios, porque ha habido una OPA, una oferta pública de adquisición del suelo. **(Un señor Diputado pronuncia palabras que no se perciben.)** A usted le faltan muchos años en esta Cámara, señor, para decirme dónde debo mirar. **(Dirigiéndose a los escaños ocupados por el Grupo Popular.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, le ruego que se atenga a la cuestión.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: A la cuestión y a la impertinencia del correspondiente Diputado.

Hay una oferta pública de adquisición de suelo... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señores Diputados, les ruego que respeten a quien está en el uso de la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Hay una oferta pública de adquisición de suelo del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, que decae porque nadie, conocedores por lo visto todos de información privilegiada de las expectativas urbanísticas del terreno, consiente en vender en precios inferiores a 3.000 pesetas, precisamente aquéllos en los que se inician las primeras compras de Renfe, llegando a establecer hasta 10.000 pesetas el precio en el que están dispuesto a vender. O, como decía antes, ¿se creen ustedes de verdad que alguien ha vendido en San Sebastián de los Reyes a 138 pesetas metro cuadrado? ¿Se lo creen ustedes de verdad? Desde luego yo no, ni creo que nadie con sentido común. Fracasa esa oferta pública de adquisición del suelo, lo cual indica que está funcionando un año antes casi de las compras de Renfe el mecanismo libre de formación de precios que es consustancial con la transparencia del mercado.

Treinta segundos, señor Presidente, realmente para terminar.

A bombo y platillo lanza el Grupo conservador la idea de una comisión de investigación, presentan formalmente en la Secretaría de la Cámara la proposición no de ley correspondiente y, casualmente, se les olvida a sus miembros en la Junta de Portavoces pedir su inclusión en el orden del día de la próxima semana. A lo mejor es que quieren ustedes evitar el paralelismo y la contradicción entre una comisión de investigación y una votación, creo que la han llamado, de confianza.

Estos son, señor Presidente, los hechos fundamentalmente ocurridos y probados y el juicio que le merecen a este Grupo; juicio que tiene como conclusión el apoyo del Grupo Socialista a la actuación del señor García Valverde en este asunto, el rechazo humano y político que nos

merecen las críticas deshonestas —las que no lo hayan sido no tienen temor en estar incluidas en este posicionamiento— de las que ha sido objeto, y el llamamiento que efectuamos a todas las personas de buena voluntad, a esta sociedad, para que sin prejuicio alguno profundicen en el conocimiento del problema, atiendan a lo que aquí se ha dicho y formulen el juicio de parte de quién está no sólo la legalidad, sino la razón.

Sobre todo lo demás, señor Presidente —si me permite este final lúdico—, dicho en esta sala o fuera de ella, lo que decía doña Concha Piquer: «Que yo no escucho lo que dicen las voces de vecindonas», con perdón de las vecindonas, que salen perdiendo en esta comparación. **(Fuer-tes rumores. El señor Sedó i Marsal pronuncia palabras que no se perciben.)**

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor García Valverde. **(Continúan los rumores.)**

Señores Diputados, ruego guarden silencio.

El señor **MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO** (García Valverde): Voy a tratar de completar la exposición que he hecho anteriormente, contestando también a algunas de las preguntas que se me han hecho, cuando se hayan realizado, y en el caso de que sean suficientemente concretas me remitiré al ulterior proceso de conocimiento de los detalles de la operación.

En primer lugar, creo que ha quedado suficientemente claro que estamos ante una operación de financiación de la construcción de una infraestructura ferroviaria; de financiación precisamente por la insuficiencia de las partidas presupuestarias existentes en los Presupuestos Generales del Estado asignados a la empresa pública Renfe.

Como en otros casos, Renfe acudió a acuerdos institucionales que permitieron la realización de obras de distinto tipo, pero siempre con la característica de estar dentro de la naturaleza de obras de carácter ferroviario y de ser obras en beneficio de los ciudadanos de una determinada ciudad. Son obras de soterramiento del ferrocarril o son obras de construcción de nuevas estaciones que normalmente suponen la liberalización de terrenos para el disfrute de los mismos por parte de los ciudadanos de una ciudad, y esa financiación se destina a la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias, allí donde existían modernizándolas, o, como en este caso, allí donde no existían, creándolas.

Me ha parecido que ha quedado suficientemente claro —el portavoz del Grupo Socialista lo ha dicho de forma meridiana— que la operación surge de un acuerdo institucional. No surge de la nada, surge de un acuerdo entre las instituciones que tienen interés en construir el ramal Alcobendas-San Sebastián de los Reyes, y, por lo tanto, no es una actuación llevada a cabo por Renfe en solitario, sino que cuenta con ese visto bueno, con esa participación de las distintas instituciones implicadas y competentes en la materia. Permítanme, señorías, señor Presidente, insistir en este tema, que ha constituido un común

denominador en las preguntas de los distintos portavoces de los diferentes grupos.

Lo que sí es cierto que en la operación cabe distinguir varios planos: un plano relativo a la licitud de la operación, que he tratado de reflejar en mi primera exposición y que me parece que está suficientemente claro, pero que, en cualquier caso, se puede ampliar con una ampliación de este debate y con la ayuda, sin duda, de expertos en la materia; un segundo plano que se refiere a la legitimidad de la operación; y un tercero relativo a la instrumentación de la operación. A su vez este tercer plano debería distinguir en primer lugar, entre la instrumentación por parte de Renfe y de Equidesa y, en segundo lugar, en lo que se refiere a la parte vendedora de las distintas parcelas.

En cuanto a la legitimidad valgan las consideraciones que he hecho al principio respecto de la imposibilidad financiera de llevar a cabo las obras ferroviarias que es necesario hacer en la mayor parte de las ciudades españolas si no es mediante la combinación de diferentes fuentes de financiación: Presupuestos Generales del Estado, pero también operaciones financieras específicas para financiar una parte del coste de estas obras ferroviarias en las distintas ciudades.

En cuanto a los detalles de la operación, permítame, señor Presidente, que trate de hacer una enumeración de los distintos puntos tratados por SS. SS. En primer lugar, Equidesa compra once parcelas en nueve escrituras públicas, que equivalen a 200.000 metros cuadrados, con un coste de 1.300 millones de pesetas. Las compras se realizan desde el 9 de febrero de 1990 hasta el 29 de mayo de 1990. Concretamente se hace una primera compraventa el 9 de febrero y la última se hace el 29 de mayo. Y es precisamente el lapso de tiempo que transcurre entre febrero y mayo el que explica la evolución de los precios que van siendo correspondientes a las compraventas que se hacen en los distintos momentos. Permítanme que haga un recorrido cronológico por los precios de compra de las distintas parcelas: la primera, 2.529 pesetas (precio del metro cuadrado); la segunda, 3.800; a continuación, ya a finales de marzo: 7.400, 7.500, 7.100, 6.400, dos parcelas que se compran a finales de marzo, 7.600, 7.700, que hacen que en este momento que el precio medio pagado sea coincidente con el precio que las valoraciones externas señalaron como precio máximo.

Permítanme que haga una matización a los comentarios que han sido hechos por SS. SS. respecto a la valoración. No sólo existe esa valoración; se hicieron dos valoraciones con carácter previo, y una tercera valoración «a posteriori», pero referida al valor en el momento en que se llevaron a cabo las transacciones. Por supuesto que las tres están a disposición de SS. SS. y las tres coinciden, convergen, más o menos, en el precio medio que deben tener las parcelas objeto de valoración.

Es importante señalar que es precisamente una de las garantías de la operación, que no se pase de un determinado precio medio, la que hace que se paren las compras de parcelas y se devuelva parte de los dineros puestos a disposición de la empresa Equidesa por RENFE para

comprar estas parcelas. Creo que por eso es por lo que estamos en presencia de una operación controlada empresarialmente. No es una operación que vaya a su aire. Es una operación que consta de la fijación de unos terrenos, de la fijación de un precio máximo; una vez que se fijan los terrenos, difícilmente se puede elegir el propietario de los mismos. Lo que sí se hace es pagar las compras justo en el momento en que esas valoraciones coinciden con el precio que se está pagando.

También están a su disposición, como decía, las tres valoraciones. Quizá una podría provocar algunas dudas, pero tres ya va a ser más difícil que las provoquen respecto de la veracidad de estas valoraciones, por otra parte coincidentes con los comentarios de personas conocedoras del mercado y, desde luego, con los de los propios concejales del municipio.

Está claro que las compraventas —lo ha señalado el portavoz del Grupo Socialista— se escrituran siempre y se hace constar el precio real. Es otra característica de que estamos ante una operación controlada, que no tiene ningún tipo de requisito que pueda servir como elemento de descontrol de la operación, bien por parte del comprador, bien por parte del vendedor.

Se han referido, señorías, a la adquisición de los suelos mediante la concesión de un anticipo de tesorería. Algunas palabras aclaratorias sobre el anticipo de tesorería como figura normal en el giro comercial de las empresas, pero desde luego como algo normal en RENFE para el giro comercial, no sólo para estos casos, sino para el pago a proveedores, para el pago, por ejemplo, a una compañía eléctrica, para el pago de expropiaciones hasta tanto se formaliza definitivamente toda la operación; para pago, incluso, al Tesoro, en el caso de las aduanas, en el que es preciso, sin que exista un documento contable, desembolsar el dinero.

Para que tenga una idea, señoría, de cual es el monto de anticipos de tesorería, en el año 1990 quiero recordar que estaba en 7.500 millones de pesetas. Por tanto, no es algo que esté fuera de la normalidad de la empresa. Y simplemente para darle otra información, diré que la ampliación de capital de Equidesa no es una ampliación que vaya dirigida a compensar este anticipo de tesorería; simplemente es el resultado de una política sana de una empresa matriz que trata de capitalizar a sus empresas filiales en la cuantía que parece conveniente. Quiero recordar que Equidesa podría tener 300 millones de capital entonces, y parecía necesario que una serie de operaciones —usted ha citado alguna— en Barcelona aconsejaban aumentar el capital de Equidesa.

Creo que queda claro que estamos en presencia de una operación en la que los suelos están determinados. Difícilmente se puede tomar una elección respecto de los propietarios de esos suelos. Se puede elegir entre comprar o no comprar. Pero si están determinados los suelos, si está determinado el precio de mercado de esos suelos, la única decisión es negociar, de la mejor forma, pero tomar la decisión de comprárselos a quien es su propietario en esos momentos. Ojalá hubiese sido posible llevar a cabo una actuación expropiatoria. Pero me temo, señoría, que co-

noce que en el caso de que se hubiese llevado a cabo esta operación, mejor dicho, no se hubiese podido llevar a cabo mediante una expropiación, puesto que en ese caso «a posteriori», una vez en posesión de Equidesa o de Renfe, después del procedimiento expropiatorio que sólo podría hacer el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, lo que no se podría es vender ese mismo terreno que se ha expropiado en las mismas condiciones, que perjudicarían al propietario anterior de la parcela. Por tanto, no estamos ante una operación en la que eso se pudiera hacer. Eso se puede efectuar en otras condiciones y en otro contexto, pero no en aquel del que estamos hablando.

Creo que estos son detalles y contestaciones a gran parte de las preguntas que me parece que han constituido las intervenciones de los portavoces de los distintos grupos. En cualquier caso, creo que es importante seguir insistiendo en que la operación es una operación controlada, sobre todo hasta el momento en que RENFE firma las escrituras de compraventa. Pero va a ser difícil, en este caso y en otros, poder estar en la conciencia de terceras personas, que son individuos sobre los cuales desde luego, lo primero que hay que hacer es juzgar sus conductas como buenas y, en caso de que existan indicios de delitos o de faltas de tipo fiscal o de otra naturaleza, ponerlos en conocimiento de las autoridades judiciales.

Por supuesto, continúo a su disposición para contestar a las preguntas que puedan considerar oportuno hacerme en este momento o en momentos posteriores.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Valverde.

Como saben SS. SS., no hay un turno de réplica, y en casos excepcionales la Presidencia podrá, de acuerdo con la Mesa, abrir un turno para que los Diputados puedan, escuetamente, formular preguntas o pedir aclaraciones. Les ruego a SS. SS. que usen esta excepción con mesura, por un tiempo de cinco minutos.

Tiene la palabra el señor Camisón, brevemente, por favor.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Decía al principio, señor Ministro, de mi intervención anterior que este patetismo de comparecencia iba a ser estéril y ahora me confirmo más en ello; pero estéril sobre todo para usted, señor Ministro. Si antes de la comparecencia el tema estaba café claro ahora está café oscurísimo.

Se ha hecho referencia aquí a la prensa, a los medios de comunicación. Efectivamente, se han escrito ríos de tinta sobre este asunto. Pero difiero totalmente del portavoz del Grupo Socialista cuando ha opinado sobre la actuación de los medios de comunicación. La opinión del Grupo Popular es que, sencillamente, se han limitado a informar, a informar como pueden hacer, y punto; y no se puede, ni mucho menos, inculpar de toda esta operación a la sociedad española, que, en virtud de lo que se ha dicho, se ha dejado influenciar por un guión comercial. En absoluta, la sociedad española es ya mayorcita y sabe distinguir entre quien la quiere engañar y quien no.

Luego, habida cuenta de esto, le agradezco al portavoz

de Izquierda Unida que haya hecho un recuerdo respecto a todo lo sucedido, con detalles de los medios de comunicación; ya hay kilos escritos y yo tengo aquí una parte y esta parte sólo pesa un kilo. Le agradezco que haya expuesto un resumen de lo ocurrido.

Yo he querido en mi actuación hacer una selección de cuestiones concretas que están sin responder, sin aclarar, y que encuentro claves y me he encontrado, señor Ministro, con una actuación suya que tengo que calificar de con bastante dosis de cinismo político, porque yo y todos los grupos hemos preguntado aquí de quién recibió usted el encargo de esta operación que usted dijo. Y a pesar de que todos los grupos hemos planteado esa pregunta, usted no entra en este tema.

Alguien ha dicho que la especulación se pega, que se contagia. A lo mejor ahora también nosotros nos vamos a contagiar y, hablando de especulación, si usted no nos aclara quien es esa autoridad superior que a usted le ordenó hacer esto, le preguntamos: ¿es que fue el Presidente del Gobierno? Tenemos derecho a hacer esta pregunta porque usted no lo ha aclarado.

Dentro de ese cinismo le pondré un ejemplo, de entre los muchos que le podía poner. En cuanto a esos 400 millones que se han desviado hacia el Consorcio Eléctrico Madrileño, sociedad instrumental que está sometido ahora a un proceso judicial, usted se ha quedado tan tranquilo al decir que la única noticia que tiene es que se le han transferido 180 millones, pero se ha callado la segunda parte: la segunda parte es que ha habido otra transferencia de 220 millones de otra sociedad instrumental con dinero procedente de Renfe; luego el total son 400 millones que han ido a una empresa cuyos socios están ahora en la cárcel. Vamos a empezar a llamar a las cosas por su nombre y no a intentar evadirnos de la cuestión.

Nos dice que en próximos informes contestaré a las preguntas mías a las que hoy no ha querido usted contestar. Entonces pregunto: ¿es que ya tiene usted la seguridad del Grupo Socialista de que esa comisión se va a aprobar? Contéstenos a esta pregunta clave. Si hoy no contesta y dice que en el funcionamiento de la comisión tendré noticia concreta de las preguntas claves que yo quería saber, debo deducir, por lógica, que usted tiene noticias de que esa comisión parlamentaria va a empezar a funcionar pronto.

En vista de todo esto, creo que también debe quedar claro aquí que yo he estado en mi anterior intervención anunciando que estaba un poco pendiente de ver lo que usted contestaba para tomar nuestra definitiva decisión sobre la opinión de nuestro Grupo respecto a su dimisión. Después de su intervención última, el Grupo Popular pide clarísimamente su dimisión, porque es la única manera de seguir adelante en este tema con una postura que nos permita empezar a pisar terreno firme y no empecemos a andar por veredas ni dando la vuelta.

El portavoz del Grupo Socialista ponía en cuestión lo del fraude fiscal. ¿Pero cómo no va a haber fraude fiscal en una operación en la que hay tres partes: unos señores que venden, unos realizadores de plusvalías y una entidad que compra? Pero, además, es que da la casualidad

de que ese realizador de plusvalías lo hace instantáneamente. Ha habido revalorizaciones prácticamente de un solo día. Luego está claro que el comprador, que era RENFE, estaba en complicidad con esos intermediarios y con el que vendía. Luego Renfe es cómplice y es responsable de esta especulación y de este desvío de impuestos fiscales que se han ido a unos intermediarios y no han ido a las arcas del Estado. Esa es la realidad concreta.

Usted ha apoyado y ha exhibido una relación de contratos y de escritos que demuestran un poco la inscripción de esas operaciones y ha dicho: aquí están las firmas. Señor portavoz, las firmas, pero hay algunas firmas, por ejemplo, de socios del Consorcio Eléctrico Madrileño que hoy están en la cárcel. Usted ha exhibido ahí firmas de personas que han intermediado y que son presuntos delincuentes. Luego desde el punto de vista penal yo no entro, pero desde el punto de vista político esas firmas que usted ha exhibido son absolutamente impresentables.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, el turno es de aclaraciones y preguntas. La Presidencia es muy flexible en toda la tramitación, pero yo creo que deben ser aclaraciones y preguntas al compareciente.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, yo acojo, como siempre, sus sugerencias, pero estará conmigo en que en las intervenciones anteriores ha habido, por su parte, una gran comprensión que yo le ruego la haga extensiva a mi caso, aunque no voy a abusar de ella, se lo advierto.

Señor Ministro, no ha entrado, por ejemplo, en el tema que yo le he planteado, que es fundamental para que estos medios de comunicación que quieren buscar honestamente la verdad lo sepan también, y para que esa sociedad que está implicada y que ha sido criticada por el portavoz del Grupo Socialista conozca la verdad. Estos asesores, como el señor Pinedo, que de pronto desaparecen de este país, ¿qué han tenido que ver aquí? ¿Por qué el señor Pinedo, que era su asesor personal, decía que estaba políticamente pactada con la Comunidad toda esta operación del intermediario a base de la revalorización instantánea? Ha habido otros ceses posteriores, como el de don José Miguel Colmenares, director del Gabinete de Urbanismo, y le preguntamos: ¿Se debe a esta operación o se debe a la operación de cuando era director de Urbanismo del Ayuntamiento de Zaragoza y ocurrió otro de sus escándalos, señor Ministro, el caso de los terrenos de la estación del Arrabal?

Señor Ministro, aquí quedan pendientes cosas trascendentes. Voy a resumirlas, señor Presidente. Nos interesa, sobre todo, que se cree esa comisión de investigación, que parece ser que sí, porque usted ha dicho que nos va a aclarar entonces el tema. El Gobierno socialista ya ha entregado expedientes y documentaciones al Ministerio de Economía y Hacienda y al de Justicia. La oposición preguntamos por qué no se nos envía ya a nosotros también, puesto que realmente yo no dudo de que la actuación del Ministerio va a ser correcta, pero sería bueno que otros grupos políticos, otras ideologías, dispusiéramos de esos

documentos. Usted, que es miembro del Gabinete, puede contestarme a esa pregunta.

No ha contestado, por ejemplo, a por qué, en el pago de estas operaciones a esos intermediarios que se enteraban tan pronto de las cosas o a las personas que recibían el pago de los terrenos, se les pagaba mediante cheques bancarios conformados al portador y de una forma fraccionada, que no es corriente y que los informes internos de Renfe la califican de forma heterodoxa y extraña, y aquí no se ha aclarado esta cuestión.

En cuanto al desvío de sus fondos, usted ni ha entrado en el asunto, no quiere ni oír hablar de él. Esa ampliación de capital, además buscando otro pretexto, que es la ciudad de Barcelona, para un tema que era de la provincia de Madrid, queda absolutamente también perdido en el ambiente.

Espero, señor Ministro, que cuando aquí ya se perfila esa comisión parlamentaria de investigación, será de verdad, será para estudiar a fondo todo el problema de la compra de terrenos en San Sebastián de los Reyes y todos los problemas que ha habido en la compraventa de terrenos a raíz de la aprobación de la LOTT, porque, si no fuera globalmente para eso, sería absolutamente imperfecta y sería un truco y otra huida hacia adelante. Hay que estudiar el problema en su conjunto, y usted sabe que en este tema del que estamos aquí hablando —y con esto termino, señor Presidente— Equidesa, en San Sebastián de los Reyes, es —repito— la punta del iceberg. Hay un montón de actividades respecto a las que seguiremos haciendo oposición parlamentaria le pese a quien le pese, porque es nuestra obligación constitucional. Dentro de todo esto, hay que estudiar a fondo qué ocurre con Redalsa, que ocurren cosas, con Tirsa, con Sarcol, con Ineco, con Confersa, con Semat y con Enfersa, porque las auditorías —que usted sabe que están hechas— están ahí patetizando salvedades que están todavía sin estudiar, y mi Grupo quiere llegar al fondo de todas estas cuestiones.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean utilizar este turno? (Pausa.)

Señor Sedó, por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra. Por favor, cinco minutos.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, voy a intervenir para aclarar dos o tres cosas.

En primer lugar, quiero remarcar que nosotros consideramos que está bien hecho el participar en una plusvalía, pero realizada bien y legalmente, no en una creación exagerada de plusvalía, esto queremos dejarlo bien marcado. Y también que, dentro de la comisión de investigación que, al parecer, tendremos, nosotros queremos trabajar seriamente para discutir y debatir la legitimidad de la recalificación, dejando de lado la parte de la legalidad de las operaciones previas, porque éstas ya se dilucidarán en los juzgados.

Quiero decir dos cosas más. El señor García Valverde no ha dado respuesta a ninguna de las preguntas concretas que le he hecho, como, por ejemplo, la relativa a la fecha de publicación de toda la documentación de la Co-

munidad Autónoma y ayuntamientos, por cuanto que, en el momento que nos diga la fecha en que está publicada, desaparecería la posibilidad de información privilegiada a la que se han referido otros compañeros. Si no la tiene en este momento, me parece que sería muy interesante publicar las fechas en que esto ya era público, con lo que, a partir de ese momento, se puede considerar que desaparece lo de información privilegiada.

Tampoco nos ha dicho de quién recibe el encargo Renfe. Lo ha preguntado el señor Camisón, otros compañeros y yo mismo. Nos gustaría saber el nombre de esta autoridad superior que no aparece, y casi, casi, parodiando cosas de triste recuerdo en esta Casa, este «elefante blanco» no aparece.

También quisiera que mencionase algo sobre las dimisiones y ceses que ha habido en Renfe últimamente de personas ligadas a su equipo anterior. ¿Están relacionadas con este tema?

Nos ha dicho que era lícito que Equidesa entrase porque, como empresa mercantil, podía entrar; sin duda, podía entrar; que la actuación realizada era irreprochable, que ninguna duda podía empañar su actuación usted dice esto, yo no digo que me lo creo, pero analizando el tema, y pudo ligarlo con la intervención del portavoz socialista, si hay una venta de una finca por 13,7 millones el 22 de mayo, y el 29 de mayo se paga por ella a una empresa de estas instrumentales 52,7 millones de pesetas (siete días después), y, después, esta empresa, el propio día 29, la vende por 223 millones a Equidesa, entonces yo he de pensar que las relaciones de Equidesa con esta otra empresa, que además es una de las implicadas en el tema del IVA, no se han producido desde la mañana que compra; llama por teléfono: tengo una finca, y a los cinco minutos también compra. La relación es de varios días. Por lo tanto, en cuanto a conocer este movimiento de precios, yo pregunto al señor García Valverde: al convento de las ursulinas, ¿quién tiene que ir, nosotros o Equidesa?

Por último, señor García Valverde, debo decirle que nuestro Grupo espera que en la comisión de investigación se aclare todo, con luz y taquígrafos.

Y, finalmente, quiero comentar que si la intención de nuestro compañero del Grupo Socialista era ofendernos al llamarnos «vecindonas» («vencindones» en todo caso), yo no me considero ofendido por ello, sino muy honrado.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Andreu. Brevemente, por favor.

El señor **ANDREU ANDREU**: Siempre me pide usted a mí brevedad, señor Presidente.

En primer lugar, yo quiero mantener el debate con el señor García Valverde, no con ningún mozo de espadas que se haya traído aquí para atacar a los demás y embarrar un poco el debate, y en ese supuesto, a mí me da igual que me llamen como quieran llamarme: portavoz comunista o portavoz de Izquierda Unida, me da igual. Yo creo que lo importante es que diga la verdad y que se aclare la verdad. Lo único que me preocupa es el rencor

con que se dice, rencor con el que yo nunca trato al Grupo Socialista.

Dejando estas historias, señor García Valverde, hay conceptos que usted ha dejado sin aclarar. Por ejemplo, cuando habla continuamente de ese acuerdo entre Comunidad Autónoma y Ayuntamiento, ¿cuál es ese acuerdo?, Si no existe, y ¿con qué proyecto? ¿O es que el acuerdo son reuniones, no digo secretas, pero no corporativas entre Comunidad Autónoma-RENFE? ¿O hay algo más? ¿Hay una implicación directa del Gobierno Leguina o del Ayuntamiento? ¿Eso dónde está reflejado? Eso no lo conocemos. He intentado estudiarme concienzudamente el tema y no lo he visto, a no ser que usted pueda decirnos claramente que hay un compromiso del Gobierno Leguina en este tema y del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, porque nosotros no lo conocemos, y no existe ningún documento público sobre este tema. Pero esperamos que usted en algún momento lo aporte.

Hay otro tema que quisiera aclarar también. Yo solamente le he hablado de una valoración que, por lo menos, tiene un punto profesional. Prefiero no hablar de la otra, porque, a mi juicio, la otra es impresentable, porque no valora los terrenos por lo que son, sino por una hipótesis de lo que pueden ser, o sea, valora suponiendo que esos suelos puedan ser urbanos, pero esa no es la realidad, y eso es bastante grave, y en ningún momento dice la valoración lo que realmente son. No le voy a decir la empresa porque no creo que esté bien desprestigiar a nadie. Por lo menos la otra sí dice lo que son. Dice exactamente lo que son. La otra dice que la parcela más cercana está a dos kilómetros de la periferia de San Sebastián de los Reyes. Fíjese usted lo de suelo urbano, y está a dos kilómetros la parcela más cercana, dice la valoración de Punto y Coma.

Con respecto a las auditorías, tengo que decirle que, entre otras cosas, dicen que no puede saber el valor de los terrenos porque no saben cómo van a estar clasificados. Esto lo dicen algunas de las que hay aquí y que vienen en la famosa auditoría. Por tanto, no vale la pena entrar por ese camino.

Otro tema que ha planteado usted es el de los anticipos. Yo no le he cuestionado que haga anticipos. Si usted se fija verá que yo le he leído el anticipo. Lo que yo le cuestiono es la forma de hacer el anticipo. Para una operación rentable a medio y largo plazo mil millones de pesetas, permítame que le diga que me resulta enormemente extraño. También me resulta enormemente extraño por qué se le ocultan los 1.800 millones de pesetas, que luego se quedan en 1.350, al Consejo de Administración de Equidesa, que no sabe nada de la operación hasta el 29 de junio de 1990. Se le oculta. Los consejeros de Equidesa dicen que se muestran muy preocupados. Y usted de eso no dice absolutamente nada.

Aprovecho para plantearle ahora, porque antes se me extravió el papel, que cuando se habla del Consejo de Administración de RENFE, aparte de que la ampliación de capital sospechosamente coincide la cantidad con la de San Sebastián de los Reyes, se aproxima bastante; aparte de que usted diga ahora que no es para San Sebastián

de los Reyes, yo le recuerdo lo que dice el interventor interno de RENFE cuando habla concretamente de la ampliación de capital a cargo de los terrenos de Barcelona, y ahora se lo voy a leer bien: No entendemos el alcance de la explicación del punto segundo (se refiere a lo de Barcelona) que, por otra parte, en nuestra opinión, contradice a la Intervención General de la Administración del Estado, que en su informe de control financiero sobre la liquidación del contrato-programa Estado-RENFE, correspondiente al ejercicio 1988 último emitido, entiende «que los recursos obtenidos como resultado de las operaciones de venta de terrenos deben destinarse a una cuenta reservada específica distinta de la cuenta reserva contrato-programa, estando en aplicación condicionada al procedimiento que se determine en virtud de lo dispuesto en el acuerdo del Consejo de Ministros de 7 de julio de 1989».

Este es el tema, aparte del otro, que estoy convencido que esos 1.500 millones de pesetas son para San Sebastián de los Reyes.

Señor Ministro, yo, tengo que decirle que no me traía preparado el discurso porque venía a oírle a usted y creía que nos iba a dar cualquier sorpresa. Pero, la verdad, la sorpresa que me ha dado es que no me ha dicho nada. Por eso pienso que usted está haciendo una operación para ganar tiempo y para que el tema pase. Se lo digo tal como lo pienso; no crea que es una operación política para montar aquí el número. Por tanto, creo que no vamos a conseguir nada. No sé si usted conseguirá que el tema pase, no lo sé. En política pueden pasar todas las cosas. Pero así lo que no vamos a solucionar en absoluto es el problema. Yo creo que estas situaciones —y repito los calificativos que ya he dado, que nunca han pasado de negligencia e irregular— no son buenas para la Administración española y, por tanto, me reitero en lo que anteriormente le dije y que creo que no vale la pena mencionar de nuevo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez Campillo, por cinco minutos.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: A nosotros sí que nos ha sorprendido algunas cosas y no solamente el que haya dicho poco el señor Ministro. Nos ha sorprendido que nos dijera que la práctica habitual de RENFE era este tipo de operaciones financieras de carácter especulativo inmobiliario, porque aquí hay cuestiones políticas...

Efectivamente, señor Ministro, usted ha dicho que esta era una práctica habitual, porque, como no le llegan los presupuestos que le da el señor Solchaga, usted tiene que acudir a las operaciones financieras de generar plusvalías. Yo llamo generar plusvalías, en este caso, a un proceso especulativo igual a plusvalías obtenidas por las empresas públicas, mediante procedimientos ilegales.

Pero en la respuesta que usted ha dado, por tomar algunas cuestiones para que usted pueda precisar si quiere, dice usted que ha quedado claro que estas son unas operaciones lógicas para financiar operaciones que tienen un interés público. ¿Usted cree que nosotros no tenemos interés en que se lleven a cabo las operaciones del plan de

cercanías o plan Felipe en los alrededores de Madrid o en cualquier otra línea ferroviaria? Lo que ocurre es que no admitimos cualquier procedimiento, ni cualquier manera ni cualquier método. Eso es lo que nos diferencia.

Usted dice que esta operación es lícita porque es legítima, porque está amparada por los vecinos. Perdóneme, pero el avance de un Estado democrático es que lo legítimo tiene que parecerse a lo legal, totalmente. Y si no es legal, habrá que cambiar la ley. Pero lo que no esté amparado en la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres ni en la Ley del Suelo ni es legítimo ni es legal. Y lo que ustedes han hecho no está amparado en ninguna de las leyes. Si usted quiere, con todo el poder que tiene un Ministro, pone en marcha el proceso de presentar un proyecto de ley en el Congreso para modificar cualquiera de las dos leyes. Porque está visto que en la Ley del Suelo —curiosamente aprobada en el año 1990, para evitar la especulación y, mediante el sistema expropiatorio, para acelerar precisamente la evitación de la especulación— no cree el Grupo Parlamentario Socialista. Si lo dijera yo, que presenté una enmienda a la totalidad y que dije que esta Ley era inaplicable por muchas razones, tendría algún sentido. Pero es que esto no es así, es que hay una ley; una ley que le permitiría a usted dar los pasos adecuados, y le he comentado antes qué pasos tenía que dar. El avance ferroviario tenía que implementarse en los planes urbanísticos, inmediatamente formular el plan especial, fijar el sistema expropiatorio como sistema de actuación urbanístico, y le hubiera dado para establecer cargas y beneficios entre particulares y RENFE; le hubiera dado para hacer sus líneas ferroviarias, y le hubiera dado para establecer, en su caso y con transparencia pública, la posibilidad de delimitar áreas residenciales en las cuales generar plusvalías con cobertura legal, desde el Parlamento o desde las normas regionales o locales. Así se actúa bien y no hacen falta ni 15 años ni nada. Si hacen falta 15 años, es que tenía yo mucha razón y que la Ley del Suelo era muy mala. Y si no —que yo digo que no tienen razón—, con una administración diligente y normal se puede hacer en poco tiempo. Actuar legalmente es actuar legítimamente; lo contrario es hacer disquisiciones que no valen.

Los anticipos. Nos deberá aclarar usted que el 20 por ciento de los anticipos de RENFE de un año se han agotado para esta operación de Equidesa. No es ninguna broma. ¿A partir de cuándo empieza a actuar un Presidente de RENFE en una operación de este tipo? ¿A partir de cuándo un Presidente de RENFE empieza a tomar en consideración un expediente que le está condicionando el 20 por ciento de los anticipos de RENFE para un año?

Finalmente quiero decirle, señor Ministro, que personalmente nosotros consideramos que la puesta en marcha de esta comisión es absolutamente necesaria y que por eso la hemos pedido. Nuestra presunción de que aquí estamos ante una clara desviación de poder y un mal uso de los fondos públicos es evidente y, por tanto, estamos a resultas de lo que ocurra en esa comisión, para establecer la responsabilidad política y las que se deriven de tipo penal y civil de la misma.

Sin embargo, nos preocupa otro hecho, señor Ministro y señor ex-presidente de RENFE. Nosotros no vamos a pedir su dimisión, pero sí le queremos hacer que considere en la posición que se encuentra, en el contexto en que se mueve, y dirigiendo usted un Ministerio como el de Sanidad, que tiene ahora mismo frente a sí una de las reformas sanitarias más importantes que se han emprendido últimamente, si usted está capacitado políticamente para llevarlo a cabo.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para el turno de aclaraciones, tiene la palabra el señor García-Arreciado, por el Grupo Socialista. Cinco minutos, por favor.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Menos esta vez, señor Presidente, y muchas gracias.

Yo no soy un experto en casi nada y, desde luego, no lo soy en Derecho fiscal, pero me parece que la definición del fraude fiscal, señor Camisón, es la ocultación de bases imponibles al fisco, o algo similar debe ser, por sentido común. ¿Le parece a usted que con los datos que yo le he dado hay ocultación de bases imponibles al fisco? ¿A usted le parece que sí? Pues sería usted un Ministro de Hacienda como para irse de este país. Si con la información que consta en las escrituras públicas de precios reales, de contratos de arrendamientos, de renuncia de derechos de retracto, si con ese panel de información al fisco usted sigue creyendo que se podría producir el fraude fiscal, es una desmesura por su parte. Es «mantenella e no enmendalla», lo cual es muy lógico dentro de los grupos de la Cámara.

La firma de una persona que está en prisión no sólo sigue siendo firma, sino que en este caso la firma, posiblemente, le amplíe su período de residencia en la prisión, porque si ha cometido fraude fiscal, como parece sensato presuponer, es esa firma, que vale, la que puede dar base a actuaciones contra él...

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, procure no abrir debate, porque si no me verá obligado a conceder un turno de réplica y no sería conveniente alargar esta sesión.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Si lo que usted quiere defender es que la firma de un procesado no vale, mala cosa para algunos millones de españoles que están ahora mismo dirigidos políticamente por políticos procesados.

En cuanto a la Comisión de investigación, no la rechazamos y mantenemos nuestra postura definitiva para cuando se plantee formalmente esa iniciativa y sepamos los límites y los contenidos de la comisión de investigación que se solicita.

Señor Sedó, la referencia a las «vecindonas» es una licencia parlamentaria de las que se toman los portavoces continuamente. Yo me refiero con esto a los juicios temerarios, ninguno de los cuales, por tradición, proviene ni de usted ni de ningún componente de su grupo; me refie-

ro a la gente que ha mezclado esto porque sí, porque les ha parecido oportuno políticamente mezclarlo con el fraude del IVA; con la versión aquí matizada, de desvío de fondos, que en la prensa se convierte en acusación de que es un sistema de financiación de los partidos políticos; con la redacción que ha vinculado al señor García Valverde con uno de los implicados. A eso es a lo que yo me he querido referir. Retiro, desde luego, mis palabras si S. S. se puede sentir mínimamente afectado por las mismas.

Coincido con el señor Martínez-Campillo en que la identidad entre lo legítimo y lo legal debe ser cada vez más evidente en un Estado de Derecho; pero, si del final de todo esto se produce la sentencia de la legalidad absoluta de la actuación de Renfe, en este caso espero de su indiscutible bonomía que retire las acusaciones de ilegitimidad con las que ha empezado su intervención.

Por último quiero referirme a sus propuestas en el sistema alternativo que usted siempre establece, porque usted siempre se mueve en un plano paralelo. En todos los debates que hemos tenido consta siempre que usted está en un plano paralelo. Aquí vuelve a estarlo. Ese plano paralelo, diga lo que diga, yo no le encuentro ninguna relación, salvo en el procedimiento de expropiación, con lo que dice la reforma del régimen urbanístico y valoraciones del suelo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón, muy brevemente, para responder estrictamente a lo que ha planteado el señor García-Arreciado.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muy brevemente, para llamar la atención sobre un hecho que confirma nuestras palabras respecto al carácter al que me referí antes de turno menguante del señor Ministro de Sanidad, porque le ha sustituido en su actuación el señor portavoz socialista, que es quien ha contestado a los grupos, uno por uno. Ha actuado de auténtico Ministro en esta ocasión. Quizá sea por la urgencia o prisa que tiene en serlo, y por eso se ha erigido de pronto en Ministro de Gobierno al contestarnos.

Yo, respecto al fraude fiscal, no voy a entrar aquí en la trampa de abrir un debate de tipo científico; vamos a decirlo un poco para que el pueblo llano lo entienda. El pueblo llano sabe que aquí ha habido una salida de fondos de RENFE —del dinero de todos los españoles— de 1.350 millones de pesetas, una parte de los cuales ha ido a los dueños de los terrenos y otra parte ha ido a unos intermediarios; pero en esta operación había una parte que había tenido que ir al Fisco y que no ha ido. Esa es la realidad. Y si no ha ido al Fisco, ahí ha habido un fraude fiscal.

En otra ocasión —y ya no con tantas horas de debate— podemos entrar a estudiar más científicamente el tema, pero eso es irrefutable. E insisto una vez más en la cuestión: el hecho fundamental es que el aumento de precio de un comprador-vendedor se hace instantáneamente, y se hacía, por tanto, con la complicidad de RENFE. Luego

ahí está la complicidad de RENFE en la cuestión de este fraude fiscal que a usted no le gusta, pero que es como es.

El señor **PRESIDENTE**: El señor García Valverde tiene la palabra para contestar a las cuestiones planteadas.

El señor **MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO** (García Valverde): Señor Camisón, si no le he contestado a las cuestiones que antes me ha formulado es porque no he visto que hubiese preguntas en la exposición que había hecho, sino juicios de valor. En cambio, hay algunas preguntas que me acaba de formular, a las que tengo mucho gusto en contestarle a continuación; a las que realmente son preguntas, pero, a las otras, lo único que le puedo decir es que me parecen juicios de valor y que, por tanto, no hay respuesta.

¿De quién se han recibido instrucciones? Yo creo que lo he dicho antes. Antes he dicho que no se trata de una operación que surja de las instrucciones de alguien, sino que surge del acuerdo institucional entre aquellas instituciones implicadas y con competencias en la materia, que son: Comunidad Autónoma de Madrid, Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y RENFE. Ese es el origen, y eso es lo que seguramente está explicitado en las actas relativas a mi intervención. Si no le he respondido es porque estaba ya contestado y porque me parece que era de dominio público. (Los señores Camisón Asensio y Guerra Zunzunegui pronuncian palabras que no se perciben.)

El señor **PRESIDENTE**: No establezcan diálogos.

El señor **MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO** (García Valverde): No ha habido ninguna manifestación que haya puesto en duda la existencia de ese acuerdo.

Tengo que negarle, señor Camisón, su afirmación y no su pregunta de que exista otra sociedad instrumental que haya pagado 200 millones de pesetas. Ninguna sociedad instrumental de RENFE ha pagado nada ni ha intervenido en la operación de San Sebastián de los Reyes, nada más que Equidesa.

He acostumbrado siempre tener la cortesía de remitir informaciones adicionales en las comparencias que desde hace años he tenido, y a eso me he referido en mi anterior contestación.

En cuanto a su afirmación, no a su pregunta, de si las dimisiones se han producido por una razón o por otra, le tengo que decir, primero, que es lógico que los equipos se formen a la llegada de un nuevo responsable de la empresa o del Ministerio, y ésa ha sido —a mi juicio y por lo que yo conozco— la razón por la que se han producido determinadas sustituciones; pero, como lo ha citado, no tengo más remedio que decirle que no creo que el señor Colmenares tenga en estos momentos nada que ver con una operación hecha hace muchos años y con la que, desde luego, no tiene por qué tener ninguna vinculación. Pero esto ha sido también un juicio de valor que usted ha efectuado y no una pregunta, señor Camisón.

Los documentos de la investigación del Gobierno, tan

pronto como se acaben, serán entregados a los organismos y a las instituciones pertinentes.

En cuanto a su otra opinión —por no decir juicio de valor— respecto de los cheques bancarios, yo creo que está muy claro que es una práctica habitual de los negocios pagar con el mejor medio de pago que existe después del dinero, que es un cheque bancario, que tiene, además, la ventaja de que queda en las anotaciones contables de la institución bancaria en donde se compense o de donde se transforme en otro medio de pago. Por tanto —y creo que también lo ha dicho el portavoz del Grupo Socialista— estamos en presencia de una operación que, en la medida en que están controlados todos los medios que han servido de pagos, nos coloca en situación de comprobar y de controlar cuáles han sido los pasos siguientes de esos cheques bancarios.

Desvío de fondos no ha habido, señor Camisón; ha habido una compra de terrenos a un determinado precio, pero no desvío de fondos.

Ha citado todas las filiales de Renfe a la hora de decir que había irregularidades. Creo que pocas le han debido de faltar. Es evidente que las auditorías señalan las líneas de perfeccionamiento en el campo de la gestión que tienen que abordarse por parte de los gestores. Esa es la auténtica función de una auditoría externa, también de la auditoría interna. Pero de ahí a inferir que esas observaciones suponen irregularidades, me parece que es un camino demasiado largo. Creo que le he contestado a todas las preguntas que ha hecho el señor Camisón.

Señor Sedó, la fecha de la publicación. Creo que la primera publicación en que se aportan algunos datos sobre el planeamiento urbanístico es agosto de 1989, y a partir de ahí empieza a haber una serie de documentos que tratan del asunto.

Creo que le he contestado también antes a su pregunta de quién y cómo es el origen de forma absolutamente clara. Y en cuanto a las dimisiones y ceses, creo que también está contestada su pregunta. Y por lo que se refiere a los precios, señor Sedó, usted lo tiene que entender, porque cuando alguien quiere comprar algo y lo ha elegido y ese algo tiene un precio, ya podemos hacer todos los desiderátum y cábalas que queramos, pero se venderá a ese precio de mercado tanto si hay intermediarios como si no, y eso es lo que ha ocurrido aquí: operaciones de venta directa a particulares se han comprado más caras que algunas de las compradas precisamente a las empresas que están en una situación de mayor duda. Por ejemplo, Maopsa a 2.529 pesetas, la más barata y, en cambio, los Hermanos Olivares Navacerrada y Hermanos Olivares, a 6.415 pesetas. Por tanto, no podemos inferir que existe en el precio de mercado una parte que es de mercado y otra que no es tanto de mercado, sino que incluye otras cosas. Las cosas tienen su precio y ese precio suele ser un dato. Estoy de acuerdo en que el mercado inmobiliario no es perfecto y que pueda hablarse de precio de mercado, pero los especialistas en el mercado inmobiliario saben cuánto cuestan, dependiendo de que exista una expectativa de

recalificación, de que no exista, de que sea rústico o urbano. Eso sí que creo que es así.

Señor Andreu, los acuerdos, como todos sabemos, no solamente son escritos, son acuerdos... (**Rumores.**) Que exista un acuerdo entre distintas instituciones es suficiente para iniciar una serie de actuaciones en beneficio de las localidades.

En cuanto a la valoración, estaría a dos kilómetros del pueblo, pero estaban cerca de otros núcleos que lógicamente tienen que constituir el núcleo urbano futuro de la zona.

Por lo que se refiere a los anticipos, si la filial fuese no de cien por cien, podría estar de acuerdo en que el anticipo de tesorería entre matriz y filial debería de tener precauciones adicionales pero cuando estamos en presencia de un anticipo de tesorería entre matriz y filial, estamos en presencia de un anticipo de tesorería prácticamente igual que si se tratase de una operación de Renfe y, por tanto, no debemos de extrañarnos de que se produzcan estos anticipos de tesorería para poder facilitar una operación, para dar una caja necesaria que luego se formaliza convenientemente, como efectivamente luego ocurrió, y se contabilizó de forma absolutamente adecuada, compensándose, como es lógico, ese anticipo de tesorería.

Quiero decirle que el Presidente de Equidesa tenía poderes y, por tanto, si el Consejo de Administración no lo aprobó es porque el Presidente tenía poderes para ello.

En cuanto al aumento de capital, no debemos de confundir las razones de un aumento de capital, que siempre son razones financieras y de estructura de balances, con la procedencia de la caja que va a constituir el aumento de capital. En este caso esa caja podía proceder de operaciones concretas, que es lo que señala en el acuerdo del Consejo de Administración de RENFE. Sinceramente, me tendrá que reconocer esta información como buena, porque sí fue testigo de esa ampliación de capital, precisamente para obligar a una filial a que tuviese flujos de caja suficientes que financiasen los incrementos de capital de la filial.

Por último, señor Martínez-Campillo, las operaciones habituales, he dicho habituales en el sentido de que ha habido una serie de operaciones de financiación de infraestructuras ferroviarias. Son habituales en ese sentido. Creo que son de todos conocidas. Ha habido desde el pasillo verde ferroviario, en Madrid, que ha sido una actuación consorciada entre el Ayuntamiento y RENFE, hasta otras actuaciones en muchas otras capitales de provincia y otras muchas en proyecto.

Lo que he querido decir, yo creo que está bastante claro, es que no existe ninguna otra forma de llevar a cabo esas actuaciones ferroviarias en las ciudades, que mejoran la ciudad, si no es a través de este tipo de operaciones. Podremos elegir el tipo de operación, y en eso estoy de acuerdo con usted, pero permítame que le haga también una distinción entre licitud y legitimidad.

He dicho que ésta es una operación a mi juicio lícita, porque es legal, pero yo le admito que la legitimidad no es tan mecánica como la licitud. Le admito que usted pue-

da ser partidario de otro tipo de operaciones y que a éstas y sólo a éstas las denomine legítimas. Igual que creo que es absolutamente comprensible que otras personas, como yo, piensen que es legítima una operación de financiación de infraestructuras ferroviarias en los términos en los que yo me he expresado.

Creo que esto es así, porque licitud tiene que ver con legalidad y legitimidad tiene que ver con ética y con criterios políticos. Esa es la gran diferencia. Yo le admito absolutamente la posibilidad de que usted crea que es legítimo otro tipo de actuación y no éste. Lo admito totalmente. Son dos formas de ver un problema; un problema que no es mecánico, que no se tiene que decantar de una forma exclusiva y única, que puede tener distintas versiones, dependiendo de los posicionamientos éticos, políticos e ideológicos, incluso, pero que no tiene nada que ver con el marco legal existente en cada momento.

En cuanto a los anticipos de tesorería, permítame que le diga que hacer el porcentaje del 20 por ciento no tiene mucho sentido, porque los anticipos de tesorería, por definición, no tienen techo. Los anticipos de tesorería se dan y se compensan en el mismo momento en que se produce la anotación contable, porque el anticipo de tesorería no es nada más que la financiación de una operación desde el momento en que se paga hasta el momento en que se contabiliza. Esa es la definición de un anticipo de caja. Eso es lo que hubo y nada más que eso. Cuando se contabilizó, desapareció el anticipo de caja, igual que ocurre cuando se paga una expropiación desde el momento en que sale de caja al momento en que se produce la anotación contable.

Creo que ahora he respondido a las preguntas que de forma explícita se me han hecho, y de verdad que ésa era la intención que tenía, señorías, de llevarlo a cabo.

Permítame, señor Presidente, acabar simplemente recalcando y diciendo, con absoluta lealtad a SS. SS., que estamos en presencia de una operación que está fundamentalmente caracterizada por ser una operación beneficiosa para la colectividad. No podemos dejar de recalcar esta característica de la operación de San Sebastián de los Reyes. Es beneficiosa para la colectividad porque colabora a la creación del acceso ferroviario a esta población, pero es también una operación acordada entre las instituciones y, por tanto, es la fuente de su legitimidad y es una operación controlada empresarialmente. No es una operación que surja de no se sabe dónde y que se desmadre o que no tenga control a lo largo de la misma. Se sabe qué se va a comprar, se sabe por cuánto, se sabe por cuánto es el máximo precio que se tiene que comprar. Finalmente, es una operación respetuosa con la legalidad vigente, porque precisamente una de las preocupaciones es que ese dinero público, al que han aludido SS. SS., sea utilizado correctamente y no tenga ningún problema ligado a informaciones confidenciales, que espero hayan quedado, así como otras sospechas, perfectamente clarificadas.

En cualquier caso, la documentación está en la empresa, cuya presidencia creo que está perfectamente capacitada para dar la información adecuada.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Valverde, por la información que ha suministrado.

Señoras y señores Diputados; muchas gracias por su colaboración.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho y veinte minutos de la noche.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961