



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1993

IV Legislatura

Núm. 599

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 108

celebrada el miércoles, 10 de febrero de 1993

Página

ORDEN DEL DIA:

Comparecencia de la señora Presidenta de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, RENFE (Sala i Schnorkowski), para dar cuenta:

- | | |
|---|-------|
| — De los pagos efectuados por empresas adjudicatarias de obras y de provisión de bienes para la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y su material rodante a presuntos intermediarios por sus «gestiones» para la concreción de dichas adjudicaciones. A solicitud del Grupo Parlamentario IU-IC (número de expediente 212/002290) | 18020 |
| — De las supuestas irregularidades relacionadas con las contrataciones del tren de Alta Velocidad Española (AVE). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 212/002293) | 18020 |

Comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Transportes (Borrell Fontelles), para dar cuenta:

- De los pagos efectuados por empresas adjudicatarias de obras y de provisión de bienes para la construcción de la línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y su material rodante a presuntos intermediarios por sus «gestiones» para la concreción de dichas adjudicaciones. A solicitud del Grupo Parlamentario IU-IC (número de expediente 213/000560) 18038
- De las supuestas irregularidades relacionadas con las contrataciones del tren de Alta Velocidad Española (AVE). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 213/000562) 18038

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

COMPARECENCIA DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE), PARA DAR CUENTA:

- **DE LOS PAGOS EFECTUADOS POR EMPRESAS ADJUDICATARIAS DE OBRAS Y DE PROVISION DE BIENES PARA LA CONSTRUCCION DE LA LINEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-SEVILLA Y SU MATERIAL RODANTE A PRESUNTOS INTERMEDIARIOS POR SUS «GESTIONES» PARA LA CONCRECION DE DICHAS ADJUDICACIONES. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 212/002290)**
- **DE LAS SUPUESTAS IRREGULARIDADES RELACIONADAS CON LAS CONTRATACIONES DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD ESPAÑOLA (AVE). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/002293)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día figura como primer punto la comparecencia de doña Mercé Sala, Presidenta de Renfe, presencia solicitada para dar cuenta de los pagos efectuados por empresas adjudicatarias de obras y de provisión de bienes para la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y su material rodante a presuntos intermediarios por sus gestiones para la concreción de dichas adjudicaciones, solicitada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, cumplimentando también la solicitud de comparecencia del Grupo Popular en similares términos, para dar cuenta de las supuestas irregularidades relacionadas con las contrataciones del tren de Alta Velocidad Española, AVE.

En primer lugar, vamos a dar la palabra a la Presidenta de Renfe para que nos dé una primera información acerca de las cuestiones solicitadas. Después,

daremos la palabra a los distintos grupos parlamentarios.

Señora Sala, bienvenida y muchas gracias por su presencia. Tiene la palabra.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Sobre el tema objeto de pregunta, en la Presidencia de Renfe, a través de los Servicios de Administración y Finanzas de la empresa se ha procedido a investigar (no es la palabra), se ha procedido a ver cómo se hicieron los contratos que tuvieron relación con la adjudicación del tren de alta velocidad. Lo que les puedo explicar es cómo se hizo, las fechas, cómo se eligieron las empresas, etcétera.

Hay tres contratos importantes sobre este tema. El primero cronológicamente es el contrato en el que se adjudicaron los trenes AVE y las locomotoras de gran potencia. El contrato era para 24 trenes de alta velocidad y 75 locomotas de gran potencia. Tengo los documentos que son bastante largos, los explicaré sucintamente porque, además, supongo que es un tema bastante conocido.

El 28 de febrero de 1988 se publicó en la prensa y en el «Boletín Oficial del Estado» la convocatoria del concurso. Se recibieron seis ofertas, una de Alsthom-Ateinsa Maquinista, otra de Eurotren Monoviga, otra de Fiat-Ansaldo y Breda, otra de Mitsubishi-Kawasaki-Hitachi, otra de Siemens-Brown Boveri, Kraus-Maffei, Thyssen-Hensel y Macosa y una sexta de Skoda-Sport.

Para el tren de alta velocidad se consideraron válidas la de Alsthom, Mitsubishi y Siemens y digo esto por simplificar, porque esos eran los jefes de estos equipos —el «leader project» que dicen ellos—, y para las locomotoras de gran potencia se seleccionaron Alsthom, Ansaldo, Mitsubishi y Siemens.

Los estudios y las negociaciones se realizaron según los esquemas de valoración multicriterio desarrollados conjuntamente por Renfe y el Stanford Research Institute. De la realización de estos estudios se llegó a la conclusión de proponer la adjudicación de los trenes de alta velocidad a Alsthom-Ateinsa-Maquinista Terrestre y Marítima y las locomotoras al grupo liderado por Siemens.

El Consejo de Administración aprobó la adjudicación,

a favor de Alsthom-Ateinsa, el 23 de diciembre de 1988. Después se firmaron los contratos y más tarde ha habido algunas ampliaciones en cuanto a modificaciones internas, etcétera —que es una lista relativamente larga—, en los trenes de alta velocidad y también ha habido algunas ampliaciones en las locomotoras de gran potencia.

Por último, relacionado con ello, también ha habido inversiones, la más importante es la que se ha realizado en el taller de mantenimiento de trenes AVE, que está en La Sagra.

Bien, aquí están las cifras, los incrementos que ha habido durante el proceso, etcétera; están todos los datos. No figura ningún dato extra más en la contabilidad ni en los archivos de la casa que tenga que ver con este tema.

En relación a esto quiero aclarar —lo hago de palabra— que se compraron 24 trenes porque en ese momento la decisión era hacer la vía con ancho español y las previsiones eran que estos trenes hicieran, como en Francia, que continuaran circulando por las líneas del resto de la red.

Después más tarde se tomó la otra decisión. Lo digo por aclarar, por explicar el tema de los 24 trenes, que aunque no me lo han preguntado es un tema que he visto siempre ha estado presente.

Evidentemente, en todo esto yo recojo datos. No puedo explicarles nada que yo recuerde, porque sé mucho menos que ustedes de todo el tema.

En cuanto a la electrificación de la línea, para las instalaciones de electrificación se presentaron dos grandes grupos para hacer esto. Uno, un grupo de tecnología francesa, liderado por CGE-Alsthom y otro un grupo de tecnología alemana liderado por Siemens.

En la presentación de las ofertas, el grupo francés tenía una ingeniería Sofrerañil que era la que trabajaba el tema de las ofertas y en el grupo de tecnología alemana había otra ingeniería que se llama D. E. Consult que es la que presentaba las ofertas.

De tecnología francesa hay dos grupos, uno que lidera CGE-Alsthom y otro cuya primera empresa que tengo aquí se llama SPI-Batignolles. La UTE hispano-francesa de SPI-Batignolles da un precio total de 26.500 millones. CGE-Alsthom da un precio total de 26.900 millones y el consorcio hispano-alemán da un precio de 25.600 millones.

Por tanto, la oferta del consorcio alemán es la más barata.

Después, por el mismo sistema que he explicado en los trenes, el que se refiere al análisis multicriterio, los técnicos realizan un análisis entre la tecnología francesa y la tecnología alemana, el documento está a disposición de todos ustedes. En ese análisis que realizan al comparar las dos tecnologías se entiende, por lo que presentan estos técnicos, que la tecnología alemana es mejor que la tecnología francesa. De todo lo anterior se realiza el estudio que tengo aquí para presentar al Consejo de Administración, en el cual se propone que se adjudique al consorcio hispano-alemán liderado por

Siemens-AEG. En este consorcio están: Siemens-AEG, Siemens sociedad anónima, AEG AG, AEG Ibérica de Electricidad, ASEA-Brown Boveri, ABB Energía, Radio-trónica, Temelsa y Guinovart. Es decir, finalmente los adjudicatarios son todas estas empresas. El importe inicial de la adjudicación fue de 12.259 millones para lo que pagaba Renfe. Aquí tengo un detalle de cómo se distribuían los 12.259 millones entre instalaciones y montaje, funcionamiento y conservación, resolución de perturbaciones y formación, y después en el anexo de este documento también podrá encontrar la Comisión del Parlamento (se lo enseñó al Presidente) los importes posteriores que se han añadido a la inversión en electrificación también por conceptos: instalación y montaje, etcétera. Incluso hay un cuadro donde se detalla orden de cambio a orden de cambio una a una; en una carpeta posterior a ésta, que si acaso podríamos entregar, tenemos caso a caso por qué se produjeron los órdenes de cambio, son diversos reformados en el tema de electrificación, un reformado de subestaciones y líneas, un reformado de iluminación de túneles y las entradas a tres kilovoltios en Madrid y Sevilla, y después hay un cuadro resumen de cuál ha sido al final el coste de la electrificación para Renfe. Para Renfe la adjudicación inicial fue de 12.259 millones y el coste total al final fue de 18.689 millones. Esto, lo volveré a repetir, está contemplado en el análisis que realizó el Ministerio de Obras Públicas resumiendo todos los datos económicos de esta adjudicación. Esto en cuanto a electrificación.

En cuanto a señalización y telecomunicaciones se presentaron sólo dos grupos: la UTE hispano-francesa y el consorcio hispano-alemán. Se recibieron las plicas; el análisis de la oferta económica daba un precio para el consorcio hispano-francés de 49.500 millones y un precio para el hispano-alemán de 49.147, es decir, más barato el hispano-alemán, y después en las diferencias técnicas y analizando el mismo sistema del que ya les ha hablado, el análisis multicriterio que es habitual en la selección de estas inversiones también sale la tecnología francesa para la señalización mucho mejor que la tecnología alemana. El Consejo de Administración, por tanto, lo adjudica en la misma sesión que la electrificación, celebrada el 11 de julio de 1989. Aquí vuelve a pasar lo mismo, detallamos lo que pagaba Renfe del contrato, lo que pagaba el MOPT..

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, la tecnología alemana mejor que la francesa.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): La tecnología alemana mejor que la francesa, perdón. Lo repito: tecnología alemana mejor que la francesa, lo pueden ustedes ver: mayor disponibilidad, los enclavamientos electrónicos frente a los eléctricos, mejor conexión entre vía-tren y tren-vía, la alemana permite la conducción automática y la francesa no, etcétera. Aquí, igual que en electrificación, vienen en el anexo las posteriores modificaciones, lo que se lla-

ma orden de cambio de obra, los reformados que hubo, y el coste total para Renfe.

En los documentos que presento, también figura un acuerdo entre Renfe y el Ministerio de Obras Públicas en el cual éste dice que pondrá una cantidad fija, y que todos los incrementos de precio serán a cargo de la empresa Renfe; por eso todo el tema de incremento de precios aparece en las cifras de Renfe no en las totales, porque el Ministerio puso cantidad equilibrada. Después, lo comentaré por si hay interés, también hubo un momento en el que el Ministerio creyó que tenía que aportar más dinero, pero no tenía presupuesto y dijo que Renfe lo pague. Hay una carta —ya estaba yo en aquellos momentos— del Secretario General de Infraestructuras de Transporte, de Emilio Pérez Touriño, donde dice: de acuerdo, lo tendríamos que pagar, pero no tenemos dinero en el presupuesto; que lo ponga Renfe.

Esto respecto a los temas relacionados con la adjudicación del AVE y de acuerdo con los documentos que obran en los servicios administrativos de la empresa.

Creo que también se me preguntaba sobre el tema de expropiaciones de terrenos. En el tema de expropiaciones de terrenos que se han hecho, Renfe solamente intervino en las expropiaciones en tendido de vías entre Madrid-Getafe, estación y variante de Ciudad Real y entre Córdoba y Sevilla, y después en una serie de expropiaciones relacionadas con las líneas eléctricas de alimentación. En el proceso se actuó por procedimiento expropiatorio en el 96,08 por ciento de las fincas, y en el restante 3,92 por ciento de dichas fincas se actuó por procedimientos de Derecho privado. Cabe señalar, y lo dice la nota, que cuando se actuó por procedimientos de Derecho privado, en esos casos no sólo se trató de la adquisición de la finca sino, sobre todo, del pago de indemnizaciones por daños agrícolas, básicamente daños en cosechas, etcétera. Aquí figuran los precios pagados por estas expropiaciones. El Derecho privado en cuanto a fincas fue sólo del 3,92 por ciento y se actuó en Derecho privado económicamente sólo en el 1,7 por ciento de lo comprado, diríamos, en este caso.

Aquí creo que lo que interesa destacar es que el precio medio ponderado de toda la compra son 547,5 pesetas metro cuadrado. Me dicen mis técnicos que es un coste medio muy correcto, teniendo en cuenta los precios del mercado. No han hecho un estudio profundo, pero es lo que dicen los entendidos.

También se presenta otro cuadro donde, además del precio medio ponderado entre los dos sistemas expropiatorios, aparece el precio medio para cada uno de los dos sistemas, pero, claro, hay que tener en cuenta que por compra-venta se actuó en muy pocas fincas.

Es cierto que en los contratos que se firmaron con las empresas adjudicatarias de la electrificación se preveía la posibilidad de que las empresas expropiaran. No ocurrió. En ningún caso actuó la empresa; siempre actuó Renfe, y el Ministerio en lo que a él le correspondía, de acuerdo con lo que se había pactado. Creo que sobre este tema es todo lo que puedo explicar.

El tema que creo es importante mirar, y que interesa

a la Dirección de la empresa Renfe, es decir: bueno, ¿la línea de alta velocidad en España, incluyendo todas las inversiones, nos ha resultado terriblemente cara, o nos ha resultado a precios homologables a niveles comparativos con lo que existe en otros lugares? A niveles comparativos con lo que existe en otros lugares y en pesetas de cada año, es decir, del momento en el que se hizo la inversión, el coste de la línea de alta velocidad ha sido de 741 millones de pesetas-kilómetro, incluyendo todo. Les recuerdo que este es un trabajo que se ha hecho por parte del Ministerio y que incluye todo lo que ha pagado Renfe y todo lo que ha pagado el Ministerio.

En Francia el TGV atlántico, lo que es la nueva línea de alta velocidad, que se acabó un poco antes, es decir, periódicamente en el tiempo aproximadamente medio año antes (por tanto habría que actualizar ese dinero a pesetas del momento en que lo acabamos nosotros) les costó 760 millones de pesetas-kilómetro; o sea, actualizado, sería más. Y el París-Lyon, que creo que lleva diez años realizado, les costó el equivalente de 456 millones de pesetas-kilómetro. Todo esto puede actualizarse, pero evidentemente de acuerdo con el incremento francés de precios al consumo.

Si miramos Japón, las cifras van desde 1.977 millones de pesetas-kilómetro a 4.900. Y si miramos Alemania, van desde 2.600 a 2.700. Es decir, la línea de alta velocidad española es la que más barata ha costado, incluyéndolo todo. En esto también están incluidos los trenes; es decir, toda la inversión.

Para acabar, porque tiene una cierta relación con el tema que nos ocupa, pedí también a los servicios administrativos de la empresa que me dieran relación de los trabajos que estas dos empresas que han salido en la prensa, GMP Consultores y GTP Consultores, podían haber hecho respecto a Renfe.

GMP Consultores hizo un trabajo en Renfe que se llama: plan de medidas correctoras y vigilancia ambiental del proyecto de duplicación de vía, con el trazado para 200 kilómetros por hora, Fuente La Higuera-Játiva, por importe de 3.950.000 pesetas. El estudio fue realizado en el año 1990. Tengo aquí un documento que ha preparado el responsable de este tipo de obras en la estructura actual de Renfe en el que me escribe que el estudio ha servido para la realización de estas obras, las que ya se han hecho y las que se están haciendo. No lo ha firmado, pero, si ustedes lo quisieran, le pediríamos la firma, porque estaría dispuesto a darla.

Después existe otro estudio, de cuatro millones de pesetas, del análisis de la repercusión ambiental de la duplicación de vía en el tramo Oropesa-Alcanar. Dispongo también de un documento sobre el trabajo efectuado, en el cual se dice que este estudio ha sido útil en la realización de este desdoblamiento de vía, que precisamente se ha puesto en marcha hace una semana, creo yo.

Por último, existe otro estudio del impacto medioambiental en el tramo de la línea de alta velocidad Zaragoza-Lérida. Evidentemente, sobre esto todo lo que creo que se ha realizado es el proyecto, que lo tiene el Ministerio, y aquí también me explican que ha sido útil

para la realización del proyecto de ejecución de esta obra.

Finalmente, no sólo hemos buscado en los archivos de Renfe, sino también en los archivos de las empresas filiales, y ayer mismo tuve yo conocimiento de que en estos últimos hay dos estudios más de Ineco, uno en la línea de Valencia a Madrid (hay que determinar exactamente en qué tramo) y otro para el estudio del corredor Ebro/sub-Ebro. De estos dos estudios aún no tengo la justificación, con lo cual los guardaría para presentarlos a los señores Diputados posteriormente, cuando sepa exactamente la utilidad que han tenido. El primero de estos estudios ha costado casi cinco millones de pesetas y el otro 2.400.000 pesetas. Sumado todo, da veinticinco millones de pesetas en estudios con esta empresa, de la que yo en estos momentos no tengo más conocimiento que el que me puedan haber aportado las personas que encargaron estos estudios, que me dicen es una empresa de solvencia técnica y con un importante departamento de técnicos.

No sé si falta alguna cosa, pero creo que esto es todo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Sala. Se da por entendido que los documentos a que se refiere van a quedar a disposición de esta Comisión.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Sí.

En concreto, en cuanto a lo que decían de Siemens y el texto de la pregunta, lo que he explicado es todo lo que hay en los archivos de la empresa Renfe y de las empresas filiales de Renfe relacionado con este tema.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, vamos a dar la palabra a los grupos parlamentarios que han solicitado la comparecencia, por su orden de entrada. En primer lugar, por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Por supuesto, agradezco a la señora Sala la información que nos ha dado, pero quiero manifestarle que, desde luego, no es para conocer la información que nos ha dado para lo que mi grupo parlamentario ha solicitado su presencia en la Cámara. El texto por el cual nosotros hemos solicitado su presencia en la Cámara dice literalmente: Para dar cuenta de los pagos efectuados por empresas adjudicatarias de obras y provisión de bienes, para la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y su material rodante, a presuntos intermediarios por sus gestiones para la concreción de dichas adjudicaciones. Este es el motivo por el cual nosotros hemos solicitado su presencia; no hemos pedido su presencia para que nos diga lo que ha costado la línea de electrificación y cómo se desarrolló ese concurso ni tampoco para conocer los trabajos que ha encargado Renfe a esas dos empresas. Ese no es el motivo de la comparecencia que nosotros hemos solicitado, es otro. Si la señora Sala quiere que sea más explícito, aunque yo creo que el tex-

to es bastante explícito, lo que le puedo decir, señora Sala, es que yo quisiera saber, si usted lo sabe, por qué la empresa Siemens pagó a unos señores 800 millones de pesetas y a otros 5.000 millones de pesetas para que hicieran gestiones para que se compraran locomotoras y para que se hiciera la electrificación con material Siemens. Quisiera que usted me dijera si lo sabe o si no lo sabe; y, si usted no lo sabe, a quién podría dirigirme para enterarme. Esto es lo que a mí me preocupa realmente.

También ha dicho cosas que, aún siendo ciertas, creo que conviene terminar de concretarlas. Por ejemplo, hay que decir que para la operación de electrificación, efectivamente, Siemens ofertó 1.000 millones de pesetas menos, pero terminó costando 10.000 millones de pesetas más. Digo esto como un dato para cerrar el argumento. O sea, que hubo un desfase importantísimo entre lo que dijo que iba a costar y lo que realmente costó. Además, no se entiende muy bien que el material rodante fuera de Alsthom y que la electrificación fuera de Siemens, con todos los problemas que esto ha conllevado y los que puede seguir ocasionando, dada la competencia que existe entre estas dos empresas.

En definitiva, en ese sentido, me siento decepcionado por lo que usted nos ha dicho. Cuando nosotros pedimos su comparecencia, lo hicimos en un paquete de tres comparecencias, porque éramos conscientes de las limitaciones que usted podría tener para aportarnos noticias sobre el pago de esos 800 y 5.000 millones de pesetas. Por eso, nosotros considerábamos que, aparte de lo que usted y el Ministro Borrell nos pudieran aportar, quien realmente nos puede aportar una información veraz y concreta sobre todos estos hechos es el señor García Valverde, que era el Presidente de Renfe en ese momento. Desde luego, nosotros encuadrábamos su comparecencia en el marco de ese conjunto de tres comparecencias. Confío que dicha comparecencia se produzca en breve espacio de tiempo, confío en ello, para que podamos tener conocimiento de todo lo que ha pasado. En cualquier caso, creo que usted podría decirnos si conoce algo más sobre este asunto concreto que le hemos manifestado. Hablando con claridad, señora Sala, y sin ninguna agresividad, aquí de lo que se trata, en última instancia, es de saber a dónde ha ido ese dinero, si es posible saberlo. Si ese dinero se ha pagado por una serie de trabajos que realmente hayan realizado esas empresas a Siemens o si ese dinero se ha pagado únicamente porque los señores que estaban en esas empresas tenían buenas relaciones con el Poder, tenían buenas relaciones con el Partido Socialista Obrero Español y concretamente con el Gobierno. Eso es lo que quisiéramos saber.

No quisiéramos hacer un juicio «a priori», pero depende de lo que se nos diga. Por ejemplo, si se nos dice que los señores de GMP, de GTP tenían un equipo técnico extraordinario que estaba realizando informes sobre cómo debería hacerse la topografía, la electrificación, etcétera, es un argumento, pero ¿dónde están esos trabajos que realizaron para que nosotros pudié-

ramos evaluar si realmente costaba el dinero que costó o si estos señores realizaron una serie de estudios jurídicos para la empresa Siemens que también pudiéramos evaluar? Eso es lo que quisiéramos saber o si, por el contrario, esos 800 millones de pesetas se pagan por cosas intangibles. Quisiéramos saber si Renfe tiene conocimiento de todo eso. El resto creo que está un poco de más en esta comparecencia, aun agradeciéndole de manera extraordinaria todo lo que usted nos dice y repito que lo digo sin ánimo fiscalizador y sin dar los hechos por sentados y aprobados. El problema, en última instancia, lo que la opinión pública se está preguntando es si este tipo de contratos se hacen a las empresas que presentan las mejores ofertas y que pueden dar el mejor servicio a todos los ciudadanos o si simplemente se hacen a las empresas que están financiando a los partidos políticos que, en última instancia, soportan al Gobierno. Esta es la gran duda que tienen todos los ciudadanos y que también tiene mi grupo parlamentario. En la medida en que estas dudas no se aclaren hoy o no se aporten datos por parte de los comparecientes —la señora Sala y, en su momento, el señor Borrell— para entrar en vías de aclaración, estaremos haciendo una pantomima, estaremos haciendo teatro parlamentario, pero no estaremos entrando en el fondo del asunto.

Por tanto, confío en que usted nos aporte más datos en su segunda intervención. Si no los aporta, se los solicitaremos al señor Borrell en el sentido que le he manifestado, es decir, si ustedes conocen los trabajos que hacían estas empresas para Siemens. En el caso de que esto no sea así, creemos que es absolutamente urgente la comparecencia del señor García Valverde para que nos pudiera aportar datos reales sobre este tema.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señora Presidenta de Renfe, le saludamos desde el Grupo Parlamentario Popular con sumo respeto, como siempre.

Ha hecho usted referencia a los contratos denominados vulgarmente «del siglo». Quisiera recordar un poco la inquietud permanente que mi grupo ha tenido con estos contratos de adjudicación de los 24 trenes de alta velocidad y de las 75 locomotoras de gran potencia, pero sobre todo el porqué se dejó en la cuneta a Mitsubishi, a la empresa japonesa.

En su momento, llegamos a la conclusión —y esta Comisión es consciente de ello— de que en esas adjudicaciones aparecían indicios de irregularidades, porque las puntuaciones asignadas en los esquemas de valoración multicriterio utilizados, que usted ha mencionado hace un momento, se hicieron de forma absolutamente improcedente, ya que eran unas conclusiones fijadas al alimón entre Renfe y la empresa americana Stanford Research Institute; conclusiones a la carta para conseguir las adjudicaciones que en esos mo-

mentos perseguía el Gobierno español en base a sus intereses y no en base a los intereses de los españoles.

En su momento ya dijimos que nos preocupaba que aquellas motivaciones no hubieran sido exclusivamente técnicas y económicas y que hubieran sido políticas. Luego se levanta el secreto del sumario del caso Filesa y aparece el escándalo de las comisiones del AVE. Vemos que el problema ya no es que fueran políticas, es que eran motivaciones absolutamente impresentables.

Nosotros ya entonces teníamos claro que se habían forzado estos criterios en favor de la oferta francesa y de la alemana y en detrimento de la oferta japonesa; por eso en su momento profundizamos en este estudio y ahora desgraciadamente vemos que nuestras sospechas de entonces se están convirtiendo en realidad.

Por ejemplo, nos preocupó que el máximo responsable del AVE en su día, don Leopoldo Iglesia la Chica, anunciara a bombo y platillo en todos los medios que la mejor solución y más barata para España era justamente el tren Bala japonés, el Shinkansen y, a raíz de ciertos hechos, de actuaciones de personas de Francia o de Alemania, se cambiara radicalmente de opinión y se inclinara la balanza a favor de las dos empresas europeas.

También justificó entonces, y lo vemos ahora contrastado, el recelo que expusimos de que uno de los parámetros utilizados para valorar precisamente la decisión era las relaciones de la empresa concursante con los grupos que concursaban, el caso de Alsthom. Se daba además la circunstancia ya conocida entonces de que asesoró en esto la empresa Consultores de Comunicación y Dirección, que es propiedad, como es público y notorio, de don Julio Feo, asesor y persona de confianza del señor Presidente del Gobierno.

Se intentó entonces hacernos comulgar con la rueda de molino para esa decisión de que el coste de mantenimiento del tren de Mitsubishi era 9,47 veces menos conveniente que el Alsthom; o también con el insólito supuesto de que el consumo de energía de la alternativa japonesa era 7,67 veces menos conveniente que el de la oferta francesa; o incluso se nos llegó a intentar convencer de que el tren francés era doblemente bello que el *tren bala japonés*, de acuerdo con la puntuación que le daba el sistema multicriterio de la Stanford. Así podíamos seguir con el resto de criterios que se vieron para esta decisión: el de carga dinámica; los tiempos Córdoba-Madrid; el nivel de ruidos; experiencia previa de Renfe; experiencia comercial en HVT; liderazgo tecnológico; etcétera.

Nosotros entonces ya intentamos dilucidar el porqué de esta manipulación de los criterios, y hoy surge a nivel de opinión pública española el tema de las comisiones y vemos que unas piezas del rompecabezas empiezan a casar con otras.

Antes de seguir, señor Presidente, quisiera hacer la clarificación ante la señora Presidenta de la empresa pública de que hasta ahora ha habido en este asunto un absoluto oscurantismo, pero llamo la atención, y en esto coincido con lo que ha expresado el portavoz del

Grupo de Izquierda Unida, en que si la reacción, como acabamos de ver un poco con lo que ha explicado la señora Presidenta, ante este embolado del caso Siemens —no sabemos si llamarlo caso Siemens-Alsthom, porque ambos están completamente relacionados— es que no sé o no contesto porque el que lo sabe es el señor García Valverde y, a la vez, el Partido Socialista impide que comparezca el señor García Valverde como ha pedido nuestro grupo, realmente se nos están cerrando las puertas con una persistencia en el obstruccionismo a conocer la verdad. Estamos, yo creo, llamando a las cosas por su nombre ante un pánico a la verdad que está practicando en estos momentos el Gobierno de la nación.

Este asunto recordará la señora Presidenta que provocó la reacción inmediata del señor Embajador del Japón en este país, justamente el 2 de marzo de 1989, manifestando en Barcelona el embajador al efecto, el señor Toru Ishii, denunciando la manipulación de estos criterios por cuestiones no técnicas sino exclusivamente políticas. Quizá usted estuviera presente cuando hizo la denuncia, porque la realizó justamente en unas jornadas celebradas en la Bolsa de Barcelona en presencia de las altas instancias institucionales de Cataluña. Sencillamente, quiero significar que los japoneses tampoco se tragaron tan burda maniobra.

Seguimos la investigación y comprobamos cuestiones que no acaban de esclarecerse. Nuestro intento hoy era conseguirlo, vamos a ver si es posible con la mejor voluntad. Por ejemplo, en esta cuestión que he planteado respecto al recelo que nos produjo la coincidencia de que, por un lado, uno de los aspectos tenidos en cuenta para valorar haya sido precisamente el denominado «relaciones de la empresa concursante», según testimonio oficial de que disponemos, y por otro la circunstancia de que el Grupo Alsthom hubiera contratado los servicios de la empresa Consultores de Comunicación y Dirección, del señor don Julio Feo, cuando planteamos ese tema lo que ocurrió fue que el Gobierno se desmintió a sí mismo, en un alarde que no se justificaba en absoluto, y se dio la siguiente circunstancia, que creo yo revela lo ocurrido. Curiosamente, con posterioridad, el Ministro de Transportes nos facilitó una reproducción de aquel documento oficial, en la que se había borrado, a todas luces intencionadamente, el parámetro que antes se había denominado «relaciones de la empresa concursante». ¿Por qué se había borrado? ¿Cuándo se dijo la verdad? ¿Cuándo se decía que influyó en la decisión o cuándo luego se borró en documentos que fueron yuxtapuestos?

Si tuviéramos tiempo, podríamos alegar cuestiones parecidas respecto al resto de criterios, pero situaré un ejemplo. Cuando había este tufillo de amaño predeterminado en favor de las empresas Siemens y Alsthom, una de las razones que se trató de hacer colar al pueblo español fue que se había hecho una escala de valores con una diferencia de 25 puntos respecto a la mejor y a la peor, en una clara maniobra de favorecer a las empresas Siemens y Alsthom y en perjuicio de la empre-

sa Mitsubishi. No tenemos tiempo de analizar, pero en todos los doce o catorce criterios del tren de alta velocidad y también de las locomotoras se aprecia este hecho, que para nosotros no ofrece ya ni una sola duda. Por tanto, visto que la señora Presidenta de Renfe no lo clarifica, para nosotros la manipulación a favor de Siemens y Alsthom en estos contratos es evidente, y hasta ahora ha habido un claro oscurantismo. Puesto que ahora ha surgido la aparición, ante la luz pública, de las comisiones a favor de personas allegada al Gobierno o al Partido Socialista, que está ahí como una losa sobre el pueblo español, una vez que se ha abierto el secreto del sumario que el Supremo lleva adelante sobre el caso Filesa, nosotros preguntamos si en este Parlamento, que tiene que servir para eso, es el momento de conocer la realidad, de conocer la verdad.

Como comprobación de cuanto acabo de exponer, yo también tengo aquí documentos oficiales. Por ejemplo, tengo a la vista el contrato de adquisición de las 75 locomotoras suscrito por el Gobierno con Siemens, y aparece claro en ese contrato que se contrató adquirir las locomotoras de ancho europeo, tanto las fabricadas en Alemania como las fabricadas en España, y tenían que llegar a España en un momento en que no estaban construidas las vías de ancho europeo, luego resulta clarísimo que era un contrato disparatado para el pueblo español y que favorecía tremendamente a la empresa alemana. Luego este documento originario, aparte de las modificaciones que se ha visto forzado a adoptar el Gobierno, es ya un testigo de cargo de que el contrato originario iba en contra de los intereses del pueblo español y a favor de los intereses de la empresa alemana. La pregunta es obvia: ¿Este interés por aquella empresa era consecuencia de las comisiones que hoy están ante la opinión pública?

Tenemos otro documento entregado por el Gobierno relativo al «contrato de siglo». En este documento, por ejemplo, vemos que las ofertas para el tren de alta velocidad por parte de Alsthom —y usted no ha hecho referencia a ello— fueron de 51.000 millones de pesetas; de Siemens, 55.000 millones; y de Mitsubishi, 39.000 millones. ¿Qué ocurre aquí? Que se da a la oferta de Alsthom y se desprecia la más barata, la de Mitsubishi, con una diferencia importante, de 39.000 a 52.000 millones de pesetas. Eso en el tren.

En las locomotoras, la oferta de Alsthom es de 41.000 millones; la de Siemens, 39.000 millones; y la de Mitsubishi, 30.000 millones. El Gobierno decide despreciar la de Mitsubishi, que es de 30.000 millones, y adjudicársela a Siemens, que era muchísimo más cara, 9.000 millones de pesetas más cara.

La pregunta clave es obligada, señora Presidenta: ¿Por qué se dejó en la cuneta a Mitsubishi si su oferta era más barata y, además, el Shinkansen japonés funcionaba y sigue funcionando a las mil maravillas?

Tenemos otro documento oficial del Gobierno, entregado en esta Comisión en diciembre de 1988, donde claramente se nos explicita todo el proceso del contrato, los criterios que se siguieron de tipo técnico, económi-

co y de empresa. Vemos que en el anterior figuraba claramente el concepto de relaciones con la empresa y en éste se ha eliminado clarísimamente. Documento de la misma fecha, pero entregado con posterioridad. ¿Por qué se borra esto? Aquí está otro testigo de cargo. ¿Se niega porque, a la vista de que está estallando el escándalo, en una huida hacia adelante, no quieren entrar en la cuestión? ¿O se trataba de que para acabar con la rabia se mataba al perro, se borraba, y así se terminaba la cuestión?

En otro documento que nos entrega el Gobierno, en fecha 16 de julio de 1990, sobre el «contrato del siglo», a solicitud de nuestro grupo y cuando nos había dicho que estos parámetros de perfil del contratista no se habían aplicado, nos encontramos con que se le desliza al Gobierno y aparecen dos conceptos como perfil del contratista: la presencia en España, con un peso del 8 por ciento, que se valora de uno a diez, y la experiencia comercial, que se valora al máximo, en palabras de Renfe, del uno al diez. Ahora nos surge la duda y preguntamos si en esta experiencia comercial estaba incluida la acción comercial que pudieran ejercer embajadores, que pudieran ejercer presidentes de república o pudieran ejercer los señores Ornia o Feo de turno que aparecen en este proceso. Además, si ahora aparece, y se nos dijo que no, y se valora de uno a 16, con un peso importante, estamos ante otro engaño que se hizo al Parlamento.

Para terminar, de momento, señora Presidenta, quisiera algunas contestaciones concretas a temas que no preocupan sólo a mi grupo, sino que preocupan al pueblo español y, sino, solamente hay que ver los titulares de los medios de difusión en este país en los últimos meses. Por ejemplo, se ha hecho público que Filesa recibió 3.000 millones de pesetas procedentes de comisiones por los contratos del AVE, según declaración del ex contable del «holding», Carlos Van Schouwen, al Tribunal Supremo. Igualmente, en julio pasado existió, el informe de la Brigada de Investigación de Delitos Monetarios del Banco de España, que ratificó que Filesa poseía en Suiza la empresa fiduciaria Experta Treuhan, domiciliada en Basilea y que aparece en los sumarios como cauce de alguna de estas comisiones.

Puesto que aquí se habla de unas comisiones por intermediación y en la intermediación hay dos partes—está la empresa intermediaria, pero hay dos partes—, una es la empresa que quiere el contrato, en este caso Siemens a Alstom, y la otra es Renfe como parte del Gobierno, yo le pido que si no podemos saber por parte del Gobierno lo tratado con las empresas privadas, queremos saber, como grupo, lo tratado por estas empresas con Renfe y con el Gobierno, por ejemplo en este tema.

El siguiente, es que también se ha hecho público que la ex coordinadora de finanzas del Partido Socialista, doña Aida Alvarez, a raíz de levantarse el secreto del sumario en el Supremo, asesoró a la empresa que firmó el mayor contrato del AVE. Lo mismo: intermediación de esta señora y sus empresas con la parte del

Gobierno, puesto que tenía que tratar con una parte o con otra; en cuanto a la parte de las empresas, ya buscaremos nosotros el método adecuado.

Se plantea también la siguiente cuestión, y es que en Siemens fue encontrada documentación relacionada directamente con Filesa, con GMP Consultores y con Tecnología Informática 2020. A su vez, GMP ha tenido relaciones comerciales tanto con Tecnología Informática como con Distribuidora Exprés 2020, ambas conectadas comercialmente con Filesa a través de esta ex coordinadora de finanzas del Partido Socialista.

En el acta de diligencia de entrada y de registro de Siemens consta que, según el Director General de esta empresa, la división de energía de Siemens, tanto para GMP como para Tecnología Informática, prestaron servicios de asesoramiento a la empresa adjudicataria ABB. Es un tema que usted debiera saber y, si no lo vivió, por lo menos enterarse para explicarlo esta mañana aquí. También, de acuerdo con la máxima dirección de Siemens, que se concretó para GMP, y cuyos servicios fueron utilizados en el proyecto de instalación eléctrica fija, en la catenaria, en la señalización y en la telecomunicación del proyecto NAFA, de acceso a Andalucía.

También se ha hecho público que la multinacional Siemens pagó 825 millones de pesetas por las gestiones de las empresas dirigidas respectivamente por doña Aida Alvarez y por don Juan Carlos Mangana Morillo. Puesto que esta información también afecta en una parte a las empresas y en otra a Renfe y al Gobierno, queremos conocer las relaciones que concuerdan con el pago de estos 825 millones de pesetas.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Sí, voy concluyendo, señor Presidente, pero estará de acuerdo en que el tema es trascendente. No obstante, voy a hacer un esfuerzo de síntesis.

También se ha hecho público que don Florencio Ornia ex alto cargo de Moncloa, implicado en estas comisiones, reconoce haber recibido dinero de Siemens y se niega a revelar la cantidad percibida, pero es que se da la circunstancia de que este señor tenía una convivencia permanente con el entonces Presidente de Renfe, hasta el punto de pasar los veranos juntos en la zona asturiana, coincidiendo con las adjudicaciones del tren de alta velocidad y las locomotoras y luego con la adjudicación de la electrificación del corredor de alta velocidad a través de la empresa Atacir, S. A.

También está claro que varias personas implicadas en la acusación particular del proceso entienden que es fundamental el testimonio del señor García Valverde en la cuestión. Le preguntamos, a la vista de lo que usted ha dicho, de lo que puede decir y de lo que no puede decir porque pueda justificar que no lo sabe, si usted cree que el testimonio de su antecesor en el car-

go, señor García Valverde, es ineludible o no en esta materia para llegar al fondo de la cuestión.

También respecto al contrato entre Siemens y el señor Mangana para la adjudicación del AVE y los cobros que recibió Aida Alvarez de Siemens con carácter retroactivo se ha dicho que dicho contrato sigue vigente y que el señor Mangana podía seguir cobrando, ya que el acuerdo continúa en vigor hasta julio. Este tema se traslada ya en el tiempo y podría usted tener conocimiento directo respecto a qué hay de cierto en este asunto referente a la vigencia de ese contrato de intermediación.

Se ha hecho público también —y voy terminando, señor Presidente— que el comisionista señor Mangana pactó con Siemens que le conseguiría los contratos en menos de dieciocho meses, y que, en caso de ruptura, la multinacional podría borrar —otra vez borrar— las pruebas de su relación. Se ha dicho, igualmente, que para los pagos se establecía la formalización en cuenta corriente, que GMP se obligaba a guardar discreción y Siemens a no negociar por su cuenta, y en caso de desavenencias se eludía la vía judicial. Yo pregunto lo siguiente: ¿estos condicionantes los conocía o los imponía la Administración? ¿O, si no, cómo los justifica?

Se ha dicho que la presencia y buenos oficios del embajador de Alemania, señor Guido Brunner, actuaron en este tema. Le preguntamos a la señora Presidente si conoce alguna actuación en este sentido, porque nosotros estamos dispuestos, como Grupo, señor Presidente, a llegar en esta materia al final de la cuestión, y si hoy no queda claro, tanto aquí como en el Pleno, nos veríamos precisados a pedir más comparencias e incluso a presentar al Gobierno una interpelación en Pleno.

Por último, señor Presidente, nos gustaría saber, en relación con la empresa ABB, que también pertenece a las implicadas en este asunto, y según las declaraciones de su vicepresidente, si es verdad que en el proceso abierto de Filesa los directivos de la sociedad en Suiza le ordenaron pagar a Filesa esos 112 millones por el estudio que tampoco aparece. De nuevo, como en el caso Renfe, ya estamos ante los estudios que no aparecen. Don Javier de Irala asegura que esos informes formaban parte del pasivo que asumió ABB al hacerse cargo de la empresa española Cenemasa, iba en el paquete que llevó adelante en negociación el señor Ministro de Industria, don Claudio Aranzadi, y es de todos conocido, porque incluso en esta Comisión hay constancia de ello y de la implicación del señor Ministro de Industria en esta cuestión de Cenemasa y su incorporación al tema. Nosotros le preguntamos: ¿hay constancia del compromiso, repito, del señor Ministro de Industria en esta operación de ABB para intervenir en las obras del AVE?

De momento eso es todo, señor Presidente.

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

Por el Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: En primer lugar, quiero saludar en nombre de mi Grupo a la señora Presidenta de Renfe.

Entrando directamente en el tema que nos ocupa tengo que decirle que no esperaba que usted nos pudiese aclarar nada en relación con la solicitud de comparencia formulada por los dos Grupos. Estamos de acuerdo con los números que nos ha ofrecido, creo que son documentos que podremos consultar en la propia Comisión, y algunos de ellos ya obran en nuestro poder porque han sido facilitados por la propia Renfe e incluso por el Ministerio. Pero me voy a alejar de la temática relativa a números, operaciones, compras, importes y empresas y voy a entrar en lo siguiente. Es lógico que un gran proyecto (y al hablar de gran proyecto podemos incluir toda la suma de proyectos de la compra de trenes, de máquinas, de electrificación, etcétera, el proyecto global) sea una decisión que toman Gobierno, empresa y Renfe y en el momento de elaborar los proyectistas —por decirlo de una forma genérica— la realización de la idea, buscan conocer lo que existe en el mundo. Esto sucede en cualquier tipo de asunto y, en este momento es cuando entran las especificaciones a la carta —esta mención a la carta que hacía mi antecesor— porque se va preguntando y todos los interesados en participar en el gran proyecto pretenden introducir su producto, manifestando que es el mejor.

A este respecto mi pregunta sería la siguiente. Cuando en Renfe se decide el proyecto se consulta a distintas empresas, se ve cómo se hará y se determinan esas especificaciones de estos análisis multicriterio, qué tecnología será la mejor o las bases de la tecnología que se prefiere, los baremos de valoración de estos análisis, etcétera, yo quisiera saber —aunque quizá no me lo puede contestar en estos momentos, pero creo que sería interesante para la Comisión conocerlo— cuál es el proceso de gestación del grupo de proyectistas que establecen los análisis de multicriterio, los baremos y toda esta tecnología. Con esto sabremos quién intervenía allí, porque este grupo es el que establece el precio base del proyecto. Es extraño que en una cantidad (antes he dicho que no entraría a detallarla, pero lo hago para dar una idea), que sobre unas ofertas existentes el grupo francés oferte 26.000 millones de pesetas, el grupo de Alsthom 26.900 millones de pesetas y el consorcio alemán 25.600 millones de pesetas, que es el más barato. Se lleva la obra el que tenía unas especificaciones más o menos a la carta, es el más barato, repito, y además, dentro de este coste, están los intangibles que tiene que pagar. ¿Tanta es la diferencia del precio base que se establecía, más o menos, con la realidad? ¿Por qué esta diferencia? En todo caso, diríamos que el grupo proyectista ha hinchado el presupuesto para que después la baja sea notable o haya gente que vaya a lo que podríamos llamar base-tipo y el señor que conoce que aquello está ahogado introduzca su precio más barato y además los intangibles.

Querriamos saber cómo se ha gestado todo esto, a tra-

vés de qué personas ha pasado, porque de este modo quizá sabríamos las personas que intervienen en unas operaciones en las que no tendrían teóricamente nada que ver.

Suponiendo que la operación, tal como la está llevando a cabo Renfe, fuese correcta, que no dudo, el consejo de administración o quien sea hace los informes, establece los análisis multicriterio, etcétera, se adjudican los contratos y esto es correcto, pero en este punto aparecen unas empresas o unas personas que cobran unos intangibles por parte de los suministradores, y nosotros quisiéramos saber cómo se introducen estas personas en la relación entre propiedad —en este caso Renfe— o comprador y el suministrador. ¿Cómo se han introducido allí las personas que cobran unas comisiones de Siemens si no tienen ninguna relación directa con Renfe? ¿Lo saben ustedes?

Termino haciendo referencia a una cuestión pasada, pero lo hago por analogía con el tema que tratamos hoy. Señora Sala, sobre el tema Renfe-Alcobendas-San Sebastián de los Reyes, le hice una pregunta al señor Ministro, que no me contestó, y que me parece que podía haber sido clave en el desarrollo de toda la cuestión, porque después se han ido viendo de forma determinada, podríamos decir, los caminos por donde los dineros iban. La duda que hoy se me plantea y que da origen a la pregunta es que en aquel momento hubo un asesor del Presidente de Renfe al que después de tres meses de estar en el cargo se le da la gran confianza de toda aquella operación. La pregunta pendiente era, ¿quién había recomendado, quién había dicho que aquel señor asesor era el que tenía que tener esta confianza? Porque me parece difícil —y no me voy, señor Presidente, del tema— que a alguien se le dé tanta confianza teniendo sólo una relación de tres meses. ¿Cómo se hace para que las personas de las que se habla en los intangibles entren en el tema? ¿Cómo se introducen en esta cuestión? ¿Renfe lo puede saber? Creo que si Renfe es la propiedad que compra a un suministrador y hay una persona interpuesta, Renfe debería saberlo.

Termino con una pregunta muy concreta respecto a unas explicaciones que usted ha dado antes. Hablando de las expropiaciones se ha referido usted a un tanto por ciento muy pequeño que se refería a indemnizaciones por daños. ¿Podría aclarar Renfe si alguna de estas indemnizaciones por daños son para eliminar algún contrato de alquiler de alguna finca de las que estuviesen implicadas en la expropiación? ¿Eran indemnizaciones al señor que tuviese arrendada la finca o eran simplemente daños de tipo coyuntural de la propia finca?

El señor **PRESIDENTE**: El señor Martínez-Campillo, por el CDS, tiene la palabra.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Gracias a la señora Presidenta de Renfe por su comparecencia en esta Comisión.

Nos resulta paradójico, para empezar, que mientras Siemens, en Alemania, debe estar dando cuenta tranquilamente a su junta de accionistas de la comisión pagada y puede que algún alto cargo del Gobierno alemán reciba alguna distinción por sus exitosas gestiones, nosotros vivamos en esta convulsión, que creo que se debe a dos motivos fundamentales: primero, a la desprotección que tienen la Administración y las empresas públicas españolas frente al mundo de los negocios, y, segundo, porque la gestión en las empresas públicas no es todo lo adecuada que debería de ser.

Digo todo esto porque la pregunta no es qué contrato tenía Siemens con unos intermediarios, que es un asunto estrictamente privado; la pregunta es qué relación tenían los intermediarios con Renfe, ya que aunque se ha denominado al contrato entre Siemens y estos intermediarios como de mandato, no es así, es simplemente un contrato de mediación o corretaje, y estos contratos en el Código Mercantil Español exigen poner en contacto a dos partes y que tenga éxito, en cuyo caso se convierte en un contrato de garantía. Por tanto, no hay mediación y no hay pago si dos no se ponen de acuerdo y si, además, la operación no resulta un éxito. De aquí se deduce claramente que Renfe debió jugar un papel en esa mediación o, por el contrario, los intermediarios estafaron a Siemens.

En segundo lugar, uno de los corredores o de los intermediarios estaba dentro de la estructura de Renfe, en una de las empresas participadas de Renfe, Tifsa. Aquí hay un problema que le afecta a usted personalmente, y es la responsabilidad en la gestión empresarial. Advertimos ya en nuestro dictamen alternativo en la Comisión de Renfe, que se producía, o se podía producir, un fraude de ley cuando se utilizaban por empresas públicas sociedades privadas con capital totalmente público para realizar lo que estaría prohibido en la empresa pública, y esta estructura se sigue manteniendo así. Es cierto que la agilidad del Estado moderno requiere la práctica mercantil, pero es cierto también que las empresas privadas con capital totalmente público no pueden escapar al control estricto que tiene la Administración, y al control que tiene una sociedad mercantil, también de tipo estricto, en dicho ámbito mercantil. Esta es una cuestión importante y un agujero negro considerable en la legislación española, que avala la afirmación que hice al principio de la desprotección que tiene la Administración española frente al mundo de los negocios.

Siemens puede presumir de claridad, Siemens puede justificar un corretaje; de hecho está autorizada para hacer corretajes hasta el 50 por ciento según la legislación alemana y, por tanto, lo puede declarar e incluso lo puede desgravar al fisco alemán. Además, entiendo que hay una responsabilidad por imprudencia empresarial que también le afecta.

Por tanto, ya no vale esta expresión que hacía usted al principio de su intervención y que es muy frecuente en usted, señora Presidenta de Renfe; no vale decir: yo me he encontrado con esto, será cosa de los anteriores.

Usted asume la gestión de todos, pero usted también está manteniendo una estructura empresarial idéntica a la de los anteriores, que está permitiendo y coadyuvando a que estos negocios sean eficaces. Porque, si no fuera así, ¿cómo iba a tener dentro del organigrama de Renfe a un comisionista de una empresa que tenía que contratar con Renfe? Es decir, ¿a qué sistema de incompatibilidad se someten los funcionarios de Renfe? Si no tienen ningún sistema de incompatibilidades, hay un fallo tremendo.

Por consiguiente, señora Presidenta, el corretaje entre Siemens y estas empresas intermediarias es correcto legalmente, pero falla el blindaje de Renfe, y falla el blindaje de Renfe más que en otras administraciones y en otras empresas públicas porque está plagada de empresas privadas de capital público que no tienen ni control administrativo ni tienen control de empresa mercantil, nos ocurrió con Equidesa y nos vuelve a ocurrir con Tifsa, la misma persona que está dentro del organigrama de Renfe, a través de una empresa participada resulta ser una intermediaria, una empresa que ejerce el corretaje a favor de una tercera en contra de la propia empresa en la que trabaja. Esa falta de blindaje que afecta tanto a las personas que van a trabajar a Renfe como a las empresas participadas, también tiene su repercusión en el mundo objetivo, porque las relaciones entre lo privado y lo público —ésta es la segunda y última cuestión que quiero plantear— no se pueden resolver con vagas normas de procedimiento. No se puede intentar pensar que con la Ley de Procedimiento Administrativo o la audiencia al interesado se resuelve la relación entre un público y un privado, entre un privado y un público.

Prescindiendo ya de las relaciones entre los intereses privados de tipo social, cultural, medioambiental, etcétera, la intermediación es el puente entre los negocios privados y las decisiones públicas, y, desgraciadamente, hoy en España —también tiene culpa de ello esta Cámara— la intermediación está en una total oscuridad y, por tanto, adueñada por una serie de sujetos indeseables. La intermediación requiere transparencia y publicidad, requiere un registro público de quién puede ejercer la intermediación, requiere un código de normas para saber cómo se puede ejercer esa intermediación, ya que, en caso contrario, en la oscuridad, ¿qué ocurre? Que el agente económico, en este caso Siemens e incluso su gobierno, no intenta competir, sino ganar a cualquier precio.

El intermediario siempre será alguien cercano al que puede tomar decisiones, aunque el que tome decisiones esté limpio de polvo y paja, pero siempre se buscará a aquél que puede influir sobre el que toma, repito, esas decisiones, influir de una forma decisiva, y en una intermediación no transparente, opaca, el agente público sucumbe por la propia naturaleza de la condición humana.

Por tanto, la regulación que vamos a hacer en el Código Penal del tráfico de influencias es insuficiente si no hay una regulación de los llamados «lobbies» o gru-

pos de interés. Y la pregunta que le hago es tan sencilla como ésta: ¿Habría contratado Renfe a alguna de las personas intermediarias de esta operación si hubiera conocido que estaba inscrita en un registro público de «lobbies» o de grupos de interés? ¿Se habría relacionado con estas personas si hubiera existido un registro público de «lobbies» o de grupos de interés?

Nos parece fundamental acabar como empezamos, señora Presidenta de Renfe. No puede usted tirar balones fuera. Tiene usted que remodelar, que participar en la remodelación —y nosotros también como Parlamento— de lo que es el blindaje de la Administración pública, que es también el blindaje de los decisores de los poderes públicos para que el mundo de los negocios, más poderoso que la Administración, no utilice lo que son caminos legales para conseguir contratos de favor o tener sencillo el camino del tráfico de influencias.

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

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: En primer lugar, quiero añadir nuestro saludo y nuestro agradecimiento a la señora Sala, como ya han realizado los demás representantes de los grupos políticos que me han precedido.

De todas formas, yo quiero señalarle que su intervención o sus aclaraciones nos han defraudado, porque realmente entendemos que el motivo de la comparecencia no era dar todos los datos que usted ha traído, que, por cierto, prácticamente la mayoría los conocíamos.

Yo creo que lo que se debe hacer aquí, señora Sala, es aclarar si las adjudicaciones se han realizado a las mejores ofertas, técnicamente, económicamente, con los mejores plazos, con las mejores financiaciones, etcétera. Vamos a suponer que sí, pero es que, señora Sala, hay una casualidad y es que precisamente las mejores han sido las que estaban representadas por personas cualificadas y conocidas dentro del Partido Socialista Obrero Español e incluso anteriormente en puestos del «staff» del Gobierno. Creemos que es bueno que se aclare todo esto. Es bueno y necesario.

En su día se habló de la tecnología. En esta Comisión se debatió ampliamente ese problema y muchos no comprendíamos por qué se marginaba y se eliminaba a los japoneses.

En aquel entonces se decía, y nosotros también estábamos de acuerdo, que tenían mayor experiencia, que tenían más realizaciones, que la experiencia en túneles, fundamental para la ejecución en España del tren de alta velocidad, era muy superior; tenían túneles de cientos de metros, incluso de varios kilómetros, cosa que no había ni en Francia ni en Alemania. Como usted bien sabe, se planteó incluso una solución especial para estos problemas de presurización de los vagones del tren cuando entraban en los túneles, porque en aquel entonces no se sabían los efectos torbellino que podían causar, e incluso se decía en algún caso

—exagerando la nota, lógicamente, para entenderse— que si dos trenes se cruzaban dentro de un túnel igual se caía el monte. Pero entendíamos que los japoneses ofrecían mejores condiciones para llevarse la oferta, y también se ha hablado aquí del tren bala. Al final nunca se demostró claramente que no fuese de esta manera, pero parece que subyacía la opinión política, incluso entre gobiernos, de no dar entrada a los japoneses en Europa, por presiones incluso de otros gobiernos, concretamente de Francia y Alemania. Se temía que los japoneses tuviesen la opción de introducir su tecnología y sus realizaciones en Europa a través de estas posibles adjudicaciones, y yo me pregunto en este momento: ¿no interesaría que esta opinión calase en el pueblo español, entre los técnicos, entre las empresas, entre la sociedad, para desviar atenciones en otro orden de hechos? Nosotros nos preguntamos eso, y nos gustaría saberlo.

Ahora surgen, señora Sala, actuaciones sospechosas, y como he dicho antes es necesario aclarar; en primer lugar, es bueno hacerlo para ustedes y es necesario para mantener la credibilidad del Gobierno en su limpieza de actuaciones. Además, hay un valor añadido. Mire usted, desde Euskadi se siguió muy de cerca esta decisión, porque era un problema de vida o muerte, por decirlo de alguna manera, tal como después se demostró, para el mantenimiento del tejido industrial.

Ha habido otra casualidad. Las empresas que tenían que relanzar los trabajos después de esa adjudicación eran las del INI o las privadas con capital público, y no las privadas en ningún momento. Otra casualidad. Además, allí no se comprendió la actuación de Renfe y del Gobierno en las adjudicaciones, y se sigue sin entender. Porque ahora, a balón pasado, creemos que el tejido industrial se ha deteriorado mucho, y éste ha sido un jalón más, el segundo, señora Sala. El primero fue el problema de los astilleros, por todos conocido. Pero el segundo, repito, fue el de las empresas de los grandes bienes de equipo eléctrico, y aquí podía haber estado la solución, y si no lo sabe debía saberlo, porque se ha debatido aquí en repetidas oportunidades con el Ministro de Industria. Era cuestión de vida o muerte para las empresas de grandes bienes de equipo eléctrico. Ahí estaba General Eléctrica, ahí estaba Westinghouse y ahí estaba Cenemesa. Esto se miraba de cerca porque creaba una situación de paro, de cierre de empresas, como después se ha demostrado. La gente en Euskadi, insisto, lo sigue de cerca: los sindicatos, las fuerzas sociales, los partidos políticos, todos, y no se aclara.

Después de ese segundo jalón, ahora nos viene la siderurgia, y ya es el tercero, y los aceros especiales, pero no me meto en eso. Quiero decir que sí ha sido un asunto importante, aunque usted ha sonreído, señora Sala. Usted habrá pensado: ¿por qué habla de los astilleros? Hablo de los astilleros porque fue el primer sector afectado, y de la siderurgia porque es el tercero, pero es que el segundo ha sido ése. El segundo jalón ha sido el desmantelamiento de las empresas de grandes bie-

nes de equipo eléctrico, y esto ha sido fundamental.

Yo quiero repetir que es bueno que se aclare todo esto por muchos motivos, y ya le he dicho por cuáles a nuestro entender. Es no sólo bueno, sino necesario. Nosotros vamos a mirar con atención y vamos a escuchar. Pero, señora Sala, no sé si éste es el momento y si usted es la persona que debe contestar a los planteamientos que se han hecho. Estoy de acuerdo con los que me han precedido en el uso de la palabra, si no es usted la persona, habrá que buscarla. Aquí se ha hablado del señor García Valverde, yo creo que entonces también era ministro el señor Barrionuevo. Pues habrá que sacarlo a la luz y habrá que traer aquí a quien pueda contestar, porque todos necesitamos que se aclare este tema.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, el señor García-Arreciado tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Gracias, señora Presidenta de Renfe, por su rápida comparencia en la Comisión para aclarar, en la medida de las responsabilidades administrativas, los sucesos que estamos analizando.

Nosotros tenemos bastante poco que decir en relación con su intervención. No tenemos nada que decir en relación a la intervención de algunos de los grupos parlamentarios que, al hilo de la cuestión que nos trae aquí hoy, han formulado una serie de asuntos, de temas que tienen más bien una débil relación de causa-efecto con los sucesos que estamos estudiando. Y tenemos algo más que decir sobre las intervenciones del señor Camisón y del señor Andreu.

Sobre su intervención, señora Presidenta de Renfe, sólo cabe decir que estamos absolutamente convencidos de que los procedimientos administrativos de adjudicación de todos los bienes y servicios que componen el complejo AVE pueden resistir cualquier inspección objetiva, y que no será posible encontrar en ellos ninguna desviación de poder ni ninguna actuación que no tenga como referencia el interés general y el buen fin del proyecto.

El paso más que pudiéramos dar, que ya sale fuera de las competencias de la Administración y de aquello de lo que usted puede ser responsable ante esta Comisión, es la sorpresa que nos causa la existencia de unos contratos privados entre una serie de empresas adjudicatarias y ciudadanos, como consecuencia de lo cual parece haber por ahí una cantidad próxima a los 1.000 millones de pesetas que se han pagado por Siemens a una serie de señores y de empresas, de los que habrá que suponer, mientras no se demuestre lo contrario, que son en pago a alguna relación contractual que debe estar recogida en un contrato entre ellos. Nos quedamos en la sorpresa, no entramos en el escándalo, ni mucho menos en la sospecha de actuaciones que pudieran ser no conformes a la ley.

Podemos decir, y lo digo con absoluta tranquilidad,

en nombre del Grupo Parlamentario —porque es también la posición del Partido al que pertenece este Grupo Parlamentario— que yo personalmente no hubiese entrado en alguno de los negocios, en alguna de las relaciones comerciales que parecen haberse establecido entre Siemens y algunas personas con militancia socialista, con militancia hasta hace unos días o con militancia hasta hace unos años. Nos parece que son actuaciones que están fuera de la ética socialista y, por tanto, no tenemos el más mínimo empacho en, sin juzgar la legalidad o ilegalidad de las mismas, sostener que no son conformes a las normas de comportamiento que mantenemos, con legítimo orgullo, la inmensa mayoría de los socialistas de este país.

En cuanto a las intervenciones de los señores Camisón y Andreu, tengo que decir que no hay nada en ellas que no pueda ser calificado como discurso de alcantarrilla. **(Rumores.)** El discurso permanente de desprestigio no solamente del Partido Socialista, sino de una gran obra pública que debiera constituir motivo de orgullo para la tecnología de este país, para los ciudadanos que de ella disfrutaran y para los ciudadanos que la han financiado. Y con una serie de recortes de prensa se constituye la teoría de una conspiración «urbi et orbe» entre Renfe, ministerios, embajadas, gobiernos, Stanford, Siemens, Alstom, todos los cuales parecían estar en la conjura y en el propósito de construir el tren de alta velocidad español con el único objetivo de financiar al Partido que soporta al Gobierno. En esto concluye también la intervención del señor Andreu, que termina diciendo que la gran duda que hay en la sociedad es si los contratos han servido para financiar a partidos políticos, y en concreto al PSOE.

Tiene razón el señor Andreu en que ésa es una duda que hay ahora mismo en la sociedad y que resulta especialmente dolorosa para el Partido Socialista. Y no es menos cierto que la responsabilidad de la existencia de esa duda está en quienes la predicaban sistemáticamente, con razón o sin ella. Tampoco cabe duda que la cosecha la recogerán quienes han sembrado esa duda; cosecha a lo mejor fructífera a corto plazo, pero absolutamente podrida, por destructiva, a medio y a largo plazo.

Al señor Camisón le entra ahora un inusitado interés por la defensa de los intereses de un país en el Oriente lejano, de Japón, a través de Mitsubishi. Parece ser que Siemens y Alstom son pocos menos que una cooperativa de *compañeretes* que se dedican a trabajos de mantenimiento en caldererías, y que la tecnología mundial, que el prestigio, que la capacidad de realización de esa obra radica exclusivamente en Mitsubishi.

Tengo la presunción, más que la presunción la certeza, de que si el contrato hubiera sido concedido a Mitsubishi en detrimento de empresas europeas estaríamos en el mismo discurso, pero diametralmente opuesto, porque creo que hay gente en esta vida que es capaz de defender una tesis y su contraria con los mismos argumentos, sin que se le encienda ninguna lucécita interior que le avise de lo desmedido de sus ac-

tuaciones. Ese interés por el Extremo Oriente, y por Japón en concreto, no impide que portavoces autorizados de su Grupo Parlamentario hayan dicho, hace escasamente 24 horas, que el Presidente del Gobierno está en la India haciendo el indio, lo cual resulta absolutamente contradictorio porque va acompañado por algo más de un centenar de empresarios españoles que pretenden abrir a los mercados de la producción española algunos campos que están cerrados en estos momentos.

Terminamos por relacionar Filesa con el AVE. Sobre Filesa hemos de decir que este Partido está sometido a una severísima investigación judicial de la que en su momento resultarán o no las relaciones que pudiera haber entre el Partido Socialista y Filesa y la legalidad o ilegalidad de esas actuaciones. Vamos a dejar, por tanto, esa cuestión sometida al arbitrio de los jueces y nos vamos a centrar en otras cuestiones.

Dice que ya hay una relación de Filesa con el AVE y que empiezan a casar las piezas del rompecabezas que explican por qué se ha construido el AVE en este país. En este país, en cuestión de rompecabezas, se han terminado muy pocos. Uno de ellos está en Cantabria, otro de ellos está en Burgos, otro de ellos se está construyendo hoy en Calviá y otro de ellos, una vez completamente recompuesto, tuvo que retirarse de la circulación por defecto de forma. **(El señor Gayarre Bermejo: ¡Eso que tiene que ver!)** Esos son, hasta este momento, los únicos rompecabezas de alcantarrilla que han casado todas sus piezas en este país.

Nos acusan de obstruccionismo y de pánico a la verdad, que, por tanto, estamos en una labor de permanente impedimento de que los grupos de esta Cámara tengan la información que solicitan que es precisa para su buen trabajo parlamentario. Creo que ésa es una acusación de manual de oposición que no resiste la más mínima crítica ni el más mínimo análisis, por más que haya personas que no reconocerían la verdad ni envuelta en celofán y con un lacito rosa.

Por último, terminamos con el asunto de las comisiones, de los intermediarios y de las personas que pudieran haber intervenido en corretajes en relación con este asunto. Yo no sé si lo que rechazaban en principio eran las labores de intermediación entre unas empresas y otras. Algún grupo, con buen criterio, ha propuesto incluso a esta Cámara que se legisle al respecto y se establezcan unas normas jurídicas a las que acoger ese tipo de actuaciones, pero, como digo, tengo mis dudas de si lo que se rechaza es la función de intermediación de comisión y de corretaje, o que estas funciones, tradicionalmente en manos de los de siempre, moleste especialmente que en un instante dado puedan estar en manos de personas relacionadas con el Partido Socialista, manteniendo todo lo que he dicho al principio, que personalmente creo que no se debería de haber entrado en algunas de las actuaciones.

Pero eso no es lo que importa. Lo que importa es que hay unas empresas privadas, Siemens (parece que también se apunta a Alstom, aunque luego no se ha se-

guido en esa línea de argumentación), que establecen con unos señores privados (a los que su condición de socialistas, o ex socialistas, o futuros socialistas, o altos o bajos, o rubios o morenos no les añade ninguna cualidad especial), con los que establecen, repito, unas relaciones contractuales, en función de las cuales realizan unos beneficios, cobran unas minutas, unas facturas. Y como esta es una situación parecida a la que nos encontrábamos ayer, en el caso de la investigación de Torras, debe de ser en el ámbito privado de Siemens, es decir, deben dirigirse ustedes a Siemens para que su auditoría les explique cuál es la aplicación de los fondos y las razones por la que se libran esos 700, 800, 900 millones o los que sean que se han pagado a estas consultoras, cuyas únicas relaciones con Renfe han sido aclaradas perfectamente por la señora Presidenta, y es la realización de una serie de estudios que existen y sobre los que las personas con autoridad para ello emiten un informe sin firmar, pero que parecen estar dispuestos a firmar, de que han sido útiles a los objetos para los que han sido encargados.

Por tanto, la única relación de Renfe con todo este conglomerado, con toda esta conspiración, como decía «urbi et orbe», que se construye alrededor de esto es que ha tenido unas relaciones comerciales, creo recordar, por valor total de 25 millones de pesetas con esta empresa.

A partir de ahí, señor Presidente, me parece absolutamente claro que no hay otro tipo de responsabilidad por parte de Renfe, salvo la que pudiera derivarse de vicios de forma de lagunas, de ilegalidades en los expedientes de adjudicación de las obras correspondientes.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, creo que ha habido alusiones extraordinariamente claras y, por tanto, pido turno de respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene tres minutos, señor Andreu, por alusiones.

El señor **ANDREU ANDREU**: Yo creo que el señor García-Arreciado se ha hecho un experto en echar basura sobre la labor parlamentaria de oposición, y echar basura entre su Grupo Parlamentario y el Partido Popular es intentar que la basura le coja por medio a cualquier grupo político que intente hacer oposición e intente averiguar las cosas que están pasando. Desgraciadamente, la oposición en este país al Partido Socialista se ha tenido que convertir en una oposición de la política que hace el Partido Socialista a las alcantarillas, pero eso lo hace él, no lo hacemos los demás, y ahí también es donde hay que plantear la lucha y saber cuáles son las felonías que el Partido Socialista haya hecho.

Pero nosotros no pretendemos caer en la trampa que el señor García-Arreciado nos pretende tender. Nuestra propuesta yo creo que ha sido muy medida y muy clara y el «Diario de Sesiones» dará buena cuenta de ello. No se trata de entrar en una polémica de echar ba-

sura de un grupo parlamentario a otro. Aquí de lo que se trata es de saber por qué se han pagado esas comisiones a personas que hasta hacía muy poco estaban trabajando en el gabinete de don Felipe González, personas que no tenían ninguna experiencia en el tráfico ferroviario ni estaban en sociedades mercantiles; lo que se trata de saber es si lo que se está pagando es una determinada experiencia profesional o simplemente la mediación ante el poder político. Sólo eso, y cuanto más se tarde en aclarar, más va a dañar a toda la democracia, a todos los grupos políticos, aunque yo creo que fundamentalmente al Partido Socialista.

Desde luego, no se trata de recoger ninguna cosecha. Yo creo que la cosecha es mala para todos, pero cuanto más se deje pudrir la cosecha en la alcantarilla, peor va a ser. Por tanto, aparte del efectismo que le pueda intentar dar el portavoz socialista a este tipo de cosas, yo creo que lo único que hacen es alejarnos de la materia y del intento de búsqueda de lo que está pasando realmente. Quiero manifestar, simplemente, que no considero su intervención y que seguimos manteniendo lo que decíamos de la señora Sala: que nos diga lo que realmente sabe sobre ese tema, y si no sabe nada, que por favor también lo diga para que podamos traer a quien realmente pudiera informarnos del asunto.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Camisón tiene la palabra por tres minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: El señor Portavoz socialista me ha dedicado gran parte de su intervención, saliéndose claramente de la cuestión, en un discurso cuajado de contradicciones, como es usual en él, porque en un momento de sinceridad se le ha escapado que su grupo nunca hubiera entrado en tal tipo de negocios. Entendemos que si ese es su sentimiento o su reacción es porque consideran esos negocios dignos de la alcantarilla; luego si ser dignos de alcantarilla es la razón para que ellos no entrasen, aunque otros lo hayan hecho, le invalida para luego lanzar eso como acusación respecto a lo que yo he explicitado esta mañana aquí.

Yo he hecho referencia a mi opinión, a mi trabajo parlamentario y, por supuesto, cómo no, a la opinión que la prensa libre de este país viene manteniendo. Pero hay dos tipos de actuaciones ante eso que él ha llamado alcantarilla: unos, los que la denunciemos, que somos este Grupo y otra parte de la oposición, y otros, los que la hacen, y tanto los medios de difusión como este Grupo están en su labor constitucional de los que la denuncian. Esa distinción convenía hacerla.

Ha hecho también un alegato respecto a mi simpatía, en esa ocasión, por los intereses del país del sol naciente, pero ha sido un alegato totalmente fantasmagórico, porque no ha dicho los razonamientos, que son que era la oferta más barata y tan eficaz o más que la otra, eso se lo calló.

Luego ha entrado a suponer que yo, en caso contrario, defendería otra opción, y ha caído en un defecto de debate parlamentario que no se tiene en pie, que es ima-

ginar lo que este Grupo o este Partido haría en tal supuesto, con lo cual, al entrar en esa materia, está claro que no se tienen argumentos de peso.

Señor García-Arreciado, si un dirigente de mi Partido, recientemente, ha comentado que el Presidente del Gobierno está haciendo el indio en la India, es que se ha visto forzado a hacerlo, porque hoy nos enteramos, por ejemplo, de lo siguiente: que el señor González sostiene en la India que son los aumentos salariales de los que tienen empleo los que están perjudicando a los parados. Luego es absolutamente del tono indio, en el sentido peyorativo, afirmar que los *desgobiernos* del Gobierno socialista, en cuestión de empleo y paro, se los va a cargar ahora el señor González justamente a los parados, es ya el colmo de hacer el indio. Por tanto, yo creo que, cuando un dirigente de mi Partido ha dicho eso, estaba perfectamente basado en hechos reales para decirlo.

Ha hecho una referencia a casos de Cantabria y Burgos. Aquí, señor Presidente, debe quedar constancia de que usted ha permitido salirse clarísimamente de la cuestión, porque hemos venido a esta Comisión a hablar del tema Siemens y del tema Alsthom, y no de otro asunto. El argumento del señor García-Arreciado también aquí se cae, porque le falta el soporte fundamental. Mi Grupo, en todo momento, en estos temas ha defendido y pedido comisiones de investigación, y ha sido el Grupo Socialista el que se ha opuesto reiteradamente a ellas. Ayer mismo, en el caso KIO, tuvo el señor García-Arreciado que hacer un papelón intentando oponerse a una investigación, misión, por supuesto, imposible.

Yo creo que esto había que decirlo y, si es necesario, seguimos en este debate —que usted ha permitido— y otro día hablamos del tema que nos ha traído, que es el de las comisiones y otras irregularidades cometidas en los últimos contratos de Renfe.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, referente a la actuación de esta Presidencia, lo que le quiero decir... (El señor **Gayarre Bermejo**: **Ha dicho muy bien.**) Pido respeto. Su señoría no tiene la palabra.

Lo que le quería decir, repito, es que la flexibilidad de esta Presidencia es muy elevada. Se ha hablado de reconversión naval, de un contrato de Industria con Cemenesa, cosas que nada tienen que ver con el tema. Estamos hablando también de corrupción. Por tanto, insisto en que la flexibilidad de esta Presidencia es con todos los portavoces, y no creo que se pueda criticar esa forma de actuar.

Tiene la palabra el señor García-Arreciado por tres minutos.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Este Grupo Parlamentario, y cualquier grupo parlamentario con responsabilidades de gobierno en cualquier parlamento —incluso en el balear, donde la responsabilidad de gobierno es del Grupo del señor Camión—, pretenden poner los mayores obstáculos a

la creación de comisiones de investigación, salvo supuestos en que, como dije ayer en mi intervención, se detecten contradicciones, falseamientos o irregularidades en la documentación que previamente se solicita al Gobierno para conocer los asuntos. Por tanto, es una costumbre de ámbito parlamentario supranacional. No solamente del Parlamento de la nación, sino de las comunidades autónomas y los europeos.

Que el señor Camisón sostenga aquí que el Presidente del Gobierno ha ido a la India a decir que los incrementos salariales repercuten en los costes laborales unitarios y, por tanto, merman la competitividad de los productos españoles y eso termina afectando al empleo, es una indiana, señor Camisón, compartida por la CEOE, por los empresarios, por su Grupo, por la banca de España, por la OCDE, por cualquier persona que tenga un mínimo conocimiento de los «inputs» en los costes laborales.

Por tanto, es tesis sostenida reiteradamente por el Gobierno y por este humilde portavoz del Grupo Parlamentario en multitud de intervenciones.

Vuelve usted a insistir en lo de Mitsubishi diciendo que es la oferta más barata. Muy bien. ¿Es la mejor? ¿La camisa más barata es la mejor? ¿El zapato más barato es el mejor? ¿El coche más barato es el mejor? ¡Pero qué historia es ésa, señor Camisón! (El señor **Camisón Asensio**: **Más barata y más eficaz.**)

Cuando hay unos sistemas multicriterios quiere decir que el precio es un elemento más de ese universo de multicriterios, donde se incluye la calidad, donde están, entre otras cosas —como no se le debería a usted, escapar, que está en la política y vive de la política—, cuestiones políticas, evidentemente. Que usted resuma toda su defensa de la opción Mitsubishi en que es la más barata es un argumento impropio del nivel al que se tienen que utilizar los argumentos en esta Cámara.

Entre la alcantarilla, señor Camisón, y la ética socialista hay un amplísimo camino que recorrer, donde viven la mayoría de los españoles, y viven bien. Nosotros queremos para los socialistas no que estén en ese espacio legítimo entre la alcantarilla y la ética, sino que estén por encima del listón de la ética. En este caso personal tengo que decir que yo y, reitero, mi Grupo Parlamentario y el Partido Socialista, que lo ha dicho clarísimamente, creemos que algunas de esas actuaciones se han situado no en la alcantarilla, pero por debajo del listón de la ética exigible a los socialistas. Porque en esto, como en otras tantas cosas, la sociedad tiene razón al exigirnos a nosotros bastante más que a ustedes. (El señor **Camisón Asensio** pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, el debate sobre alusiones ha sido ya planteado. Si doy ahora la palabra a S. S., tengo que volver a dársela al señor García-Arreciado.

Tiene la palabra por un minuto.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Gracias, señor Presidente, pero creo que no debemos cerrar el debate sin

que quede constancia de todas las cuestiones en esta Comisión, por los efectos que pueda tener a continuación en la tramitación parlamentaria que este Grupo va a seguir.

Parece que el señor portavoz socialista no está oyendo mi exposición respecto a la manipulación del Gobierno en lo relativo a todos los parámetros del sistema multicriterio, porque he citado algunos y en todos se había buscado un pretexto de orden matemático, manipulado, para que saliera en contra de la oferta japonesa. Le citaré otro, a modo de conclusión. Luego no se trata de que sea sólo la más barata, sino de que en muchos aspectos era la mejor.

Por ejemplo, en todo el expediente se contrastó que la penalización del criterio que valora la facilidad de alterar la composición de los trenes, que favorecía a Mitsubishi, se devaloró, apoyándose en la inverosímil teoría de que los trenes de alta velocidad han de ser unidades indivisibles —esa es la razón del expediente— frente a la amnistía o el premio que favorecía a Alsthom encuancto a la localización de la tracción. Luego el argumento manipulado respecto a un hecho —y podría citar cincuenta más— de que era mejor el tren bala que el francés, es que en este caso el Gobierno español defendió la teoría de que las unidades del AVE tenían que ser indivisibles —ese fue el argumento— y eso se cae por su pie, porque a lo largo de su historia habrá que desenganchar unidades por razones de llevarlas a revisión, por razones de adaptarlas al número de viajeros o por razones de llevarlas a La Sagra, etcétera.

Razones como éstas, todas, y podría seguir...

El señor **PRESIDENTE**: Ha sobrepasado el minuto ampliamente.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Perdón, señor Presidente, pero realmente estaríamos cayendo en la trampa que intenta el Grupo Socialista de llevar el debate a un tema distinto del que nos congrega hoy aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García-Arreciado muy brevemente.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Sólo concluir que me parece muy claro que la opción Mitsubishi era la mejor porque ha sido la excluida y no por otra razón.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Sala tiene la palabra para responder a las cuestiones planteadas.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Señor Presidente, muchas gracias. Contestaré en el orden en que han intervenido y empezaré por el señor Andreu, que por cierto en estos momentos no está en la sala, pero supongo que alguien le podrá explicar lo que yo pueda decir por si tiene algún interés.

Alguno de los señores Diputados creo que ha contestado a lo primero que me preguntaba el señor Andreu. Es obvio que yo no les puedo decir nada.

En cuanto a otros temas que ha planteado, me gustaría aclarar un poco las dudas que puedan surgir o quedar en el aire. El se ha referido a que de los documentos que yo he presentado se deducía que después había habido revisiones de precios —es cierto y las he explicado—, y también se ha referido a si estas revisiones de precios tenían que ver con el hecho de tener unos trenes con una tecnología francesa y un sistema de señalización, comunicación y electrificación con una tecnología alemana. Como esto surgió varias veces y es realmente serio, me gustaría contestarle claramente.

Primero, en estos momentos, el AVE funciona bien, aunque en un momento dado se dijo que esto impediría que el tren funcionara y que creaba graves problemas, etcétera. La verdad es que no crea ningún problema a nivel práctico y no sólo eso, sino que una vez que se había colocado la electrificación, que está hecha con tecnología alemana, se recibió una carta de GEC Alsthom, tecnología francesa, firmada por un director, el señor Brimont, en la que se dice textualmente que según la opinión de los diferentes expertos que han participado en los ensayos la calidad de captación obtenida —en la electrificación, se entiende— es superior a la calidad de captación existente en el TGV-PSE y en el TGV Atlantique. Esto se debe, en particular, a las características propias de la catenaria y a la calidad de la instalación. Es decir, la propia empresa de tecnología francesa reconoce que el sistema es mejor que el que el grupo al que pertenecen ha instalado en sus propias líneas.

Esto me lleva a recordar lo que he dicho al principio. Creo que, como Presidenta de Renfe y como responsable ante la sociedad de la gestión que se está haciendo con el dinero de los ciudadanos, es muy importante ver el resultado final de toda esta operación. El resultado final ya lo he dicho. Precios por kilómetro: los españoles, los mejores, competitivos. Después volveré a tratar esto para hacer otra consideración.

Hay otra cuestión. Renfe —y después me referiré a lo que ha dicho el señor Martínez-Campillo en relación al uso del derecho privado—, al ser una empresa, tiene una contabilidad, al tener una contabilidad nosotros podemos identificar gastos y costes por cada uno de los productos que se ofrecen. La contabilidad, como ustedes saben, este año se está haciendo ya por unidades de negocio y del tren de alta velocidad, del AVE, sólo tenemos las previsiones del presupuesto de 1993, pero estas previsiones, realizadas exactamente con los mismos criterios que las realizadas para las demás áreas de negocio, demuestran que en lo que se llama la cuenta de explotación el AVE equilibra el presupuesto. En los servicios de trenes de largo recorrido, los otros trenes de largo recorrido, realizados los cálculos exactamente con los mismos parámetros y poniendo exactamente los mismos conceptos, no equilibran el presupuesto. El déficit que producen los servicios de largo recorrido en nuestro país es del 20 por ciento de los ingresos. Tengo los datos. En el caso del AVE se equilibran los ingresos. Por tanto, económicamente, el re-

sultado es correcto. Y esto es muy conveniente decirselo al ciudadano, al que, con estas cosas, tenemos bastante preocupado.

Hay otro par de cosas importantes que vienen al caso. El AVE está equilibrando el territorio; hay un 26 por ciento de demanda inducida. Dejo sólo esa frase; hay muchos más datos. Y lo más importante de todo: el AVE es útil para la sociedad porque en estos momentos el medio de transporte hegemónico en ese corredor es el tren. Este es el único corredor de nuestro país donde el tren tiene una cuota de participación del 45 por ciento; en el resto del país no llega al 20 por ciento. Estos tres datos deben figurar porque, de alguna manera también, tienen que ver con cantidad de cosas que se han dicho a lo largo de estos procesos.

Siento no contestar al tema relativo a Siemens; creo que no es necesario insistir porque ya ha sido mencionado por otros Diputados.

El señor Camisón ha hecho mucho hincapié en la cuenta de Mitsubishi y creo que aquí ya se han dado respuestas a ese tema. Querría recordar al señor Camisón —además tiene los datos— que una vez más es importante, al final mirar los costes totales. Una cosa es la casuística de aquella adjudicación de trenes, pero si miramos los costes por kilómetros de los diferentes trenes de alta velocidad vemos que el Japón es lo más caro, sin lugar a dudas. Cuando globalizamos, el Japón se encarece. Este es un dato. Aparte de que personalmente no entiendo que alguien esté autorizado a descalificar a todos los técnicos que participaron en el proceso de adjudicación que, desde el punto de vista técnico, tiene una gran cantidad de datos y trabajos.

Posteriormente usted se ha referido también al tema de las 75 locomotoras. Recuerdo una vez más que, de las 75 locomotoras, 15 son para la línea de alta velocidad y 60 para el resto de líneas; es decir, que las 75 locomotoras no tienen que imputarse al proyecto AVE, por lo que hablar de ello en este caso es bastante remoto respecto al tema que nos ocupaba.

Ha continuado usted haciendo una serie de valoraciones de ir atando unos cabos que usted ha ido recogiendo de la prensa con unos cabos que usted sabrá y, a partir de ahí, nos ha explicado todo el tema, tema sobre el que, sinceramente, poca cosa les puedo decir, pues ocurre lo que les decía al principio. Ha estado hablando continuamente de Siemens, después ha hablado mucho de Alsthom. Ustedes, los señores Diputados, encontrarán la fórmula para hablar de Siemens con alguien que les pueda responder sobre Siemens y de Alsthom con alguien que les pueda contestar sobre Alsthom; supongo que ustedes encontrarán la fórmula, yo no la sé.

El señor Sedó tiene mucha razón en lo que me dice. Habría que ver cómo las personas que han tenido algo que ver con Siemens han tenido relación con el grupo que trabajó en la adjudicación de contratos; habría que verlo; tampoco sé mucho cómo, porque he de reconocer que soy economista, tengo los conocimientos jurídicos de mi profesión, después por mi trabajo he tenido

que ampliar más, pero conozco poco este tipo de trabajos que necesitan de otros conocimientos distintos a los propios de la gestión económica. Pero se podría hacer; les pediría a ustedes que me dijeran cómo, para que esto nos dejara a todos mucho más tranquilos.

Después me ha preguntado sobre los asesores de Renfe y cómo se les dio la cofianza. Realmente no lo sé. Si les puedo decir que yo personalmente, y esto es una cosa muy personal, en estos momentos, en el organigrama de Renfe, no tengo asesores, no es una figura que a mí me parezca útil, pero eso no quiere decir que no pueda serlo para otras personas.

En cuanto al señor Martínez-Campillo he visto interesante lo que me ha explicado, lo que pasa es que lo he visto complejo y de difícil entendimiento. De todas formas, quizá sería interesante, si a usted le parece bien, que tuviera un reunión con el secretario del Consejo de Administración, que es el jefe jurídico, y viéramos si, a esto que usted dice, podemos encontrar fórmulas que pudieran ser válidas y útiles en este aspecto. Esto es lo que le puedo pedir, si a usted le parece bien; se lo agradecería.

Usted pregunta sobre el sistema de incompatibilidades en Renfe y de blindaje. Los directores generales están afectos al sistema de incompatibilidades y han hecho la declaración de incompatibilidades que creo que dictaron ustedes, los señores parlamentarios. En cuanto al resto de personas, en estos momentos estamos trabajando en el código deontológico y se va a pedir a todos los que tienen responsabilidades que lo firmen, incluyéndose también a los presidentes de las empresas participadas por Renfe.

Respecto al señor Vallejo, del PNV, ha vuelto a salir el tema japonés. Quiero pedirle disculpas; yo me sonreía porque primero pensaba: ¡Ay, Dios!, ¿a qué vienen ahora los Astilleros? Después ya le he entendido. De alguna manera le diría que está bien que nos acordemos de que España es un conjunto de nacionalidades y de que cada cual se acuerde de la suya, de la autonomía correspondiente.

En ese sentido, en el País Vasco no pueden quejarse de este proyecto, porque la empresa CAF —que no sólo es vasca en cuanto a su ubicación, sino también hoy en día en cuanto a su capital, si es que el capital tiene nacionalidad, que parece que no— ha trabajado y está trabajando muchísimo en este proyecto y, además, es una empresa con la que hay excelentes relaciones y con la que no conozco que haya ningún problema. En este aspecto Renfe intentará, desde el punto de vista industrial, ayudar a todas las empresas que están ubicadas en los distintos territorios de nuestro país.

Esto es todo lo que les puedo decir.

El señor **PRESIDENTE**: Señores Diputados, como saben no hay un turno de réplica, pero tenemos un turno de aclaraciones que solemos usar. Como saben, hay una segunda comparecencia, redundante en cierta medida con la primera, pero del señor Ministro, y les rogaría que fueran breves.

Señor Andreu, tiene la palabra por dos minutos, que será el tiempo que daré a cada una de sus señorías.

El señor **ANDREU ANDREU**: Me sobra un minuto y cuarenta segundos.

Señor Presidente, de la intervención de la señora Sala se deduce la extraordinaria importancia que tiene la inmediata comparecencia del señor García Valverde.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: A estas aturas del debate queda claro que ha sido absolutamente estéril el informe que nos acaba de dar la señora Presidente de Renfe, porque realmente ha venido a justificar el AVE en su funcionamiento actual y no a lo que nos interesaba. Ella se ha refugiado en el «no sabe, no contesta» que yo me temía al principio. Como eso se da simultáneamente con la negación del Partido Socialista, manifestada, a que comparezca el señor García Valverde, aquí la única vía que queda, y lo he repetido varias veces, a ver si la señora Presidenta, por ese cauce, nos daba alguna información, es, como se trataba de una intermediación, repito, y por un lado se conectaba a la empresa privada y con otra al Gobierno, que nos contara las conexiones con el Gobierno de estas empresas de intermediación. Lo ha cerrado y eso justifica un poco la esterilidad de su actuación.

Ha intentado, en su afán por justificar el AVE, incluso recurrir a hacer comparaciones con corredores ferroviarios de otros países, totalmente improcedentes, porque, a la hora de comparar, hay que decir todas las cosas, y al hacer esas comparaciones con los corredores más caros no ha dicho que circulan por zonas industriales, por zonas de agricultura intensiva de invernaderos y que incluso requieren pantallas acústicas que encarecen tremendamente el coste de infraestructura de estos corredores de alta velocidad.

Ha hecho referencia a que la fijación de los multicriterios adoptados es un aspecto técnico, pero olvidando el hecho fundamental de que es un sistema técnico dominado por unos políticos que, como he repetido, daban las instrucciones.

Por tanto, insisto en que hemos hecho todos un poco el indio, porque, además, el indio se puede hacer también habiendo estado defendiendo muchos años una cosa para, de pronto, defender la contraria.

No obstante, como ella ha hecho una defensa a ultranza del funcionamiento del AVE, creo que tengo derecho a dejar aquí clara la postura real de la situación en que nos encontramos, aunque agote un minuto más, señor Presidente, porque si no esta Comisión quedaría en situación de desprotección a la hora de ver los argumentos de un Grupo con respecto a otro.

Nosotros, señora Sala, siempre hemos defendido tanto el ancho de vía europeo como las redes de alta velocidad, pero en base a una ejecución racional y no en base a las irracionalidades que permanentemente a lo

largo de los años se han ido cometiendo, éstas que hemos analizado, de favorecer, a cambio de comisiones, ciertos contratos en perjuicio de otros. El caso repetido de que se compraron 24 ramas, cuando solamente hacen falta dos; el caso de que, por ejemplo, la nave de mantenimiento con un coste de 1.700 millones en Villaseca de la Sagra se haya llevado adelante sin licencia municipal; dispararse el coste previsto en principio de una manera descomunal, y ahora, de nuevo, el pánico al ridículo de que se quede vacío, por lo que estamos asistiendo a los precios del saldo a que se está poniendo el AVE. Señora Presidenta, con las 8.400 pesetas del AVE Madrid-Sevilla, ida y vuelta, supone Madrid-Sevilla 4.200; en un AVE. En mi tierra, ir en Talgo viejo, antediluviano, Madrid-Badajoz supone 8.000 pesetas; es mucho más caro ir en un Talgo viejo que en un AVE moderno. Yo le dije al señor Ministro que tenía una solución mejor si quería llenar el AVE: que lo pusiera gratis y entonces el nivel de ocupación sería al cien por cien. La consecuencia es que a usted se le ha disparado el déficit de Renfe hasta 315.000 millones y continúa aumentando...

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Termino, señor Presidente. Porque incluso para llenar el AVE, señora Presidenta, están recurriendo a quitar servicios como el nocturno Badajoz-Madrid, perjudicando al viajero, para que se llene el AVE a la fuerza, y últimamente nos encontramos con que incluso han caído ustedes en un «dumping» desleal con las empresas de transporte de autobuses de Ciudad Real donde incluso están financiando...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, está sacando usted una serie de temas: que si los viajes a Badajoz, los autobuses, que nada tienen que ver con la cuestión. Estamos en el turno de aclaraciones. Mi flexibilidad es la máxima posible, pero en un turno, que, además, está tasado y en el que les he rogado la máxima brevedad, no puede su señoría salirse totalmente del tema. Yo creo que tiene que terminar rápidamente, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Termino, señor Presidente, pero dejando constancia de que quien ha traído este tema ha sido la Presidenta de Renfe y no yo; ha sido ella la que ha entrado en la justificación del AVE.

Termino con lo siguiente: ayer mismo la señora Presidenta ha intentado hacer una comparación del programa de gobierno del Partido Popular con la actuación del tren de alta velocidad ejecutado por el Gobierno socialista. Usted, señora Presidenta, no está autorizada para hacer esta comparación, porque los programas a largo plazo que tiene el Partido Popular no están afectados de tanta irracionalidad como, por ejemplo, comprar las vías a la British Steel Corporation, que luego

no valgan y se tengan que emplear en las redes normales; que se compraran ocho en lugar de veinticuatro y las corrupciones afectadas. Usted no puede comparar un programa con otro.

Si quiere este debate, lo vamos a seguir manteniendo, pero habíamos venido a otra cosa, y yo lamento tener que haber empleado este turno para este asunto, pero ha sido ella, la señora Presidenta, quien lo ha planteado, lo cual demuestra que carece absolutamente de argumentos en el tema que nos ocupa y de voluntad de una clarificación política del mismo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué Grupos desean intervenir? (**Pausa.**) Voy a pedir a sus señorías el máximo de respeto para los hindúes de la India y para los indios de América del Norte en el resto de las intervenciones.

El señor Sedó tiene la palabra por tiempo de dos minutos.

El señor **SEDO I MARSAL**: Voy a ser más breve, señor Presidente.

Señora Presidenta de Renfe, usted me da la razón en parte respecto a lo que yo le he expuesto sobre las personas que se han interpuesto en las operaciones. Me sorprende muchísimo que, en estos momentos, usted, como Presidente de Renfe —al menos no lo ha comunicado así— no tenga abierto un expediente. En Renfe, como propiedad contratante de unos suministros a unos contratistas globales —distintos expedientes, pero centrémonos en una sola operación— hay toda una serie de personas intermediarias, ajenas incluso al negocio, ajenos a Siemens, ajenos a Renfe, ajenos a las empresas que han participado, que cobran intangibles que son motivo de actuaciones judiciales. Y usted no puede decirnos algo o, en todo caso, no tiene abierto un expediente, como digo, en que se aclare cómo se han introducido estas personas aquí, como se han introducido entre Renfe y contratistas, quién los ha introducido o si han sido propiamente los contratistas los que han pasado por fuera de Renfe. Tenga en cuenta que los dineros que esta gente ha cobrado, aunque vengan de los contratistas, han salido de Renfe; por tanto, del erario público de los españoles.

A mí me parece que lo que usted tiene que hacer en Renfe, si no lo ha hecho ya —como no lo ha dicho, yo le pido, en todo caso, que lo haga—, es abrir un expediente para ver cómo todas estas personas que están dentro de actuaciones judiciales se han introducido como intermediarios de las operaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo, muy brevemente, por favor.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, con mucha brevedad, quiero decir que de la intervención de la Presidenta de Renfe y de la mía deduzco que el núcleo de la cuestión está en lo siguiente: O aquí ha habido una estafa de unos agentes inter-

mediarios o de corretajes respecto a Siemens o realmente ha habido, dentro de Renfe, personas que han contribuido a tomar una decisión sea o no sea justa.

Como no hay pruebas ni datos de que se beneficiara RENFE u otros poderes públicos o instituciones públicas de comisiones ilegales, tenemos que plantearnos la cuestión en el ámbito de por qué se produjo esta situación y se si pudo evitar por parte de Renfe. Porque, en todo caso, hay unos señores que afirman haber puesto en relación a una parte, Siemens, con otra, agentes públicos, y, además, alegan que se hizo con éxito. O ellos mienten y han estafado a Siemens o realmente ha habido personal, dentro del organigrama de Renfe, en la empresa pública o en empresas participadas, que ha contribuido a tomar una decisión.

Estoy totalmente dispuesto a asesorar gratuitamente a Renfe. (**Risas.**) Son muchas horas de trabajo y de investigación para intentar que en España no exista este clima de sospecha. Muchas horas de investigación. No nos gusta el clima de sospecha que hay y lo podemos evitar entre todos.

En segundo lugar y por último, quiero decirle que usted misma se habrá dado cuenta de que el régimen de actuación de las administraciones públicas a través de entidades sometidas al ámbito del derecho privado no debe ser algo muy eficiente en algunos campos y, por lo menos, tiene poco control y poca transparencia —no resultados económicos, sino poco control y poca transparencia— en la medida en que se ha visto obligada a exigirles un código deontológico, y nos parece muy bien que lo haya hecho.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Vallejo; sólo dos minutos.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señora Sala, yo no sé por qué las grandes empresas de bienes de equipos están ubicadas allí. Sí sé por qué está la siderurgia y por qué están los astilleros. No sé por qué, pero la realidad es que las empresas de grandes bienes de equipo están ubicadas allí y el problema es que eran fundamentales para el tejido industrial que existía allí.

Aquí pasa una cosa. Hay representantes de Euskadi y de la Comunidad Autónoma Vasca en otros grupos políticos, pero yo veo que defienden muchas veces a Cádiz o a Orense, y a Euskadi no le defiende nadie. Yo, como representante de un partido nacionalista, elegido por los vizcaínos, tengo que defenderles y tengo que decir aquí lo que ellos piensan.

Yo comprendo que usted no sepa distinguir entre una fábrica de bienes de equipo eléctrico y la CAF, que se dedica a otra cosa. Usted ha dicho que es economista y, además, ha vivido un poco alejada, me imagino, de la realidad industrial de Euskadi. Yo no se lo reprocho, pero es que no tiene nada que ver una cosa con otra.

Respecto a su contestación, allí le solemos llamar —no sé como decirle— o decimos que ha sido cuando menos «txirene», graciosa, me parece a mí. ¿Que tam-

bién hay otras autonomías? Naturalmente, pero eso me parece una demagogia peligrosa, muy peligrosa.

Mire usted, nosotros queremos lo mejor para todos, incluso para nosotros. (Risas.) Y quiero decirle una cosa, porque usted con esas contestaciones lo que puede conseguir es que se vaya creando ese ambiente de que si no podemos defender lo nuestro y a nuestros electores, ¿para qué venimos aquí? Nosotros no queremos caer en esa tentación, pero hay gente que está ensanchando esa opinión de a qué venimos aquí, que no es necesario. Esas contestaciones son muy peligrosas, porque a los que propugnan esa actuación les pueden dar pie para que la corroboren. Y no queremos caer en esa tentación. No haga esas contestaciones. Claro que hay otras autonomías que se llevan lo mejor para todo, sin ninguna duda, pero es que las empresas de bienes de equipo eléctrico estaban allí, y por eso yo las defiendo. Y le he transmitido una inquietud que existía allí. De los costos del tren japonés no hablemos, porque si hay treinta o cuarenta kilómetros de túnel no son comparables con los que no los tienen, por infraestructura, en muchos casos. No merece la pena hablar de ello.

Para terminar —no coja el micrófono que termino, señor Presidente—. (Risas.) Señora Sala, si el corredor del AVE es rentable, y yo la creo, amplíenlo; hagan rentables todas las líneas, que es muy importante; venga, anímese. Amplíenlo para Euskadi, amplíenlo para Barcelona y conecte con Europa.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señora Presidenta, yo creo que su comparecencia solamente ha sido estéril para quienes han pretendido obtener de la Administración una información que no tiene la Administración. Solamente en ese sentido se puede considerar estéril esta reunión.

Nosotros queremos que usted se vaya, como siempre hemos dicho, con el convencimiento de que nosotros, como creo que la mayoría de los grupos parlamentarios, excepto dos, nos encontramos orgullosos del AVE, tan orgullosos que apoyamos la necesidad de ampliarlo hacia el norte, diferenciándonos de un Grupo que no haría ni el norte ni el sur y de un Grupo que haría el norte pero no haría el sur.

Nosotros hemos hecho el sur y queremos apoyar que el tren de alta velocidad se amplíe hacia el norte.

Nos parece que los precios están bien, señora Sala. Con costes fijos, parece bastante razonable pensar que un mayor nivel de ocupación del tren debería inducir una disminución del precio —salvo en la economía de rapiña, en la que eso no ocurriría— y la mayor ocupación, la mayor demanda, a lo que da lugar es a un incremento del precio, en lugar de a un descenso del mismo. Por tanto, están bien los precios; manténgalos ahí.

Por último, puestos a dar consejos, como los ha da-

do todo el mundo, le damos solamente uno, señora Sala: gestione bien Renfe. Siga adelante con su plan de empresa y, por favor, no la convierta en un «Hill Street» de cuestiones que no tienen absolutamente nada que ver con su responsabilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Con esto damos por terminada esta comparecencia.

Vamos a suspender la sesión durante cinco minutos; después comparecerá el señor Ministro.

Se reanuda la sesión.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES (BORRELL FONTELLES), PARA DAR CUENTA:

— **DE LOS PAGOS EFECTUADOS POR LAS EMPRESAS ADJUDICATARIAS DE OBRAS Y DE PROVISION DE BIENES PARA LA CONSTRUCCION DE LA LINEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-SEVILLA Y SU MATERIAL RODANTE A PRESUNTOS INTERMEDIARIOS POR SUS «GESTIONES» PARA LA CONCRECION DE DICHAS ADJUDICACIONES. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 213/000560)**

— **DE LAS SUPUESTAS IRREGULARIDADES RELACIONADAS CON LAS CONTRATACIONES DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD ESPAÑOLA (AVE). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 213/000562)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, se reanuda la Comisión de Industria con la segunda de las comparecencias previstas en el orden del día, que es la de don José Borrell, Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Hay dos solicitudes de comparecencia, la primera, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, para dar cuenta de los pagos efectuados por empresas adjudicatarias de obras y provisión de bienes para la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y su material rodante a presuntos intermediarios por sus gestiones para la concreción de dichas adjudicaciones, y la segunda, del Grupo Parlamentario Popular, para dar cuenta de las supuestas irregularidades relacionadas con las contrataciones del tren de Alta Velocidad Española (AVE).

En primer lugar, vamos a dar la palabra al señor Ministro para que tenga una primera intervención de respuesta a las solicitudes de comparecencia.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES (Borrell Fontelles)**: Señorías, señor

Presidente, antes de esta comparecencia ha tenido lugar la de la Presidenta de Renfe, que habrá podido explicar, desde el punto de vista de la empresa, buena parte de los hechos y las circunstancias por las que ustedes preguntan en la comparecencia solicitada del Ministro. Por tanto, puede haber una cierta reiteración en las respuestas; ciertamente, el Ministerio no puede añadir nada nuevo a lo que, sin duda, habrá explicado ya la Presidenta de Renfe, porque no dispone de más información que la que tiene la empresa que ha efectuado los contratos de material rodante y parte de los contratos de las obras de electrificación y comunicaciones.

Todo el material rodante es adjudicado por Renfe, como operador que es del servicio de transportes, y no podré en este caso sino remitente absoluta y totalmente a la información que les ha suministrado la Presidenta de Renfe; no dispongo de otra; toda la información de la que disponen el Ministerio y la empresa les ha sido ya suministrada en la comparecencia anterior.

En lo que se refiere a las adjudicaciones de obra con motivo de la implantación de la alta velocidad Madrid-Sevilla, parte de éstas fueron realizadas por el Ministerio a través de su centro directivo, la Dirección General de Infraestructuras del Transporte, en este caso de acuerdo con lo dispuesto por la Ley de Contratos del Estado y en el caso de Renfe por su régimen específico de contratación.

En materia de electrificación, señalización y telecomunicaciones, Renfe realizó un concurso de dichas obras para los tramos Atocha-Getafe y Córdoba-Sevilla de acuerdo con su normativa y la adjudicación se realizó por el Consejo de Administración en julio de 1989 en base a estudios técnico-económicos que concluyeron considerando la oferta del consorcio hispanoalemán como la más idónea. Esta oferta resultaba ser económicamente más baja y técnicamente superior, según se deduce de los estudios efectuados por los técnicos que prepararon la resolución del concurso y que, naturalmente, han estado y están a disposición de SS. SS.

La Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario publicó concursos en el «Boletín Oficial del Estado» del 12 de octubre de 1989 para la señalización y comunicaciones y la electrificación del tramo Getafe-Córdoba, con aprobación del gasto por el Consejo de Ministros de 30 de marzo de 1990.

En materia de infraestructura, la Dirección General de Infraferroviaria realizó el tramo Getafe-Córdoba, subdividido en diez subtramos, adjudicados a distintas empresas, de acuerdo siempre con los correspondientes concursos públicos.

Renfe realizó los tramos Atocha-Getafe, Córdoba-Sevilla y distintas variantes a través de adjudicaciones aprobadas por su Consejo de Administración, de acuerdo con el régimen de contratación específico del ente público y en base a los informes técnico-económicos preceptivos.

En expropiación de terrenos, la obtención del suelo necesario para la ejecución de las obras se realizó al amparo de la Ley de Expropiación Forzosa de 1954 y de su Reglamento.

En el caso de las obras realizadas por Infraferroviaria, el cien por cien del suelo necesario fue adquirido por expropiación forzosa. Dispongo de una relación de los metros cuadrados expropiados en cada municipio y de los justiprecios, sobre los que podré dar, si lo desean SS. SS., información más detallada. No se ha observado ninguna anomalía ni se conoce ninguna reclamación presentada por ningún particular afectado por este proceso expropiatorio ni por ninguna otra instancia.

En el caso de Renfe, el 98 por ciento del suelo necesario fue obtenido por expropiación forzosa realizada por el Ministerio, Dirección General de Administración y Servicios, siendo Renfe la beneficiaria de la misma. El dos por ciento restante, sólo el dos por ciento, fue adquirido por compraventa, procedimiento para el que Renfe está facultada.

Se dispone también de una relación de los metros cuadrados por municipios y precios, sin que se observe ninguna variación en estos precios con respecto a aquéllos generados por el proceso de expropiación en los terrenos afectados por las obras realizadas directamente por el Ministerio.

Para material rodante, como ya les ha indicado la Presidenta, que les ha dado toda la información —me repito, por tanto—, se convoca un concurso: 24 trenes de alta velocidad, 75 locomotoras de gran potencia. Se presentan las ofertas en junio de 1988. Se consideran válidas las de Alstom, Mitsubishi y Siemens para los trenes y, para las locomotoras de gran potencia, además de estas tres, también la de Ansaldo.

En diciembre de 1988, el Consejo de Administración de Renfe aprueba la adjudicación de 24 trenes a Alstom, Ateinsa-MTM, y de 75 locomotoras a Siemens, a Krauss Maffei, Thyssen Industria y Material y Construcciones Asea Brown Boverly.

Se firmaron los correspondientes contratos en marzo de 1989 por 51.000 millones de pesetas, en el caso de los trenes de alta velocidad, y 33.975, en las locomotoras de gran potencia.

A la vista de las observaciones efectuadas a la información aparecida en distintos medios de comunicación y la motivación que, sin duda, anima a los solicitantes de esta comparecencia, el Ministerio ha solicitado a la Dirección General de Control de Gestión del Ministerio que efectuara un informe acerca de la tramitación realizada en la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario en relación con los expedientes de contratación de obra, de electrificación, señalización y comunicaciones, en la parte efectuada por el Ministerio. De la parte efectuada por Renfe ya les ha informado la Presidenta. Esta inspección efectuada por los servicios responsables de la Subdirección General de Inspección de la contratación de la obra pública, remitida por el Director General con fecha 4 de febrero,

concluye —leo— que la contratación de los referidos expedientes se ha llevado a cabo cumpliendo los requisitos de la normativa vigente, sin que pueda formularse ningún reparo de importancia desde el punto de vista de su tramitación administrativa. Esta es la conclusión a la que llega. **(Risas.)** ¿Le hace mucha gracia, señoría?

El señor **CAMACHO ZANCADA**: A mí, sí, porque sólo faltaba que dijera lo contrario **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camacho, no hay debate.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Me puedo reír de lo que quiera. Como Diputado, me puedo reír de lo que me parezca bien.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): No, señoría, no se puede usted reír de lo que dice el Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ministro, ésa es la función de la Mesa.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: No me puede llamar al orden el señor Ministro, así de claro. A ver si acabamos de saber cuál es el papel de cada uno aquí.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Voy a repetir, para observar el efecto que le produce de nuevo la lectura. **(El señor Camacho Zancada: ¡Cada uno en su papel!)** Escuche atentamente, señor Diputado. **(El señor Camacho Zancada: Usted pida disculpas y yo se las doy.)**

Dice que la contratación de los referidos expedientes se ha llevado a cabo cumpliendo los requisitos de la normativa vigente, sin que pueda formularse ningún reparo de importancia desde el punto de vista de su tramitación administrativa.

Esta es la conclusión a la que llega el informe elaborado por los servicios competentes de la Dirección General de Control de Gestión y este último párrafo concluye, después de dos páginas, cuya lectura obvio a SS. SS., pero que naturalmente está también a su disposición, señalando claramente que los dos expedientes —el de Renfe y el del Ministerio— han tenido una tramitación paralela y simultánea por un procedimiento especial, utilizando la misma forma de adjudicación, mediante concurso; que en los pliegos de cláusulas administrativas se exige, como condición previa a la adjudicación, el informe de Renfe, con carácter preceptivo y vinculante, y que dicho informe ha sido emitido favorablemente, en uno y otro caso, adjuntándose fotocopia del mismo.

En cuanto a la concurrencia al concurso, en cada uno de los casos se presentaban dos proposiciones. La primera fue desechada en la mesa de contratación por no presentar la documentación administrativa. Se adjunta acta de la mesa.

Finalmente, en lo relativo a la señalización y comunicación, la oferta de la UTE constituida por Alcatel, Standard Eléctrica, y la otra, la UTE constituida por Señalizaciones, S. A., Standar Eléctrica, Lorenz Siemens, AEG Ibérica de Electricidad, la primera fue rechazada porque su oferta era parcial, puesto que no contemplaba los trabajos correspondientes a la señalización. Y se adjunta también informe técnico sobre dichas ofertas.

Por tanto, señorías, con este resumen de la información administrativa de la que dispongo, que naturalmente está a su disposición, debo concluir que la contratación efectuada al consorcio del que formaba parte Siemens se ha efectuado con absoluto respeto a las normas y procedimientos establecidos y sin que pueda detectar ninguna irregularidad.

Toda la documentación está a su disposición, tanto a las ofertas efectuadas por los distintos concursantes, los estudios técnicos que han dado lugar a las correspondientes resoluciones de los órganos de contratación, como los informes efectuados por los órganos de control, que llegan a la conclusión que les he señalado.

No encuentro, por tanto, en la concesión de los contratos nada que pueda suponer que ésta no se ha efectuado sino en defensa del interés público a la mejor oferta presentada, valorada desde el punto de vista técnico-económico.

Las circunstancias que hayan podido acontecer, de las que se han hecho eco los medios de comunicación, acerca de los contratos de prestación de servicios que la empresa Siemens haya podido pasar con determinadas personas, no han tenido ninguna influencia en el resultado del concurso, hasta el punto de que si éste se volviera a fallar ahora, se fallaría exactamente en los mismos términos, y estoy convencido de que si SS. SS. analizan la documentación y se aproximan a ella con ánimo objetivo, y tuvieran que situarse en el lugar de quien tomó la decisión, no encontrarían razones para tomar otra distinta de la que se tomó.

Eso es todo lo que les pudo informar de lo que sé. De lo que no sé, no les puedo informar. Desconozco por completo cuáles son las razones y las causas por las cuales Siemens haya podido contratar o ha contratado los servicios, la colaboración de determinadas personas físicas, el importe de las contraprestaciones o su naturaleza. Sobre eso el Ministerio no puede aportar ninguna información porque ninguna tiene. Si constata, y nos hemos enterado a posteriori, que uno de los asesores, colaboradores o suministradores de bienes o servicios, cuya naturaleza desconocemos, a la empresa Siemens —me estoy refiriendo al caso de don Florencio Ornia— aparecía como consejero de una empresa filial de Renfe en fechas coincidentes con aquellas en las que prestó su colaboración profesional retribuida a Siemens, que acaba después siendo un suministrador de Renfe.

Esta es una circunstancia que ciertamente no puedo valorar de una forma positiva; es más, la valoro de una forma negativa. No me parece una circunstancia ade-

cuada. Estoy convencido de que la dirección de Renfe o los responsables de este nombramiento del Consejo de Administración de esa empresa desconocían por completo la circunstancia de que esa persona estaba trabajando en ese momento para Siemens y que, si lo hubieran conocido, ese nombramiento no hubiera tenido lugar. Es una circunstancia que sólo afecta, obviamente, a la persona en la que han coincidido en el tiempo simultáneamente dos funciones que hubiera sido deseable que no hubieran tenido lugar. Pero este tema afecta exclusivamente a una persona, independientemente de su militancia política, sin ninguna relación ni con Renfe ni con el Ministerio ni con el Partido Socialista. Desde luego, no me parece un comportamiento adecuado y puedo asegurarles que, con conocimiento de causa por nuestra parte, no se ha producido y no se producirán.

Eso es todo lo que les puedo informar.

El señor **PRESIDENTE**: Como hemos hecho en el caso anterior, en primer lugar, damos la palabra al señor Andreu, del Grupo de Izquierda Unida, para que intervenga respecto de la solicitud de comparecencia.

El señor **ANDREU ANDREU**: Gracias por su presencia, señor Ministro.

Quisiera explicarle, señor Ministro —y creo que no somos reiterativos—, por qué solicitamos su presencia. Quiero que sepa cuál es la inquietud que tiene mi Grupo Parlamentario sobre este tema. Creo que no es baladí darle una explicación, sobre todo después de la intervención tan pulcra pero tan fría que usted nos ha hecho sobre este tema.

A nosotros lo que nos preocupa en toda esta situación no es buscar un delito ni nada similar —no entro ahora a enjuiciar este tipo de calificativos o encuadrarlo penalmente, ni siquiera dentro del Código Civil—; lo que realmente nos preocupa es que en un contrato que se hace con un concurso previo —y en esto usted tiene experiencia, incluso antes de ser Ministro de Obras Públicas, puesto que tiene una trayectoria larga en la Administración—, en el que supuestamente la relación solamente debe ser entre los concursantes y el organismo público que ha convocado el concurso, aparecen unos intermediarios. Esto nos llama mucho la atención y no parece que sea una figura normal el que aparezcan intermediarios entre los concursantes y el organismo que ha convocado el concurso. Porque cuando el organismo que ha convocado el concurso es Renfe, que tiene sus equipos técnicos, como Ineco, cuadros técnicos valiosos y numerosos, realmente llama la atención el papel que pueden desarrollar ahí cualquier tipo de intermediarios. Si, además, esos intermediarios —aunque usted le ha quitado relevancia al tema, pero yo creo que es relevante— son personas vinculadas ampliamente a la empresa Renfe o al organigrama del propio aparato de la Moncloa, comprenderá que sea algo que llame poderosamente la atención.

En primer lugar, nosotros quisiéramos saber si esta

figura del intermediario en un concurso público es una figura que usted conoce habitualmente en los procesos de concurso que se han dado en la Administración o, por el contrario, es un hecho absolutamente extraordinario. Además, una empresa como Siemens, que no es una empresa tercermundista, ni tiene unos mercados pequeños, sabe a quién contrata y sabe qué tipo de servicios le da a quien contrata, y por las labores que estos señores desempeñan antes de entrar en estas empresas —GTP, etcétera—, los servicios que presumiblemente pueden prestar son los de una buena relación con el poder político y con la Administración de Renfe. Es absolutamente presumible y absolutamente razonable que estos sean los servicios que realmente vende. Por tanto, es muy interesante que usted nos diga si es habitual que aparezcan este tipo de intermediarios en los concursos. Además, las cantidades que reciben son extraordinarias, muy importantes, que de ninguna manera son justificables por la entidad de las empresas que estos señores tienen. Estas cantidades, nosotros, ahora mismo, no las podemos utilizar; ni usted, seguramente, nos puede decir ahora si esas cantidades han sido cantidades que estos señores han retenido en cuentas propias o han ido distribuidas hacia otros organismos, instituciones, partidos, lo que sea. Por todo esto, creo que es más que justo que los partidos políticos aquí representados tengamos una inquietud tremenda y que también la tenga la sociedad, porque detrás de esto lo que puede existir es que cuando se convoque un concurso público no sea justo que la empresa que presenta la mejor oferta sea la que se lleve el concurso, sino que sea la empresa que tenga los mejores servicios de intermediación. Esta inquietud hay que despejarla ante la sociedad para el mecanismo que sea. Si con su comparecencia y con la de la señora Sala no se puede despejar esto habrá que plantear una solución. No voy a reiterar la que planteé antes, cuando intervino la señora Sala, y que reitero, que es la misma que con el anterior Presidente de Renfe. En último caso, la señora Sala nos ha planteado que los propios Diputados debían crear los mecanismos para averiguar esto, y a mí no se me ocurre ningún otro mecanismo que la creación de una comisión de investigación. Yo creo que el asunto es relevante como para ello.

En cualquier caso, yo le pido a usted que, más allá de esa intervención que ha hecho, como le digo, tan fría y tan estricta, me aclare esto: si es lógico que aparezcan estos elementos de intermediación entre una empresa como Siemens, que se presenta a un concurso público, y la Administración que convoca ese concurso público. Si eso es lógico y si usted ve en ello algo como para que se investigue, ya sea desde su Ministerio, ya sea desde Renfe o desde el Congreso de los Diputados.

Otro aspecto interesante para sacar a colación es el siguiente. Nada más ser nombrado Ministro, usted tuvo una reunión, que salió en los medios de comunicación, en la que habló con determinadas empresas para que no se pagaran más comisiones. No sabemos mucho más acerca de qué comisiones se trataba. Quisiera

que usted, en este momento, fuera más explícito sobre la reunión que usted tuvo con determinados contratistas del Estado. ¿Qué sabía usted de las comisiones que se estaban pagando? ¿A qué comisiones se refería? ¿Alguna de las obras que se contrató en el tema del AVE pudiera ser también objeto de aquella sugerencia que usted hacía sobre las comisiones? Creo que sería interesante recalcar este tema.

Voy a plantear algo que creo es ocioso, pero quiero hacerlo así por si acaso. Creo que en todas las intervenciones que ha tenido mi Grupo Parlamentario en este tema está bien claro que el objetivo es éste: saber sobre el tema de las comisiones y saber cómo se ha producido este proceso. Fuera de nuestro objetivo —respetamos el de todos los grupos parlamentarios— está sacar otros temas. No entramos ahora en la discusión del AVE, tuvo su momento, tuvo su lugar, ahora no discutimos sobre ello. No entramos en otro tipo de discusión ni acerca de las políticas de transporte ni de Renfe, solamente queremos entrar en esto. Y esto queremos plantearlo aunque sea ocioso, pero quizá no esté de más cuando los debates, a veces, derivan como derivan.

El señor **PRESIDENTE**: A solicitud del señor Ministro, va a contestar individualmente a cada uno de los interpelantes, a los dos interpelantes al menos. Por tanto no hay turno de réplica; las observaciones que se tengan que hacer después de esta respuesta se tramitarán al final.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Gracias, señor Presidente, por atender mi sugerencia y permitirme contestar uno a uno a los dos interpelantes, porque estoy seguro que sería muy difícil contestarles a los dos de una forma homogénea, pues posiblemente las motivaciones y los comportamientos son diferentes en ambos casos. De manera que intentaré contestar a los interpelantes de Izquierda Unida y del Partido Popular como merezca el talante que demuestren. En el caso de Izquierda Unida, le agradezco el suyo, porque ciertamente plantea usted las cosas de una manera que me permite contestarlas también de la forma positiva en que usted lo ha hecho. Este es un tema muy serio y por eso me he permitido pedir seriedad en las formas y en los gestos, al menos mientras dure la comparecencia parlamentaria.

Usted, con razón, manifiesta una inquietud que comparto. No crea usted que la inquietud que tiene no está justificada y que a mí me deje indiferente conocer por los medios de comunicación que la empresa Siemens parece haber contratado los servicios de determinadas personas relacionadas con el partido al que pertenezco y en algunos casos habiendo prestado servicios a la Administración a la que sirvo, inclusive, en algún caso, apareciendo simultáneamente como consejero de una empresa filial de Renfe y como asesor de uno de sus

proveedores. Sin querer dar a los hechos más trascendencia que la que tienen, y queriendo colaborar con ustedes en conocer la que realmente tienen, sería negar la realidad de mis sentimientos si dijera que vengo aquí entusiasmado. Usted dice que mi intervención ha sido fría y aséptica. Es lo que pretendo ser, frío, aséptico, transparente y responsable.

No le he dicho que no tenga importancia, no le he quitado importancia, he dicho que no sé nada, que es distinto. Les he explicado lo que sé y tan pronto como tuve conocimiento de los hechos por los medios de comunicación, seguido poco después por la solicitud de comparecencia de SS. SS. puse en marcha los mecanismos de información de los que dispone un Ministro para conocer la realidad de las cosas que afectan a la gestión del ministerio del que se responsabiliza y de las empresas o entes públicos sobre los que ejerce tutela. Esos mecanismos son llamar a los responsables de los controles de gestión y que actúen.

Mi primera pregunta fue: ¿El contrato en cuestión se ha adjudicado en buena forma? ¿Hay algo que deba preocuparme, conociendo la manera en la que se ha convocado, las ofertas que se han hecho, los estudios técnicos que han permitido resolverlo y la resolución del mismo? Si tuviera que resolverlo ahora, ¿tomaría una decisión diferente? ¿Cuál ha sido la tramitación? Ese es un proceso complejo, no es un proceso político, es técnico. Los técnicos, en los que tengo que confiar porque son funcionarios de carrera, que estaban antes de que yo llegara y seguirán, espero, después, son las personas que analizan fría y asépticamente si las normas se han cumplido, si los estudios técnicos están o no sesgados y si la resolución debe producirme alarma. Tenga la seguridad, señoría, que si hubiera encontrado algo irregular sería el primero en denunciarlo. Permítame pensar que tengo alguna credibilidad adquirida en esta clase de problemas.

En circunstancias anteriores sabe S. S. que no se escatimó ninguna información para permitir conocer la realidad de los hechos, en sus justos términos, ni más ni menos. Aquí he hecho exactamente lo mismo y no puedo venir a esta comparecencia sino con un certificado de la Inspección de los Servicios que dice lo que dice, y me lo creo, porque tengo fundadas razones para creer que ese contrato se ha resuelto de una forma que respeta el interés público, adjudicándose a quien técnicamente aparece como el mejor adjudicatario. Lo único que puedo hacer, señorías, es poner a su disposición toda la documentación, y que ustedes vean si encuentran alguna razón para creer que había que haberlo adjudicado a otro de los concursantes. A quien no se puede adjudicar, obviamente, es a un no concursante, pero de entre los concursantes, con las ofertas hechas, con los estudios efectuados, con los procedimientos seguidos en la mesa de contratación del Ministerio, los informes que tengo me dicen eso. Después de haber analizado la situación tengo que informarles de lo que sé.

Usted da por seguro que ha habido intermediarios entre Siemens y la Administración. Si los ha habido, no

se necesitaban, Siemens no es precisamente una empresa tercermundista, no es precisamente un desconocido en el mundo de la electrificación ferroviaria; parece que es alguien con dimensión, solvencia, presencia internacional, reconocida capacidad tecnológica como para presentarse a los concursos sin necesidad de intermediarios. Luego, en cuanto a su pregunta concreta, le tengo que decir que no conozco habitualmente esta clase de prácticas; si las hay, son innecesarias, inútiles, contraproducentes, reprobables y combatibles. No conozco que las haya y tampoco tengo la absoluta certeza de que los contratos en cuestión a las personas en cuestión hayan consistido en operaciones de intermediación. Las apariencias pueden indicar lo que cada uno quiera interpretar de ellas, pero por la información que tengo (resultado de consultas efectuadas con la empresa en cuestión, consultas que no pueden ser sino informales), la justificación que se me da es que son contratos de prestación de servicios, de servicios efectivamente prestados, que no se trata de operaciones de intermediación y mucho menos de pago de comisiones. Pero yo no soy quien para responder en nombre de Siemens ni de ninguna de las personas o empresas de las que Siemens ha contratado. No me voy a poner en lugar de ninguno de ellos porque no es mi papel. Si ustedes quieren saber por qué Siemens contrató y pagó a quien quiera que fuese, tendrán que preguntárselo a Siemens, porque la información que yo les puedo dar es que estamos ante una situación de prestación de servicios técnicamente útiles para una oferta y su materialización posterior.

Sólo me voy a permitir hacer un juicio moral, un juicio ético sobre algo que constituye una realidad incontrovertible, que es la coincidencia en el tiempo de un nombramiento como consejero de administración de una empresa filial de Renfe y, parece ser, el trabajo como asesor de un suministrador de Renfe. Sobre eso, que es un hecho objetivo, contrastable, he emitido una opinión o una valoración negativa. Más no puedo hacer, pero eso lo hago. De lo demás no voy a aventurarme a hacer valoraciones negativas de hechos cuya naturaleza concreta pueda dar lugar a muchas suposiciones, pero sobre la que no tengo una información fehaciente. La que tengo más bien me induce a informar a SS. SS. de que los interesados, al menos la empresa contratante, lo justifica como unos servicios que le han sido necesarios para presentar una oferta y ejecutar los trabajos posteriores una vez conseguido el contrato.

No me voy a poner en lugar de nadie. Me voy a poner en el mío, y desde el mío debo decirles que estas prácticas de intermediación, si existen, no son útiles ni necesarias, son contraproducentes, deben ser erradicadas cuando se conozcan, pero yo no les puedo garantizar ni informar acerca de la naturaleza de unas relaciones de Derecho privado entre personas privadas, empresas o personas físicas. Pero, desde luego, quisiera, para disipar su inquietud, la mía y la de la sociedad española, que quedara perfectamente claro cuál ha sido la natu-

raleza, las funciones, las consecuencias, las razones de este tipo de relaciones económicas.

Insisto, señoría, esto es todo lo que le puedo explicar. No sé si eso le aclara mi posición y la información de la que dispongo, pero más no tengo.

Usted me pregunta por una reunión que los medios de comunicación han difundido y no debían haberlo hecho; mejor dicho, lo han hecho porque han tenido conocimiento de ello, pero no era una reunión destinada a ser retransmitida en directo, ni mucho menos a ser difundida después, pero, ya que me lo pregunta, voy a aprovechar la ocasión para clarificar una vez más el contenido de esta conversación. Yo no dije que dejaran de pagar comisiones, por la sencilla razón de que no tenía constancia manifiesta de que se estuvieran pagando. Pero puesto que en relación con las facturas del IVA, fenómeno de represión del fraude fiscal que coincidió con mis últimos días en el ejercicio de mis responsabilidades en la Secretaría de Estado de Hacienda, se había especulado acerca de que la razón última de estas facturas que encubrían operaciones ficticias era la regularización contable de determinados pagos que no tenían cabida en la contabilidad empresarial, me pareció oportuno señalarles que si éstas hubieran podido ser las razones de circunstancias que desconocía, pero de las que se oía hablar, tuvieran la seguridad, al menos en igual medida en que la tenía yo, de que el Partido Socialista no estaba detrás de estas prácticas y que si alguien se presentaba en nombre de la organización a la que pertenezco argumentándolo, no tenía más que ponerlo en mi conocimiento para aclarar rápidamente la realidad de las cosas. Era una advertencia que no derivaba de un conocimiento específico de ninguna circunstancia concreta sino de una cierta opinión difundida acerca del porqué y el cómo de la facturación falsa de servicios en determinadas empresas en lo que se denomina el tema de las facturas falsas del IVA. Quise clarificar que es posible que hubiera circunstancias a las que ellos se enfrentaban y dejar claro que el Partido Socialista no estaba detrás de este tipo de prácticas y que si tenían alguna duda la forma más fácil e inmediata de aclararlo era ponerlo en conocimiento del gestor que el Partido Socialista tenía en los puestos de responsabilidad. Con ello tampoco marcaba ninguna diferencia entre el antes y el después, porque creo que este tipo de actitud era la misma con los anteriores ministros que con el actual.

El señor **PRESIDENTE**: En representación del Grupo Camisón... **(Risas.)** Perdón, señoría.

En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camisón. Le ruego que me disculpe.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Todavía no represento al Grupo en todo su conjunto, señor Presidente.

Desde el Grupo Popular, señor Ministro, también le saludamos con todo respeto y esperamos que, desde el ángulo positivo que nos anima a nosotros, intentemos clarificar la situación que nos preocupa. De entrada,

quiero dejar constancia, igual que hemos hecho en la comparecencia anterior —no sé si con éxito—, que yo creo que el pueblo español tiene claro que una actuación de intermediación por una serie de empresas dedicadas a este tipo de actividad tiene dos caras: una, que mira a las empresas que aspiran a algo, en este caso, que miran a Alsthom y que miran a Siemens, y la otra que mira al Gobierno, que mira a Renfe.

Nosotros no le preguntamos, señor Ministro, por la cara de estas empresas que miran a Siemens; lo haremos en otro foro, en otro sitio, en otra actuación. Preguntamos exclusivamente por la cara de esas empresas que mira a conseguir eso que tenían encargado y por lo que pagaron. Luego, realmente, usted ha debido venir a esta comparecencia con esos datos y debería haberse enterado a fondo para dar cumplida información del tema.

Porque sí —repito un poco, es imprescindible— ahora adoptamos la postura de no sé, no contesto, porque entonces no estaba allí, y, por otro lado, el Grupo Socialista, de momento, está impidiendo que concurra el anterior Presidente de Renfe, se nos están cerrando todos los cauces de información que necesitamos para este tema.

Aclarado esto y yendo al grano, señor Ministro, usted se ha referido a don Florencio Ornia. Convendrá recordar ahora que fue Director General, concretamente, del gabinete de crisis de la Presidencia del Gobierno, con despacho próximo al de don Felipe González. También fue consejero de Tifsa. Usted lo ha reconocido o así lo ha informado a esta Comisión, filial de Renfe al cien por cien. También fue presunto comisionista de Siemens, a través de su empresa Atacir, cobrando el dos por ciento de una factura, de momento conocida, de 800 millones de pesetas.

También sabemos que, dada su implicación en Tifsa, él intervino en el asesoramiento de Alsthom para conseguir las 24 ramas del contrato del siglo. También sabemos que a través de Tifsa supervisó, como responsable, representando al Consejo, la electrificación, señalización y telecomunicación del AVE, vía esta filial, ejecutada por Siemens, de la que supuestamente había cobradas comisiones, según el sumario del Supremo que se ha hecho público. También sabemos que trabajó al alimón en ese Consejo de Tifsa con el máximo responsable del AVE, don Leopoldo Iglesia Lachica, durante prácticamente dos años y que su actuación en Tifsa fue en los años 1989 y 1990,

Pues bien, después de estos antecedentes, y yendo al grano, señor Ministro, yo le ruego que confirme a esta Comisión si el 9 de julio de 1990 Renfe contrató a dedo con Tifsa la asistencia técnica para la instalación de electrificación, señalización y telecomunicación del AVE por importe de 958 millones de pesetas.

Quiero recordarle que el señor Ornia, habiendo sido receptor de Siemens, estaba dentro de esta empresa, a quien tenía que asesorar a través de este contrato, supongo que desempeñando funciones de control de calidad de obra. Luego se daba el esperpento, señor

Ministro, del señor Ornia en este control de calidad, asesorando a Siemens, de la que había recibido supuestas comisiones. Por tanto, vea la trascendencia que tiene que nos confirme esta adjudicación a dedo por 958 millones de pesetas en la fecha que le he dicho.

También deseo que nos confirme, si puede, si los datos de su informe son completos —imagino que usted se habrá interesado en que sean completos—, si el 13 de noviembre de 1990 Renfe contrató a dedo con Tifsa el proyecto básico de seguridad del AVE, con un presupuesto de 39.373.100 pesetas. Y, por fin, que nos confirme si el 30 de noviembre de 1991 Renfe contrató con Tifsa el desarrollo y suministro de un sistema sensorizado de protección perimetral para diversas instalaciones del AVE. Bello ropaje para una especie de camelo. El importe de esta operación —esperamos que nos lo confirme—, según nuestras noticias, es de 48.800.000 pesetas. Adjudicaciones a Tifsa que totalizan 1.046 millones.

Ante el hecho, ¿cómo justifica el señor Ministro el gasto de 1.046 millones pagados a Tifsa para asistir técnicamente a Siemens, a la que sobra experiencia técnica por los cuatro costados? Por favor, intente eliminar el tufillo de desviación de caudales públicos que se percibe en este caso. Para controlar la calidad de la obra ejecutada por Siemens sobra con el personal técnico del Ministerio y de la propia Renfe que lo tienen magnífico. Por tanto, nuestro criterio es que ese gasto de 1.046 millones es absolutamente superfluo.

Ante el hecho, le preguntamos: ¿por qué en todos los escándalos que surgen, relacionados con el transporte ferroviario, aparece siempre una filial de Renfe: Equidesa, ahora Tifsa, Datsa en su momento? Y ya viene la pregunta también clave: ¿por qué ese empecinamiento? ¿Nos puede dar idea de por qué no lo aclara en esta Comisión el Grupo Socialista o el Gobierno socialista del que usted forma parte? Le pregunto si esta postura es un pánico a conocer la verdad. Nosotros tenemos que insistir en que la versión del señor García Valverde es fundamental, y coincidimos en esto con otros Grupos, y lucharemos, incluso, si es necesario, habrá que recurrir al Tribunal Constitucional.

Por otra parte, le consta (porque son de su competencia también, señor Ministro, todos los temas de Telefónica) que hay un grupo Retesa, del grupo Recomsa, que es propiedad de don Luis Solana Madariaga, hermano del señor Ministro de Asuntos Exteriores y ex presidente de Telefónica, y al que, según datos relacionados con este asunto que el señor Ministro me ha proporcionado últimamente, se le han adjudicado a dedo por esta empresa operadora 233 millones de obras en 1992 y 650 millones en 1993. Pues bien, pregunta a la cuestión. ¿Nos puede confirmar el señor Ministro que el 25 de febrero del año 1991 el Comité de Dirección de Renfe acordó dar a Retesa, a dedo y sin contrato, la instalación telefónica en el edificio del AVE, que, como sabe S. S., está en la Avenida de Barcelona, 4? Queremos aclarar si estamos ante otro caso de abuso de tráfico de influencias, porque es un tema del AVE, para ver si la

intervención de Retesa en esta adjudicación es un aderezo más en esta especie de gazpacho esperpéntico del caso Siemens o del caso Siemens-Alsthom.

Nos llegan rumores, señor Ministro, y nos gustaría que nos lo confirmara o nos diera alguna noticia, respecto a que la sociedad GMP, de los señores Mangana y Sotero Jiménez, conocidos en todo este proceso por ser receptores de supuestas comisiones y tan implicada en este asunto de las comisiones, tuviera otras actividades anómalas con otras secciones del Ministerio que usted ahora preside. Al efecto, le preguntamos si nos puede dar confirmación y detalles —si hoy no puede, a la mayor brevedad— de tal sociedad comisionista, la GMP, en asuntos relacionados con el control de tacómetros en el transporte por carretera o en la inspección de tributos relacionados con el Ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, usted está planteando temas que nada tienen que ver con el contrato de Siemens y del AVE. El tema de Retesa está relacionado con Renfe, que pienso que el Ministro difícilmente va a poder contestar. Yo le rogaría que se ciñera a la cuestión, porque si empieza a sacar aquí temas que nada tienen que ver con el asunto, supongo que va a ser muy difícil que se le pueda responder.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, en los documentos que mi Grupo ha estado elaborando en los últimos meses, de acuerdo con peticiones que ha hecho el Gobierno y que han sido cumplimentadas, toda esta partida de la actuación en el edificio del AVE el propio Gobierno la considera implicada en todo el proceso del transporte ferroviario del AVE Madrid-Sevilla. Esta partida de Retesa, por la que pregunto, va incluida como una más y, por tanto, creo que tengo derecho a saber cómo ha intervenido esta adjudicación en el proceso del AVE, puesto que está dentro del AVE.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, he creído entender que ahora está planteando usted una cuestión de autobuses, y no sé qué tiene que ver con el contrato de Siemens.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Pero es referido, señor Presidente, a la sociedad GMP, directamente relacionada con las comisiones del AVE.

El señor **PRESIDENTE**: Si estuviera aquí presente el presidente de GMP, sería perfectamente lógico; si no, parece que está fuera de la cuestión.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Seguimos, señor Presidente.

En complimentación de la iniciativa parlamentaria de este Diputado, de fecha 30 de junio de 1990, en relación con la adjudicación del proyecto de electrificación, señalización y telecomunicación de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, se nos dijo que fue objeto del concurso adjudicado al consorcio hispano-alemán. Hoy

vemos que nos da algunas noticias de este concurso, aunque a lo largo de los últimos años se nos ha estado eludiendo por el Gobierno esta información. Yo le rogaría al Ministro que nos facilitara ese documento, que habla de las empresas internacionales invitadas, de las propuestas técnicas y económicas ofertadas por cada una y la relación de todas las que fueron invitadas, porque nos gustaría conocerlas y saber las razones por las que se invitó a esas y no a otras empresas del sector de nuestro entorno y que tenían experiencia en este tipo de obras.

Pasando al tema siguiente, señor Presidente, nos gustaría que el señor Ministro nos aclarara los puntos que, después de nuestro análisis, pueden estar bajo sospecha en los contratos que hoy analizamos. Usted recordará, señor Ministro, que en el debate de los Presupuestos yo planteé la cuestión de las comisiones del AVE, y usted, señor Ministro, reaccionó con crispación, negando rotundamente, incluso llegando a la descalificación personal de este Diputado diciendo que yo estaba instalado en la maledicencia, olvidando, una vez más, el control parlamentario que, cumpliendo la Constitución, me corresponde hacer. Usted, señor Ministro, tuvo una gran ocasión para estar calladito en aquel momento porque, según dijo, el tema de las comisiones del AVE no era nada, y cabe el dicho vulgar de «casi nada era lo del ojo y lo llevaba en la mano». Se repite la misma historia que con la otra filial de Renfe, Equidesa. Tampoco pasaba nada y luego vimos en qué quedó todo el culebrón.

A la vista de la magnitud de este escándalo en los últimos meses, creo que procede analizar —ahora es el momento oportuno— los contratos originarios del AVE, no los sucesivos cambios que se han ido introduciendo en el proceso como consecuencia de la realidad que se ha ido imponiendo: los contratos del Gobierno con Siemens y con Alsthom. Entiendo que hay puntos bajo sospecha que nos inducen a pensar que en esta adjudicación hubo bastantes actuaciones en favor de Alsthom y de Siemens, y como ahora surge el tema de las comisiones, nos gustaría concretar qué papel han tenido estas comisiones en ese trato de favor, porque es obvio que nuestro propósito es llegar al final de este asunto.

Uno de los contratos, señor Ministro, es el que se refiere a la adquisición de las 75 locomotoras, suscrito por Renfe con Siemens el 16 de marzo de 1989, a un precio de 38.000 millones más la revisión de precios en base a los datos de octubre de 1988 y prescindiendo de una serie de elementos que eran absolutamente necesarios, como el funcionamiento en régimen bitensión, concesiones de catenaria de 25 y 3 kilovoltios, equipo Asfa de frenado automático no incluido en el contrato, equipo de comunicaciones tren-tierra, sistema de supervisión continua de velocidad, incluso transporte. Luego la impresión al analizar por qué se ha prescindido de todo ello es que se ha querido dejar la puerta abierta para financiaciones complementarias, facilitando otro tipo de actuaciones aparte de lo que se contrataba.

Si analizamos los plazos de entrega del contrato nos ocurre tres cuartos de lo mismo. En el proyecto originario el plazo de entrega de las locomotoras era: hasta marzo de 1992, 23; hasta mayo de 1993, 52 locomotoras. El cuadro de entrega del contrato es relevante porque se ve esta intención del Gobierno de favorecer descaradamente a la empresa Siemens. El cuadro del contrato establece que hasta abril de 1991 se recibiría el 1,33 por ciento de las locomotoras, pero habría que pagar el 28,9 por ciento del precio; en diciembre de 1991 se recibiría el 22 por ciento del pedido y habría que pagar el 60; en junio de 1992 se recibiría el 35 por ciento del pedido y habría que pagar el 82; en diciembre se recibiría el 73 por ciento del pedido y habría que pagar el 93, y se recibiría el cien por cien, las 75 locomotoras, en mayo de 1993, con lo que se ve que la financiación de Siemens para construir estas empresas se hacía con el dinero de Renfe, con el dinero de los españoles. Es un caso que a usted le sonará, y práctica muy corriente en las personas que construyen viviendas cobrando por anticipado a los compradores.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, le ruego vaya concluyendo.

El señor **CAMISON ASENSIO** Llegamos a otro aspecto que también va en la misma dirección, que es la indeterminación de precios, ya que se producirán revisiones de precios por diferencias de cambios, porque el 40 por ciento del total será pagado en «deutsche mark» y en francos suizos, y además no se incluye, aparte de los equipos que dije antes, ni los repuestos ni los mantenimientos, o sea, un coste elástico que propiciaba las ampliaciones posteriores sin concurso.

En el plan de entrega se ve que, por ejemplo, la primera línea de ancho europeo Madrid-Sevilla se inauguraría en la primavera de 1992, como así fue. Según el contrato originario, para esa fecha ya tenía que haber 23 locomotoras de ancho europeo y el resto en mayo de 1993. Después se contrastó que una de las partidas de aquel contrato era que todas las locomotoras debían estar aquí sin estar construidas todas las vías de ancho europeo que se necesitaban para su utilización, máxime cuando la línea Madrid-Barcelona no estaba ni está en estos momentos hecha ni proyectada y cuando la línea Madrid-Sevilla está servida por ocho unidades Alsthom, y le sobra. Luego, realmente, se fue tremendamente espléndido a la hora de esta partida del contrato. En definitiva, fue un contrato de derroche total; un mal contrato para los españoles; un buen contrato para Siemens, con una desproporción clara entre lo adquirido y los medios para su utilización y la posibilidad de explotación racional.

El plazo de las garantías de este material rodante estaba fijado en dos años, por lo que se agotaría el plazo sin que se hubiera rodado, luego España —digo esto porque era dinero de los españoles— hubiera perdido las garantías que se fijaban en el contrato, y eso hubiera ido obviamente en favor de Siemens.

En la financiación me remito a lo dicho. Ante todo esto, caben ahora las consecuencias que estamos pagando, y es el déficit de Renfe que se está acumulando.

En el otro contrato, que es de las 24 unidades del Tren de Alta Velocidad, más de lo mismo. Firmado con Alsthom al precio de 380 millones de francos franceses y 35.000 millones de pesetas; plazos de entrega de marzo de 1991 a diciembre, seis unidades, y de enero de 1992 a octubre, 18 trenes restantes; favorable al negocio de Alsthom y perjudicial a los intereses españoles. Perdíamos también las garantías, los pagos también son indeterminados, fue excesivo el encargo —eso está ya fuera de toda duda—, 24 ramas cuando con la tercera parte era suficiente. En resumidas cuentas, ahí está el tema.

Para colmo, señor Ministro...

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego concluya, señor Camisón. Ha consumido más del doble del tiempo que tiene reglamentariamente.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Estará de acuerdo en que el tema es amplio y que la oportunidad de tener al señor Ministro es única en estos momentos. Debíamos hacer un esfuerzo entre todos para clarificar asunto de tanta trascendencia.

No entraré, en vista del tiempo, en otros temas por el estilo. Su momento habrá; quizá esta tarde en el Pleno; quizá, si nuestra necesidad de conocer los datos no sale hoy colmada, ante una próxima interpelación de mi Grupo al Gobierno por este concepto. Entonces, de una manera rápida, le quiero hacer al señor Ministro una serie de preguntas concretas.

Insisto en la pregunta que ha hecho el portavoz de Izquierda Unida sobre aquellas comisiones que dijo que eran; ahora contesta en el sentido de donde dije digo, digo Diego; es decir, tampoco tengo la esperanza de que aquí vayamos a sacar nada en concreto.

Preguntas concretas, señor Ministro, por la parte de la cara de las intermediaciones que afectaban a Renfe o al Ministerio de Transportes. La empresa GMP, propiedad de los señores Mangana y Sotero Jiménez, se llevó una parte importante de todo este asunto. Le preguntamos todas las relaciones con la Administración, con el Gobierno, que tuviera esta empresa en lo que puede afectar a las comisiones cobradas.

En el caso que se está investigando, en el sumario del Supremo hay una partida de cerca de 700 millones pagada a la señora Aida Alvarez, antigua coordinadora de financiación del partido socialista, donde viene una relación de los cheques a través del Banco Bilbao-Vizcaya relacionada con las comisiones del AVE. Noticias de esta cuestión.

Respecto a la implicación de don Florencio Ornia, a la que el señor Ministro hizo referencia, en la documentación intervenida en el sumario se afirma que se cobró el 2 por ciento de estas comisiones. Queríamos conocer su experiencia o el informe que le hayan dado en relación con este pago de comisiones.

En cuanto a las comisiones del AVE, se ha hecho pública también por las personas que han intervenido —incluso en documentos escritos—, una referencia a una instancia superior, según documento incautado por el sumario del Supremo en la sede de Siemens en Madrid; en él se revela que los comisionistas del AVE seguían instrucciones, según la acción popular que figura, de cúpulas del partido o instancias superiores. Nos gustaría saber el conocimiento que tiene el señor Ministro de esta denuncia pública.

También se ha hecho público que la acción popular estima —y es una opinión que figura en el sumario— que habrá que desvelar si algunas comisiones del AVE fueron dirigidas a comprar determinado edificio en la calle Gobelias para el partido socialista. Queremos saber si es cierto...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, concluya, por favor.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Termino, señor Ministro, preguntándole si, a la vista de lo que ha ocurrido, el Gobierno que usted representa tiene previsto algún tipo de decisión excitando a algún organismo (por supuesto, no me voy a referir al Fiscal General de Estado, del que ya sabemos cuál es su actuación en este tema) como por ejemplo la Intervención General del Estado o el Tribunal de Cuentas, pero sobre todo el primero, respecto a analizar a fondo desde el Ministerio de Hacienda el esclarecimiento de la verdad de este asunto, que nos interesa a todos los grupos parlamentarios.

De momento, eso es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Borrell tiene la palabra para responder a las cuestiones planteadas.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): En primer lugar, quisiera precisar al señor Camisón que yo no he planteado en ningún momento que no contesto porque no estaba ahí, eso se lo saca usted de su cosecha, yo no lo he dicho en ningún momento. He dicho que contesto a todo lo que sé, en el convencimiento de que los que estaban ahí tampoco saben más. Por tanto, no es que no esté contestando porque no estaba y eludiendo responsabilidades, sino que estoy contestando con el conocimiento administrativo disponible, del que me hago plenamente responsable, y transmito a la Cámara, a través de esta comparecencia, todo lo que sé, en función de los conocimientos posibles, que no son menores por no haber estado, sino porque no existe en el Ministerio, cuya memoria sigue viva aunque cambien los ministros, ninguna información relativa a las relaciones que haya tenido Siemens con sus proveedores de servicios, a los que usted llama sistemáticamente comisionistas, haciendo —permítame que se lo diga— un juicio de valor o una hipótesis, que a usted le parecerá razonable pero que debe ser contrastada con los hechos.

Puedo decirle que la información que hemos recibido de Siemens es que no se trata del pago de comisiones, sino de servicios prestados por empresas o personas que le eran de utilidad y necesidad para llevar a cabo los trabajos necesarios. Yo no estoy avalando lo que Siemens dice, estoy diciendo que su hipótesis de que eran unas comisiones que no tenían contraprestaciones reales debe ser contrastada con los hechos y que quienes pueden hacerlo no dan la misma versión, ni la misma interpretación que usted.

Antes de que usted lo dijera lo he dicho yo, y lo voy a repetir para que no le quepa ninguna duda. No me parece éticamente aceptable que una persona que trabaja para un suministrador de Renfe sea al mismo tiempo consejero de una empresa filial de Renfe. Me pongo al frente de la manifestación, no le voy a dejar a usted el sitio. No me parece éticamente aceptable, me parece reprochable. Lo lamento. Estoy seguro de que los responsables de Renfe no conocían que se daba esta circunstancia. Por tanto, es un comportamiento imputable a una persona física en particular y, en consecuencia, no entiendo todo lo que usted explica a continuación, que le parece tan alarmante, sobre que Tifsa estuviera trabajando en lo que es la actividad de esta empresa. Señorita, Tifsa es una empresa de ingeniería del transporte ferroviario. ¿En qué va a trabajar si no es en el transporte ferroviario que desarrolla su casa matriz? Naturalmente, trabajaba en la gran obra de ingeniería ferroviaria que se estaba desarrollando en ese momento.

Usted me preguntaba si es verdad que Renfe contrató con Tifsa entre julio de 1990 y noviembre de 1991 una serie de trabajos. No se lo puedo precisar. Pero antes que a mí, ha tenido sentada aquí a la Presidenta de Renfe. ¿Se lo ha preguntado usted, señorita? Porque, si no lo ha hecho, ha perdido una excelente ocasión. Razonablemente, está en mejores condiciones de informar la Presidenta de Renfe de los contratos que haya podido hacer con sus filiales, aunque posiblemente tampoco pueda hacerlo a bote pronto. No sé si esos contratos entre Renfe y Tifsa han tenido lugar, pero ¿por qué le sorprende a usted que Renfe contrate servicios de ingeniería ferroviaria con la empresa filial que tiene, propiedad de Renfe al cien por cien, de ingeniería ferroviaria?

Me extraña tanto que a usted le causen sorpresas estas cosas, en su afán por desprestigiar el AVE (**La señora Martínez Saiz pronuncia palabras que no se perciben.—Rumores.**) En su enfermiza actitud hacia el éxito del AVE, se plantea el tema, que es tan razonable y lógico, y dice: ¡Horror! ¡Escándalo! ¡Renfe ha contratado con su empresa filial de ingeniería ferroviaria, filial cien por cien de Renfe, trabajos de ingeniería ferroviaria! Señorita, no me dejará usted de sorprender nunca.

La verdad es que le empiezo recordando y aceptando que no me parece regular que hayamos tenido un consejero de Tifsa que parece que al mismo tiempo estaba trabajando para un suministrador de Renfe. Le re-

pito una vez más, pero acotemos los problemas en su dimensión, porque en lo que a manejo del ventilador se refiere es difícil competir con ustedes. **(La señora Martínez Saiz pronuncia palabras que no se perciben.)**

No traten de hundir el AVE por todos los procedimientos a su alcance. Está muy mal que un señor sea consejero. De acuerdo, muy mal. Caiga sobre él el peso de la ley o la reprobación moral de la sociedad. **(Rumores.)** Pero de aquí a plantear que es irregular que Renfe encargue trabajos a su filial de ingeniería, ¡señoría, por favor, un poco de sentido común!

Me pregunta usted si firmó el Comité de Dirección de Renfe en febrero de 1991 un contrato con don Luis Solana sobre red eléctrica. Mire usted, no lo sé. Lo podríamos verificar, pero vuelvo a decir lo mismo: ¿lo ha preguntado usted a la Presidenta de Renfe un momento antes? **(Rumores.—La señora Martínez Saiz pronuncia palabras que no se perciben.)** Porque si no lo ha preguntado...

Me acoyo a la protección de la Presidencia para rogarle que la señora Diputada se esté callada. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene el amparo de la Presidencia.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Presidente, el señor Ministro, Borrell, es muy delicado. Ni nos podemos reír ni podemos hacer comentarios, y no estamos en un colegio. Así que el primero que no se tiene que reír ni hacer comentarios de los demás es él. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Martínez Saiz, los diputados, cuando están en la Comisión, no deben hacer comentarios en voz alta cuando no están en el uso de la palabra.

El señor Ministro tiene la palabra para seguir contestando.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Muchas gracias, señor Presidente. Con su protección y el silencio de los señores Diputados que no están en el uso de la palabra, voy a continuar. **(Risas.)**

Desconozco si este hecho se produce. Pregúntelo usted y contestaremos inmediatamente, pero me sorprende que me pregunte usted a mí qué pasó en el Comité de Dirección de Renfe después de haber perdido la oportunidad de formularse a la Presidenta de Renfe.

Sigue usted insistiendo en que GMP realiza actividades anómalas con el Ministerio en su carácter de sociedad comisionista relativa al control de tacómetros que se instalan en los autobuses. Francamente, se me escapa qué tiene que ver eso con los trenes de alta velocidad. Sin embargo, sí puedo anticiparle que GMP ha trabajado y en este momento tiene contratos técnicos con el Ministerio, Dirección General de Transportes Terrestres, a los que ha accedido de una forma absolutamente regular a través de los procedimientos administrativos en uso y que, como empresa de inge-

nería que es, presta una serie de servicios que, en función de las informaciones que he solicitado, no despiertan ninguna situación especial, no hay nada irregular. Una empresa de ingeniería que controla tacómetros, como otros hacen otras cosas. Le aseguro que no he descubierto nada irregular y, si lo hubiera hecho, sería el primero en denunciarlo.

Es verdad que usted y yo tuvimos uno de nuestros amables altercados parlamentarios **(Risas.)** y que en un momento determinado yo me permití recordarle que si usted tenía conocimiento de que se habían producido pagos de comisiones que vulneraban la ley y que atentaban contra el interés público, no podía usted referirse únicamente «in genere», de forma abstracta y ambigua, a ellos; que si tenía conocimiento de algún hecho delictivo o reprobable, tenía usted que denunciarlo en concreto, acudiendo por ejemplo, al juzgado de guardia.

Naturalmente, usted no lo hizo entonces, tuvo que esperar, como siempre, a leer los periódicos, porque usted es un gran lector de periódicos y en cuanto lee en los periódicos algo, automáticamente lo protagoniza y está en su papel, pero sigue usted teniendo la misma oportunidad; sigue usted teniendo la oportunidad de acudir al juzgado si cree que obra en su poder información susceptible de generar un proceso penal.

Yo le dije lo que le digo ahora mismo. Voy a perseguir todas las prácticas irregulares de las que tenga conocimiento. No estoy ocultando, ni amparando nada, ni tengo conocimiento que me permita actuar de la concesión de favores, como ustedes llaman, a ninguna empresa suministradora en contrapartida del pago de comisiones que hayan podido ayudar a financiar a mi partido político. Debe quedar perfectamente claro lo que estoy diciendo. No conozco ni tengo información que me permita actuar desde el convencimiento que usted parece tener, pero tendrá usted que convertirlo en hechos fehacientes, constatados y demostrables, de que se han dado contratos favoreciendo a empresas en contrapartida de comisiones irregulares.

No conozco a la susodicha Aida Alvarez, no tengo el placer. Ni sé nada de sus relaciones con Siemens, ni de los cheques que haya podido comprar del BBV y si hay un proceso judicial en marcha, esperemos que el proceso judicial culmine. Pero a mí no me pregunte usted, ni trate de involucrarme en lo que haya podido ocurrir en este caso. Tengo que decirle lo mismo una vez más: no estoy diciendo que no sé por qué no estaba, sino que no sé por qué nadie de los que estaban y de los que estamos tenemos conocimiento de ningún hecho que nos permita actuar, como lo haríamos si lo tuviéramos, para reprimir una práctica irregular y sancionable con nuestra legislación en la mano.

No sé nada de la instancia superior a la que usted se refiere. Sé tanto como usted o tan poco como usted, porque usted y yo solamente hemos leído un periódico. Usted tampoco sabe más por mucho que aparente saberlo y, si lo sabe, póngalo sobre la mesa en esta comparecencia, dígalo. Lo único que yo le puedo decir es

que desconozco absolutamente cualquier circunstancia relacionada con lo que usted llama favor a cambio de comisión, y mucho menos la relación que usted ya hace con la compra de edificios.

¿Por qué no excitamos, como usted dice (en el sentido electrónico, claro), la actuación de alguna instancia? Si hubiera razones, lo haríamos. Si yo viera alguna razón para que la Intervención General de la Administración del Estado, que no es competente para analizar las relaciones entre empresas privadas, interviniese para analizar de qué forma se han producido los contratos de la Administración con empresas privadas lo haría, como lo hice en el caso de San Sebastián de los Reyes, pero en este caso concreto, en función de lo que dicen los órganos de control de gestión del primer escalón, no hay en el contrato pasado con Siemens nada que alerte e induzca a considerar la conveniencia de efectuar intervenciones auditoras que nunca podrían, obviamente, llevarse a las relaciones entre un señor privado y una empresa privada. Eso debe quedar claro porque, de lo contrario, estamos llevando las funciones de los órganos de control de gestión de la Administración fuera de la misma y este no es su papel.

Creo que con esto, señoría, he contestado, en todo lo que puedo, a sus preguntas y no he aceptado, en lo que no debo, sus hipótesis. Déjeme, sin embargo, que culmine esta intervención diciéndole que ustedes tienen un grave problema con el AVE. Ustedes no ha digerido sus éxito, se han pasado mucho tiempo anticipando su fracaso, y no quiero recordar algunas gloriosas y desinformadas intervenciones de su jefe de filas en televisión aventurando que no pasaría de los 200 kilómetros por hora, que no estaría a tiempo, que costaría un billón de pesetas. En fin, toda una serie de descalificaciones, insisto, casi enfermizas, señoría, tratando por todos los medios de conseguir que el AVE fuera un fracaso. Han llegado ustedes a decir que ya saben por qué los socialistas hemos construido el AVE; lo ha dicho el señor Aznar en lo que es un acto de irresponsabilidad política bastante considerable: «Ahora ya sabemos por qué los socialistas han construido el AVE». Por lo visto lo hemos construido, pura y simplemente, para conseguir financiar, a través suyo, a una serie de personas o instituciones. ¿Usted se da cuenta de la enorme falta de responsabilidad política que implica hacer estas afirmaciones? Porque hay otras que sí son legítimas. Por ejemplo, decir que ustedes no lo hubieran hecho, esto es legítimo, además estoy convencido de que es cierto, que ustedes no lo hubieran hecho porque ustedes nunca han hecho nada. Lo que representan ustedes nunca ha hecho nada por el equilibrio territorial del país. Ustedes no lo hubieran hecho en beneficio del desarrollo de Andalucía, seguro que no. En esto son ustedes perfectamente sinceros, no lo hubieran hecho. Nosotros sí, y esta es la diferencia en términos políticos, de política real, de la política de las cosas, de las decisiones que toman unos gobiernos y que otros no hubieran tomado. Tienen perfecto derecho a anunciar que no lo hubieran hecho, aunque luego en su Congreso aprueban

hacer cuatro. Pero lo que no creo que tengan derecho político, señorías, es a levantar una inmensa sombra de duda, una acusación indefinida y total contra el comportamiento de este Gobierno y atribuir la construcción del AVE, única y exclusivamente, a la práctica de comisionistas cuya existencia hay que demostrar todavía y que, en todo caso, como explicaba el Secretario de Organización del Partido Socialista, nada han tenido que ver con nosotros. **(El señor Camisón pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro.

Luego habrá un turno de aclaraciones, señor Camisón.

Vamos a dar la palabra a los grupos parlamentarios que quieran intervenir. Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Ministro le transmito el saludo de cortesía de nuestro Grupo y voy a intentar hacer una intervención breve, concreta, concisa.

Al inicio de su intervención nos ha dicho que la Dirección General de Gestión de su Ministerio no había encontrado absolutamente nada; es decir, que los concursos de los contratos del Estado con las empresas había sido una operación de compraventa totalmente correcta. ¡No faltaría más, claro! Lo que ocurre es que, por intervenciones judiciales en otros temas, aparecen en los contratos de Renfe unos intermediarios que usted nos dice que no eran necesarios y que, en todo caso, por lo que usted conoce, son señores que tienen contratos de asesores —en todo caso serían asesores con pagos multimillonarios— de trabajos y de estudios. Es admisible, en todo caso, que se pregunte a Siemens.

Yo creo que esta no es una actuación correcta, y nuestra pregunta final es si no cree usted que sería necesario que la Inspección de Servicios, en el organismo de su Ministerio que corresponda, analizase cómo estos intermediarios pueden entrar en la operación. Puede que los intermediarios —como usted dice— no existan en la operación, pero entonces se da el caso de que Siemens tiene unos señores —no sólo el que estaba relacionado con el consejo de administración de una filial—, unas personas que entran en una operación y se llevan un dinero de la misma. Este dinero quien lo paga es Renfe, por tanto es dinero de los ciudadanos, y por ello el Ministerio no puede decir que se pregunte a Siemens. Puede decir el Ministerio que se pregunte a Siemens, pero la Inspección de Servicios o el organismo al que corresponda también debería pedir información.

Si los intermediarios han actuado porque tenían una cierta representación de la empresa en la gestión entre comprador y vendedor —la existencia de un intermediario existe en el trato mercantil y, por tanto, podría ser correcta—, sería interesante, en este caso, conocer quién introduce a estas personas. La Presidenta de Renfe nos ha dicho que estas personas no actuaban como intermediarios de la empresa. ¿Cómo se introduce la

figura del intermediario en la operación? ¿Qué influencia tenían estas personas y qué ofrecieron? Lo más lógico era tomar una decisión a la hora de adjudicar el contrato. Es de suponer que estos señores hablasen con todas las empresas ofertantes, les dijese que iban a influir y cobren de la que se lo lleva sin hacer absolutamente nada. Esto sería lo que el compañero del CDS ha denominado estafa a la empresa en su intervención en la anterior comparecencia. Es necesario aclarar este tema. ¿Cómo han entrado estas personas aquí dentro? ¿Quién les ha presentado? Porque lógicamente si estas personas están relacionadas con unos estamentos oficiales y son conocidos en las empresas, ¿quién les presenta? Si la Inspección de Servicios o el organismo que le corresponde puede aclarar estos puntos, tendremos alguna luz sobre la temática y quedarán libres de sospecha todos aquellos organismos que en estos momentos lo están.

Donde está el quid de la cuestión es en el momento de la redacción de las especificaciones. ¿Quién redacta las especificaciones? ¿Cómo se redactan los baremos de valoración de las ofertas? ¿Hay alguien que tiene acceso previo o durante las valoraciones para saber por dónde van a valorarse más las ofertas? Este tema es más profundo a la hora de establecer estos análisis de multicriterio —según nos decía la señora Sala— que se establecieron. ¿Qué ha pasado aquí? ¿Era aquí donde estos intermediarios podían influir? Entonces sí es responsabilidad del Ministerio decir, en la redacción de especificaciones, quién puede intervenir en este tema. Si los concursos salen con cantidades base, con cantidades tipo, después hay ofertas mucho más baratas —como en la electrificación de la que Siemens se lleva el contrato—, y en la misma oferta hay un dinero —bastantes cientos de millones— que después se paga, en este caso hay un desfase en el cálculo, en el montaje de las especificaciones. Por tanto, nosotros en este tema lo que pediríamos, si no se ha hecho ya —posiblemente sí por la experiencia que yo tengo de informes muy concretos y muy correctos que usted también ha citado en otra intervención sobre Renfe—, es que por parte del Ministerio se nos diese un informe sobre cómo ha podido entrar aquí esa gente, si han entrado y en qué momento.

Para acabar, señor Ministro, usted nos ha dicho que en estos momentos se contrataría en los mismos términos. Espero que no fuese así, porque con la experiencia al menos tendríamos que rebajar los dineros del presupuesto que esta gente se ha llevado. Es decir, que la oferta no tendría que ser la misma en estos momentos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el CDS tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Muchas gracias, señor Ministro, por su comparecencia.

Quiero empezar por donde usted acabó, en la conclusión más importante: que examinado el procedimien-

to de adjudicación a la empresa Siemens y a otras empresas en relación con la construcción del AVE no existe ninguna anomalía. Pero no es en el mundo del procedimiento donde alguien ha arrojado un clima de sospecha, es en el mundo de la decisión y ahí es donde está la clave para desenredar, si es posible, estos problemas, teniendo en cuenta que en España el 95 por ciento de las estafas quedan sobreesidas por falta de pruebas.

Existe un contrato de corretaje. ¿Por qué me atrevo a decir que existe un contrato de corretaje o intermediación? Porque el contrato dice exactamente: Siemens, S. A., abonará a Atafir, S. A. el 2 por ciento sobre el precio base de adjudicación, supuesto de resultar adjudicatario el consorcio hispano-alemán liderado por Siemens en el concurso convocado por Renfe para la contratación de subestaciones eléctricas de alimentación para la nueva línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Sevilla. Y en la cuenta de explotación de GMP figura un pago relativo a los servicios correspondientes a la consecución y desarrollo del contrato, etcétera. Es decir, que cualquier jurista deduciría inmediatamente que al margen del nombre que se le ponga al contrato, que en este caso es el de contrato de mandato, éste es claramente, como demuestra el texto, un contrato de intermediación o corretaje.

Antes le decíamos a la Presidenta de Renfe que si hubo un contrato de intermediación o corretaje era legal. Es legal que Siemens pueda hacerlo con una serie de empresas o personas físicas o jurídicas, como le parezca oportuno. Pero un contrato de corretaje exige dos condiciones necesarias para que se dé: una, que exista un contacto entre partes y, dos, que exista éxito en la operación, al cual está ligado el precio final. Si no existió contacto entre partes y por tanto no debió pagarse, hubo unos señores privados que estafaron a una empresa privada. El mundo jurídico, el civil y el penal deberán actuar en consecuencia. La pregunta que nosotros nos tenemos que hacer es si realmente como empresa pública y como Ministerio de Obras Públicas y Transportes tenemos algo que decir, tenemos personas que hayan intervenido en el mundo de la decisión, y no aparece ninguna, no aparece absolutamente ninguna. Nosotros nos hacemos una pregunta: ¿Podemos poner en marcha mecanismos, que yo antes llamé de blindaje, en las empresas públicas que garanticen, no al cien por cien porque siempre habrá este tipo de personajes, que garanticen bastante más que ahora que no pueden producirse situaciones de intermediación o corretaje? Nosotros creemos que sí y le vamos a dar tres maneras de hacerlo. La primera, ya advertimos —y se lo he dicho antes a la Presidenta de Renfe— que era peligrosísimo que Renfe mantuviera una estructura de empresa pública con empresas participadas, porque las empresas participadas actúan como sociedades anónimas y escapan al control administrativo, pero también escapan al control mercantil y son empresas participadas al cien por cien por capital público. Esta es una figura que o la regulamos —evidentemente, el mundo hoy exi-

ge una agilidad en el Estado que se la puede dar este tipo de empresas pero bien reguladas— o por ahí se nos van a escapar todos los problemas, y de hecho los problemas nos han venido en el caso anterior por Equidesa y ahora nos vienen especialmente por Tifsa. Primera cuestión.

Segunda cuestión. El clima de sospecha también viene por la intermediación, actitud noble y permitida jurídicamente en cualquier país. Por eso yo decía que es una paradoja que en Alemania estén satisfechos y diciendo que han hecho un buen contrato (estará contento Siemens, estará contento el embajador, estará contento el Gobierno) y en España resulta que estamos todos tristes. Pues no, señor. Es decir, en el mundo de la intermediación, en el mundo de los negocios con el sector público tiene que haber otra transparencia, otra publicidad, que hoy no tenemos, mediante la regulación de los «lobbies», de los grupos de interés o como se quiera llamar, porque es fundamental. Le decía a la Presidenta de Renfe que estoy seguro de que si este señor y estas empresas hubieran estado registradas no hubieran entrado en contacto con ellas ni de broma, ni ahora afirmaríam lo que afirma, si es que no entró en contacto, y estaría sujeto a unas normas de conducta, seguro. Es imposible, y usted lo ha dicho, porque no hacía ninguna falta a Siemens venir aquí con una empresa de corretaje.

En tercer lugar, hay unas empresas de intermediación o corretaje que si no han cometido una presunta estafa respecto a Siemens están creando el clima de que Renfe, como empresa pública, el Ministerio, el Gobierno y, en general, los poderes públicos han actuado de mala manera porque aseguran, después de haber cobrado, haber puesto en contacto a ambas partes y además, dicen, han cobrado un precio por el éxito de la operación. Yo creo que es el momento de que los poderes públicos —en este caso usted representa al Gobierno— le digan al Ministerio de Hacienda que ponga en marcha los mecanismos para saber exactamente si se han declarado esos ochocientos y pico millones y cuál ha sido su destino posterior, porque a nuestro juicio están acusando a los poderes públicos de un delito de tráfico de influencias, y la mejor forma de arrojar transparencia es decirles: Señores, ¿han declarado ustedes este dinero, sí o no? ¿Dónde ha ido ese dinero? Puesto que no ha ido a nadie de los poderes públicos, les entrego esto públicamente a ustedes, representantes del pueblo español, y se acabó la historia. Entiéndanse Siemens y los intermediarios, que ellos sabrán lo que tienen que hacer.

Quiero acabar diciéndole, señor Ministro, que no nos gustaría que este clima de sospecha llegara al AVE. Del AVE se podrá decir cualquier cosa, hasta que usan un logotipo de otro partido político y no el de ustedes (Risas.), pero la verdad es que el AVE es, ahora mismo, un instrumento requerido, quizá en exceso, por la sociedad española. No queremos que la alegría alemana se convierta en la tristeza española. A ver si además de haber pagado y tener una infraestructura importante,

resulta que nosotros encima estamos en un clima de sospecha que no nos merecemos, que no se merece absolutamente nadie, salvo que se demuestre lo contrario.

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

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Presidente, señor Ministro, gracias por su presencia y su información. De todas formas pienso que no ha aclarado nada sobre lo que queríamos aclaraciones. Yo así lo entiendo, por lo menos. Es posible que usted no pueda decir nada más, que no pueda o que no sepa decir nada más. De todos modos creo que el final va a ser fácil porque pienso que a todos nos une la misma preocupación por aclarar este asunto, y eso es importante.

Señor Ministro, en estos momentos las dudas sobre la adjudicación del AVE son grandes y, fundamentalmente, si se hizo en su día a la mejor oferta técnica y económica, en plazos, en financiación, etcétera, o si no se hizo a la mejor oferta. Hay que tener en cuenta que muchos no entendíamos entonces por qué se descalificaba la japonesa, cuando había muchos expertos que entendían que era mejor que las demás ofertas, por experiencia, por realizaciones, por tecnología, por conocimiento de túneles que no había aquí, etcétera. Todo esto se repite porque lógicamente se está repitiendo la comparecencia anterior, no podía ser de otra forma, ya que se plantean prácticamente los mismos problemas.

Por otra parte, también en su día se comentó mucho la posibilidad de no dejar entrar a los japoneses en Europa a través del AVE, y yo pienso que se intentó lanzar una cortina de humo para desviar la atención sobre otros hechos. No sé si será cierto, pero la verdad es que así se dijo, y ello porque no entendíamos por qué se descalificaba la oferta japonesa. Y le voy a decir a qué viene todo esto. Porque da la casualidad de que las mejores ofertas tenían intermediarios del Partido Socialista o de personas que estaban en el «staff» del Gobierno o que se soportaban en empresas del INI, y ya era una casualidad, lo cual no quiere decir nada, nada más que es una casualidad. Hay que aclarar todo este tema porque, en principio, no creo que el suyo sea un Ministerio burbuja, no puede serlo, no puede estar desligado del Partido Socialista y de sus militantes, de los funcionarios cualificados del Gobierno, de las empresas del INI, etcétera. ¿Qué pasa entonces? Que se introduce una duda, y yo creo que esa duda hay que aclararla en bien de todos, como le decía antes a la Presidenta de Renfe. Primero por el bien de ustedes y después por el bien de todos los demás, porque posiblemente lo puedan aclarar y, si es así, deben hacerlo, ya que, nos guste o no nos guste, señor Ministro, son dudas fundadas sobre adjudicaciones, comisiones y limpieza del Gobierno en este asunto, directa o indirectamente, pero son dudas fundadas. Nosotros lo que queremos decir es que el pueblo y nosotros como parte del mismo queremos conocer datos y detalles y que se aclare este asunto. Todo esto lo digo simplemente

con el fin de fijar nuestra postura al respecto. Nosotros apoyaremos cualquier iniciativa que se proponga para aclarar todos estos puntos, porque creo que es bueno. Y como creo que ustedes también tienen la misma preocupación, espero que llegaremos a buen fin.

Para terminar, simplemente quiero decirle una cosa, señor Ministro. Nosotros no desprestigiamos al AVE. **(El señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Borrell Fontelles: Ustedes no.)** Como es público y notorio, nosotros queremos el AVE.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la señora Larrañaga.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS:** Gracias, señor Ministro, por su presencia.

Yo coincido con la mayoría de los grupos de la oposición en que en esta comparecencia de usted y en la de la señora Presidenta de Renfe no se ha avanzado demasiado; no hemos avanzado en la clarificación de las circunstancias que han rodeado el pago de supuestas comisiones. En ese sentido, no creo que sea para congratularse. Realmente hubiese sido necesaria la total clarificación de las circunstancias que han rodeado estas actuaciones, sobre todo por las negativas consecuencias que en la sociedad están teniendo las mismas. Yo creo que la sociedad en general está absolutamente hastiada, absolutamente harta y, desde luego, se siente muy impotente ante este tipo de actuaciones, y me imagino que mañana cuando lean los medios de comunicación volverán a decir lo de siempre: Estos nunca llegan hasta el final.

A mí me parece muy positivo que usted y todos los grupos compartamos esa inquietud, puesto que con ello yo creo que estaremos intentando todos que la transparencia sea una norma de conducta y que, en definitiva, sea la ética la que impere en nuestra actuación. Pero yo creo, señor Ministro, que usted tiene la obligación de hacer algo más. Yo creo que usted tiene la obligación de investigar y que como Ministro tiene la obligación de responder un poco a todas las cuestiones que se están planteando aquí. Decir que no valora positivamente la coincidencia del nombramiento de un señor, cuyo nombre no recuerdo, no me parece suficiente. Creo que usted debía aportar algo más. El hecho de que coincida no es mera casualidad; es que las coincidencias son demasiadas. Coinciden los nombramientos, las comisiones, las financiaciones irregulares de partidos, las supuestas corrupciones; coinciden demasiadas cosas para que la sociedad se quede mirándonos y esperando a que les demos una respuesta. Yo creo que si usted no puede dar respuestas a muchas de las preguntas, no estaría de más que se atendiera la solicitud que realiza Izquierda Unida de comparecencia del señor García Valverde y, en su caso, las debidas comisiones de investigación.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Socialista el señor García-Arreciado tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO:** Muchas gracias, señor Ministro, por su comparecencia y por la información forzosamente escasa que nos ha podido suministrar. Estamos, como en el teatro de hace unos años, en la segunda función de una obra que ha sido ya representada hace escasamente unos minutos, con el simple cambio de uno de los actores intervinientes en la obra. Cada uno de ellos vuelve a repetir su actuación de hace unos minutos y, por tanto, quiero ahorrar a los miembros de la Comisión repetir la postura del Grupo Parlamentario Socialista, que además es, como siempre, pero más en este caso, tan coincidente y tan idéntica con la formulada por el señor Ministro que mi intervención no haría sino empeorar la que hemos tenido ocasión de escuchar de su boca.

Estamos en lo que se dice en mi tierra en un permanente cuento de la buena pipa, en el cual una serie de señores hacen unas preguntas, cuando se les responde no se las creen, y cuando preguntan sobre algo que se desconoce dicen: Usted me engaña, usted me está ocultando información. Y el conjunto de lo que ha ocurrido aquí esta mañana, y sospecho que de lo que ocurra en el plazo de los próximos meses, creo que bien pudiera constituir un nuevo capítulo de *La conjura de los necios*.

Nosotros, señor Ministro, creemos que hay grupos que con mayor o menor fortuna, con argumentos que se pueden o no compartir, expresan de manera limpia y noble una serie de inquietudes sobre los sucesos que nos han traído hoy a esta Comisión. Por otra parte, hay dos grupos que formando una pinza del tipo griego (**Risas.**) invocan su deseo de despejar incertidumbres creadas en la sociedad, incertidumbres que ellos mismos crean y alientan porque escogen, para despejar esas incertidumbres, que no dudo que existan, procedimientos en los que curiosamente el responsable inicial de los hechos ocurridos parece ser el Gobierno. Esa es una actitud que no tiene otro objetivo que crear una permanente sombra de sospecha sobre todo lo que pertenece estrictamente al Partido Socialista o se relaciona con él, y nos quieren condenar a un infierno dantesco donde las llamas mortificadoras serían la necesidad de renunciar a nuestras amistades para no correr el riesgo de que en un futuro próximo un amigo nuestro pudiera ser subsecretario, ministro o contratar con una empresa en la que trabaja un cuñado del primo de mi hermana y eso pudiera ser alegado como desviación de poder, como abuso de poder. Imposibilidad alguna de actuación con la Administración de ningún tipo de entidades o de personas que hayan tenido alguna relación con el Partido Socialista.

Esto es, señor Presidente, como lo queramos llamar, revanchismo, xenofobia o una nueva forma de darwinismo social. **(Rumores.—El señor Guerra Zunzunegui: Será por aquello de la merienda de negros.)** En eso nos van a encontrar siempre de frente. No hemos creído nunca en la sociedad dual y no estamos dispuestos a consentir que se construya una nueva sociedad dual en la que los socialistas y sus elementos conexos jueguen

un nuevo papel de marginados. En cualquier caso, como lo quieran calificar, es una situación incompatible con la buena fe que es precisa para la convivencia de una sociedad perteneciente a un país civilizado y culto como el nuestro.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Voy a intentar contestar a los señores Diputados intervinientes más globalmente de lo que lo he hecho anteriormente.

Señora Larrañaga, yo no he querido decir —voy a precisar— que no me parezca positiva, he dicho que la repruebo; he sido más tajante. No es que pase de puntillas diciendo: Bueno, no me parece positivo...; oiga, lo repruebo. No me parece aceptable el comportamiento de una persona que es a la vez consejero de una empresa filial de Renfe y que trabaja como lo que sea para un suministrador, concursante a unos bienes de equipo o de obras para Renfe. Lo repruebo. Pero acotemos el problema; es un problema de esa persona, porque estoy convencido de que la presidencia de Renfe desconocía esta circunstancia. Tengo ese convencimiento, no me cabe en la cabeza que las cosas hubieran podido ser de distinta manera, que se propusiera como consejero de Tifsa a una empresa que se sabe que está trabajando para un suministrador o potencial suministrador. Por tanto, la responsabilidad de haber incurrido en esta situación inaceptable es de la persona que ha incurrido en ella. Usted me dice: ¿Qué más va a hacer usted? ¿Y qué quiere usted que haga? ¿Está penado? No. ¿Es reproable? Sí. Lo repruebo y voy a hacer todo lo posible para que circunstancias como éstas no se produzcan. Estoy seguro de que cuando se han producido ha sido sin conocimiento de los responsables políticos de entonces. Por tanto, no es que pase de puntillas, es que lo repruebo claramente.

Mire usted, no he avanzado demasiado, que es lo que también plantean en sus interrogantes los señores Sedó y Martínez-Campillo. He avanzado todo lo que podía avanzar. He analizado, desde la óptica de la Administración, el contrato pasado entre Renfe y sus proveedores y entre el Ministerio y sus proveedores. Lo he hecho analizar y el resultado que obtengo es que ese contrato está bien convocado y bien resuelto y si ahora, con la información disponible, volviéramos a analizarlo no encontraríamos una razón para fallar en la adjudicación en beneficio de otro de los concursantes. Luego de puertas para dentro, en una de las caras de la moneda a la que hace referencia el señor Camisón, he avanzado todo lo que se puede avanzar. Lo único que les puedo decir es: Oiga, aquí tienen la documentación; si ustedes creen que el contrato se hubiera debido resolver de otra manera por alguna razón que a mí se me escapa, véanlo. Eso de cara para dentro.

De cara para fuera, si yo me presentara aquí sin ha-

ber hecho las más mínimas averiguaciones sobre la naturaleza de la relación —de corretaje dice el señor Martínez-Campillo—, mercantil entre Siemens y las personas físicas y jurídicas que han contratado con ella, estarían ustedes legitimados para decirme: Señor Ministro, usted no se ha molestado en pretender averiguar nada más que lo administrativo. Pero es que he hecho lo que podía hacer.

Las personas físicas y jurídicas que han contratado con Siemens han hecho saber ya a la opinión pública su explicación de los hechos. Yo no les voy a contar aquí lo que ustedes pueden leer en los periódicos, ni tengo forma de saber más. Lo que sí he hecho, con todos los grados de informalidad que el caso exige, es preguntarle a Siemens: Oiga, ¿usted qué ha contratado? ¿A quién? ¿Por qué? ¿Cómo? ¿Para qué? Desde este punto de partida es cuando debo decirles lo que les he dicho. Pero, cuidado, yo no vengo aquí como garante de las interpretaciones que dan unos y otros; yo soy garante de las actuaciones administrativas y empresariales sometidas a mi tutela política o a la de mis antecesores, pero no soy garante de la veracidad de las explicaciones que dan unos u otros. Se las transmito.

Aquí nos enfrentamos con tres hipótesis. Primera, la hipótesis Camisón, por decirlo de alguna manera. Estamos ante el cobro de comisiones a cambio de favores que han beneficiado al Partido Socialista. Hipótesis. El señor Camisón tendrá las razones que tenga, sin duda alguna políticamente orientadas, para mantenerla; pero no basta con hacer hipótesis. Es una hipótesis que las afirmaciones de las partes desmienten diciendo: No, señor, no es eso.

Segunda hipótesis. El trabajo consiste en influir, como decía el señor Martínez-Campillo. Es razonable creer que el trabajo consistía en influir. Yo no voy a decir lo contrario, porque no lo sé, ni tengo por qué aparecer aquí como el garante de nadie. Simplemente comunico que las partes dicen que no.

Eso nos conduce a la tercera hipótesis, que es un contrato de prestación de servicios, en un caso de asesoramiento en los problemas tecnológicos de electrificación de la línea, en otro caso de trabajos relacionados con las expropiaciones necesarias y la construcción y en otro caso de lo que tenga a bien explicar el interesado.

Esta es la explicación que yo recibo. Yo no tengo ningún hecho objetivo —y tengo la obligación de objetividad— para presumir que es otra cosa, para creer que es otra cosa. ¿Qué quieren ustedes que haga más? ¿Qué se les ocurre que puede hacer más el Ministerio? Yo no puedo auditar a Siemens, ni puedo auditar a las empresas que han contratado con Siemens; tampoco soy un juez. Ustedes me dicen que no les he aclarado nada. Les he aclarado todo lo que les puedo aclarar. No les puedo contar nada más, no tengo medios para saber nada más. Después de haber preguntado y de haber recibido respuestas se las transmito a ustedes. Si ustedes quieren saber algo más tendrán que preguntárselo a otros, porque, ciertamente, yo no puedo desencadenar una auditoría de Siemens, no tengo

capacidad, ni tampoco puedo poner en cuestión y entrar a juzgar si lo que me dicen unos señores u otros es o no es cierto, pero la hipótesis Camisón es negada por las partes, la hipótesis influencia, del señor Martínez-Campillo, que tiene aspectos que pueden inducir racionalmente a pensar en cierta verosimilitud de la misma, también. Entonces, señorías, no llamen más a la puerta del Ministerio. El Ministerio dice: ¿hay alguna irregularidad en la adjudicación de este contrato detectable administrativamente? Respuesta: no. ¿Para qué han trabajado para Siemens estos señores? Tengo la explicación informal suministrada por Siemens y ustedes conocen tan bien como yo la que han suministrado las otras partes. Créanme que yo estoy en contra de cualquier práctica de intermediación que redunde en perjuicio del interés público, de cualquiera, de la protagonizada por personalidades de un partido político, a los que nadie pudo oír, aunque todos les oímos, como la protagonizada por cualquier otra persona de cualquier coloración política. Creo que hay que erradicar esta clase de prácticas y he hecho todo lo posible para intentar conseguirlo. Por tanto, no vengo aquí con ningún complejo de culpabilidad ni ocultando nada, ni tratando de disimular ningún hecho, pero no me puede usted obligar, señor Camisón, a que me crea sus hipótesis, tendrá usted que demostrarlas para que tengan la verosimilitud que usted les supone y que no basta con que les sea atribuida por las circunstancias aparentes.

El señor **PRESIDENTE**: Como saben SS. SS., no hay turno de réplica. Hay un turno de aclaraciones y les ruego que sean muy breves. El señor Andreu tiene la palabra por tiempo de tres minutos.

El señor **ANDREU ANDREU**: Seré muy breve.

Creo que no ha sido inútil, de todas maneras. La señora Sala nos dice que preguntemos a Siemens y el señor Borrell es crítico en el caso de que hubiera habido intermediación, intermediación que se ha visto que la ha habido fundamentalmente por la intervención del señor Campillo, o el tipo de contrato que se ha hecho. Por tanto, creemos que hay interrogantes importantes sobre este asunto, ínterrogantes que pueden ser desveladas y que las puede desvelar el Congreso de los Diputados.

El señor Borell dice que ya no puede desvelar más, que no tiene instrumentos; la señora Sala que tampoco, pero el Congreso de los Diputados sí tiene instrumentos. Tiene instrumentos: tiene posibilidad de pedir comparecencias, tiene posibilidad de crear comisiones de investigación. Yo creo que sería tremendo que el Congreso de los Diputados no ejerciera esa responsabilidad. Sería tremendo que este tema apareciera como un tema más en la cumbre de basura que hay en este país pensando que son temas que no se pueden arreglar; creo que el papel del Congreso de los Diputados quedaría absolutamente como esperpéntico.

Pienso que si la posición del señor Borrell y de la se-

ñora Sala es sincera y también es sincera la del Grupo Socialista, estamos ante dos posibilidades; o estamos ante dos actos de una escenografía anulándose uno al otro —uno, dice: no puedo, soy impotente, y el otro dice: aunque sea impotente, aquí no hacemos nada—, y no sé si se complementan en un mismo teatro o si hay una discrepancia real entre el Gobierno y el Grupo Socialista. El Gobierno dice: yo no puedo más, pero pueden ustedes, actúen; y el Grupo Socialista se niega a actuar. Si se niega a actuar el Grupo Socialista es porque está dispuesto a tapar lo que sea.

Mire usted, aquí no se trata de juegos de palabras más o menos tontorrones, aquí no nos va a asustar nadie diciéndonos que para tapar la corrupción estamos ante un proceso a la griega. ¿Cómo pueden decir eso cuando están soportados en dos autonomías y en ochocientos municipios por Izquierda Unida? Es un auténtico irresponsable el que diga eso. Aquí no se trata de un proceso a la griega, del que estamos radicalmente en contra, está demostrado en esas comunidades autónomas y en esos ayuntamientos, pero ustedes están por una *bettinización* y van a convertir a Felipe González en Bettino Craxi, ¡le van a convertir por estas vías!

Aplicátese al cuento en los ejemplos exteriores, no va a haber nunca un pacto a la griega en este país; Izquierda Unida no lo va a hacer nunca, pero Izquierda Unida tampoco va a tapar la corrupción. Sin embargo, ustedes están en camino de parecerse cada vez más al Partido Socialista Italiano.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón, por tres minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Procuraré ser breve, señor Presidente, pero el señor Ministro ha hecho reiteradas referencias a mi teoría, a mi tesis, de una manera obsesiva también. Creo que debiera ser consciente de que yo tengo derecho a la defensa de mi postura. No me voy a extender más que lo mínimo para decir lo que debo decir en estos momentos.

Señor Borrell, si mi teoría es la que usted dice, la tesis Borrell es la de recurrir como siempre, ante la falta de argumentos a un cinismo histórico, como nos acostumbra. Cómo se atreve, señor Ministro, a intentar marcar la estrategia de este Diputado en una comparecencia? ¿Por qué va a marcarme a mí lo que tengo que preguntar a la Presidenta de Renfe y lo que tengo que preguntarle a usted? Eso lo podrá hacer el Presidente de mi Partido, el portavoz de mi grupo o yo mismo, pero usted no es quien para marcarme a mí lo que tengo que preguntar y, encima, incriminarme porque no le he preguntado a la señora Presidenta lo que usted quería que le preguntara. ¿En qué país estamos, señor Ministro? Que queden las cosas claramente en su sitio.

En esta línea, usted ha caído, como siempre, en un permanente sofisma porque se ha dedicado a defender permanentemente a Tifsa como empresa dedicada a trabajos de Renfe, naturalmente; pero no dice las segundas partes. Tifsa no sale aquí por trabajar para Renfe,

sale porque está implicada en una serie de hechos, entre ellos que el señor Ornia sea consejero. Ese hecho es determinante de por qué ha salido Tifsa y determinante es el hecho, como yo he planteado aquí esta mañana, de una adjudicación a dedo de 1.046 millones a Tifsa por parte de Renfe. Usted ha venido aquí con informes incompletos, no se ha enterado y resulta que no nos ha aclarado nada. Además, al querer marcar lo que yo deba decir a la Presidenta de Renfe y a usted, da la impresión de que usted intenta evadirse y se olvida de que lo que es competencia de Renfe es su competencia, y nosotros tenemos derecho a preguntarle a usted sobre asuntos de Renfe porque dependen de su competencia.

Sobre la implicación de Ornia en este asunto de Tifsa, fíjese en sus incongruencias. Por un lado, al dar yo trascendencia a ese asunto y ver ahí un principio de corrupción, usted califica mi actitud de enfermiza. Eso ha dicho y consta. Para usted, sin embargo, el mismo tema, que dice que lo denuncia y se pone a la cabeza de la manifestación en ese asunto, es la plenitud de la salud. El mismo asunto para mí es enfermizo y para usted representa la plenitud de la salud. Dese cuenta, por lo menos, de la injusticia que usted comete al intentar ofuscarse en temas como éste diariamente, algo a lo que nos tiene completamente acostumbrados.

Señor Ministro, está claro, y ahí ha sido utilísima la comparecencia de la Presidenta y de usted, porque ahora más que nunca está clara la comisión de investigación para que este Parlamento pueda llegar a investigar la verdad de los hechos, algo que está demandando el pueblo español. Usted no tiene derecho a hacer el doble juego permanente y diario. Por un lado, cuando yo le digo si tiene alguna noticia de esa instancia superior a la corrupción, le molesta que yo intente averiguar eso y, a continuación, dice que usted se pone a la cabeza de la manifestación de ese asunto quitándome a mí el puesto. **(Risas.)** ¡Eso es un doble juego, señor Ministro! Da la impresión de que usted está hablando como si el resto de los interlocutores fueran retrasados mentales. **(El señor Ministro pronuncia palabras que no se perciben.)** ¿Lo acepta? Diga claramente si...

El señor **PRESIDENTE**: No se puede establecer diálogo aquí, señor Camisón.

Termine, por favor.

El señor **CAMISON ASENSIO**: De momento ha quedado la duda, señor Ministro, sobre esa aseveración que acaba de hacer.

Sigo con mi argumento. Si usted quiere ponerse a la cabeza en esa manifestación otra vez, lo primero que debe hacer es el esfuerzo de que no le moleste que algunas personas queramos saber la verdad de cuál es esa instancia superior; que no le moleste ese asunto. Si usted se pone ahí tiene que ser limpiamente y, por tanto, no le debe molestar que se quiera saber ese aspecto, de los mil que podríamos investigar.

Señor Ministro, no nos sorprenden sus retorcimien-

tos de argumentos y sus sofismas porque son diarios. Ayer mismo vimos aquí en ese mismo sitio a la señora Secretaria de Comunicaciones denunciando o dando a conocer a este país el problema serio que tiene Hispasat, que usted había negado y que incluso crispadamente a mí en Pleno otra vez me había recriminado.

Mire, usted ha hecho una referencia al Presidente de mi partido, José María Aznar, totalmente impresentable e indefendible. La única explicación que tiene es que usted estaría en esa época en su Ministerio de Hacienda dedicado a sus problemas fiscales y no conoce la historia de esta Comisión. En la historia de esta Comisión está claro que mi grupo parlamentario, por actuación de varios miembros y en muchos casos actuando yo de ponente, ha defendido, frente a la opinión contraria de los portavoces socialistas y frente a la opinión contraria del Gobierno socialista, la ejecución de un red ferroviaria de alta velocidad y el cambio al ancho europeo. Lo hemos defendido siempre, incluso en una ocasión se nos contestó por el Ministro del ramo que eso nunca, que aunque le sobrara dinero al Gobierno nunca se haría esa red ni se cambiaría el ancho. Eso es historia. Nosotros defendimos lo contrario, pasaron seis meses y se presentó en Consejo de Ministros como una idea socialista.

Nosotros hemos estado siempre a favor de una red de alta velocidad racional y del cambio del ancho de vía de acuerdo con las posibilidades económicas del país y sin cometer ninguna irracionalidad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, ha sobrepasado ampliamente el tiempo.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Sí, pero tengo que rebatir los argumentos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que concluir.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Nosotros hemos defendido esto y, por tanto, el que usted traslade ahora nuestra postura de oposición parlamentaria a los errores del AVE, trasladarlo al extremo y decir que nosotros queremos que se estrelle el AVE o decir que se caiga el Hispasat es una conclusión absolutamente desproporcionada fruto del histerismo que decía al principio.

Nosotros hemos defendido siempre esto en base a que fuera una línea no sometida a una serie de contratos que hoy se ve que eran de carácter torticero; no sometidas, por supuesto, a unas supuestas corrupciones que están ahí y habrá que demostrar que no es así. **(El señor Olea Alvarez: Hay que demostrar lo contrario; hay que demostrar que existen.)** Habrá que ver por qué se ha disparado el precio a unas cantidades totalmente imprevistas y, sobre todo, ahora que está hecho nosotros como grupo hemos de intentar que la explotación sea lo más racional posible procurando que no se incremente al máximo el déficit galopante de la empresa públi-

ca que se está disparando desde que usted llegó al Ministerio, por estos errores y otros muchos más.

De momento esto; esta tarde en el Pleno seguiremos hablando, señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún Diputado quiere hacer alguna aclaración? (**Pausa.**)

Señor Martínez-Campillo, brevemente, por favor.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Efectivamente, señor Ministro, si hubiera hecho una hipótesis su juicio sería justo, no pasaría de ser una aventura racional en la que yo me he metido a través del mundo de la influencia, es decir, he llegado a la conclusión de que aquí ha habido un contrato de influencia, pero me baso en un documento, que tiene fecha 26 de abril de 1989 y que en ese contacto Siemens no le debió decir a usted: yo tenía un contrato no de prestación de servicios, que es la circular que ahora le he mandado a mis filiales, sino que yo tenía (aunque pone el nombre: referencia contrato de mandato, pero las cosas en Derecho son lo que son y no lo que se llaman), un contrato de intermediación o de corretaje. Por tanto, no es una hipótesis, es un documento con fecha, con firmas y que confirma una cosa para mí fundamental y es que aquí se está poniendo de manifiesto que alguien se compromete a poner en relación a la Administración pública con Siemens a cambio de un precio si se le adjudica determinada obra, y como por parte de la Administración y por la parte de los poderes públicos afirma usted —y así debemos de tomarlo— a ciencia cierta que no ha habido intervención, es una acusación tan grave que le hemos sugerido el camino, primero, no de la reprobación solamente, que está bien, sino algo más que la reprobación: voy a adoptar las medidas legislativas y administrativas que tengo en mi mano, estudiada previamente, por supuesto, por ejemplo, una propuesta de medidas legislativas; propuesta de medidas legislativas que yo le decía que son: la actuación de las administraciones públicas a través de entidades sometidas al ámbito del Derecho privado, que es fundamental regularlo en España y medidas administrativas respecto a los mayores requisitos que deben exigirse a aquellas personas que ocupan determinados puestos de responsabilidad en la Administración, concretamente dentro de las empresas públicas. La última medida que le proponíamos es que ante una acusación tan grave, si este contrato es cierto, que deja tan mal parados a los poderes públicos, no nos va a bastar ni la reprobación suya, fíjese, ni la de todos los grupos parlamentarios, que no se va a dar pero podría darse de muchos. No, no bastaría —sería importantísimo decírselo al Ministerio de Hacienda— y le recuerdo un precedente importantísimo: la Comisión que investigó la compra de terrenos de San Sebastián de los Reyes por parte de Equidesa tomó un rumbo totalmente distinto cuando en la última comparecencia estuvo allí con nosotros el Director General de Inspección Tributaria. Sabía todo lo que había ocurrido, paso por paso; desde que el dinero entró

en las arcas de determinadas personas hasta el final lo sabía absolutamente todo, porque tiene los medios, tiene la capacidad y la competencia para hacerlo. Por eso yo le digo: díganle a Hacienda: están poniendo en entredicho a los poderes públicos, investiguen dónde está ese dinero, si se ha declarado y qué ha ocurrido con él. Así nos quedamos absolutamente tranquilos todos, la sociedad española y nosotros porque este clima de sospecha no favorece absolutamente a nadie.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García-Arreciado por tiempo de tres minutos.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: A mí no termina de sorprenderme continuamente el corazón tan blanco del señor Andreu que lleva años atacando con violencia inusitada a este Gobierno, al Partido Socialista, a todo lo que representamos y que reacciona como doncella ultrajada cuando este grupo le planta cara y le dice algunas verdades, y algunas otras que podremos decir a lo largo de los tiempos que se nos avecinan. Nosotros, señor Andreu, no tenemos interés en tapar nada, entre otras cosas porque no podemos, porque en una sociedad democrática, con el grado de libertad que hay en ésta, es muy difícil ocultar nada importante al conocimiento de la opinión pública. Lo que no estamos dispuestos a destapar son invenciones o acusaciones suyas o de su grupo sobre corrupción, ese es el juego en el que no estamos dispuestos a entrar.

Su encendido rechazo del pacto a la griega tiene, entre otras clamorosas excepciones, la de esta Comisión de Industria en la que ustedes están defendiendo sustancialmente, con ligeros matices y con banderas que se apropian, la tesis del señor Camisón. Todo el entorno de negocios que rodea al AVE ha servido, o existe la sospecha de que haya servido para financiar al Partido Socialista y dicen ustedes: hombre, una comisión de investigación. Yo les voy a decir lo que pienso al respecto; se lo he dicho en alguna otra ocasión. La confusión y la complejidad de los tiempos en que vivimos no es suficiente o no es suficientemente fuerte como para que este grupo se plantee la posibilidad de crear permanentemente en esta Cámara comisiones de investigación sobre relaciones mercantiles contractuales ajenas a la Administración, y que entran de lleno en el ámbito del Derecho privado. Indiscutiblemente tenemos competencias para ello. ¡Pues, no faltaba más! Tenemos competencias para todo lo que la Constitución nos autoriza; pero el uso razonable de esas competencias no parece que incluya crear una Comisión de investigación sobre supuestos de actuación que de lleno el Gobierno ratifica (y compromete al Gobierno la manifestación del señor Borrell) en el ámbito de la Administración no hay ningún tipo de actuación censurable.

La mayoría de los grupos de la Cámara acepta con matices y con algunos argumentos en contra esa tesis, menos ustedes dos, que hoy quieren crear una comisión de investigación. Ayer querían crear otra, y pasado mañana posiblemente otra. Mire usted, yo no tengo nin-

guna vocación de investigador. Bastante tengo con legislar, bastante tengo con controlar y ayudar a controlar al Gobierno como para meterme ahora a fiscalizador de las relaciones entre empresas privadas.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Borrell tiene la palabra para responder a las cuestiones que se han planteado.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Señor Presidente, obvio es decirlo, pero por si acaso hubiera alguna duda, yo no he manifestado ninguna valoración sobre la capacidad intelectual de ningún Diputado. Nadie puede haberse sentido aludido por ninguna de mis opiniones. Las tengo pero no las voy a manifestar, obviamente.

El señor Camisón ha preguntado acerca de una serie de contratos. He pedido que mis servicios me transmitieran información para poder contestarle sobre la marcha. El día 9 de julio Renfe contrató con Tifsa una asistencia técnica para el proyecto de detalle de la implantación de electrificación, señalización y comunicaciones, plazo de ejecución dos años, importe: 958 millones de pesetas. El 14 de noviembre de 1990 Renfe contrató con Tifsa el seguimiento de la fabricación de los trenes de alta velocidad, importe: 330 millones; en mayo de 1992 se redujo este importe a 268. Renfe realiza estos contratos con Tifsa por ser una empresa 100 por ciento capital Renfe. Es un departamento de Renfe que toma la forma de sociedad anónima, pero 100 por ciento propiedad de Renfe, y capacitado tecnológicamente, obvio es decirlo, para realizar estos controles y captar la tecnología de los proyectos. Usted dice adjudicación a dedo, pero las directivas comunitarias permiten y establecen la excepción de que se pueda contratar sin necesidad de concurso con empresas que son al 100 por ciento propiedad del adjudicatario. Es decir, es una prestadora de servicios que adopta una forma jurídica determinada pero es un órgano de Renfe. Por tanto, eso de ¡a dedo!, con ese tono acusatorio que usted utiliza, no demuestra sino ignorancia de las normas de contratación en vigor. Además, para que no tenga usted que seguir explorando...

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Se ha equivocado. Ya lo verá usted luego.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camacho, no tiene la palabra.

Señor Ministro, está en el uso de la palabra.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Tomo buena nota de que el señor Camacho me señala un error que exploraré para verificarlo. Si me he equivocado no tendré ningún inconveniente en reconocerlo.

Otros contratos formulados por Renfe con Tifsa y lo digo para que se ahorre usted trabajo: asistencia técnica en el mantenimiento de desvíos, 19 millones; pro-

yecto básico de seguridad en línea, 39 millones; desarrollo y suministro de un sistema de protección perimetral de la línea, 49,8 millones; asistencia técnica de las pruebas de carga en línea, 21 millones; asistencia en montaje, aparatos de vía, 30 millones; ensayos de comportamiento de vía, 25 millones. Total de contratos de asistencia técnica de Renfe, con su filial Tifsa, 100 por ciento Renfe, 1.411 millones de pesetas. No veo en eso nada de irregular, pero, alertado por S. S., analizaré, con la ayuda de mis servicios, qué es lo que aquí pudiera haber que me debiera preocupar, como responsable de la gestión de Renfe.

Señor Martínez-Campillo, a Hacienda no hay que advertirle de nada. Hacienda también lee los periódicos y, como nosotros, se entera —yo diría que mejor que nosotros— de lo que ocurre, y sus mecanismos se ponen en marcha de una forma automática. De todas maneras, para su tranquilidad, transmitiré al Ministerio de Hacienda su observación, pero estoy seguro de que no le hace ninguna falta y que los servicios de la Inspección de Hacienda siguen funcionando de forma automática, y cada vez que observan algo que pueda generar una ocultación de renta por parte de alguien hacen lo que tienen que hacer, independientemente de que no se lo cuenten a nadie, porque, como usted sabe, actúan, pero en el sigilo y reserva a que su función les obliga.

Señor Camisón, dice usted que este clima de sospecha no beneficia a nadie, y aquí se equivoca usted. Este clima de sospecha beneficia, fundamentalmente, al Partido Popular, y por eso tratan de crearlo. No piensen ustedes que sea un tema inocuo. Ese clima de sospecha beneficia al Partido Popular, y por eso están sistemáticamente tratando de crearlo. Hay que reconocerlo. Ojalá no beneficiara a nadie, pero, desde luego, perjudicar, perjudica no sólo al Partido Socialista y al Gobierno, sino a los cimientos básicos de la sociedad española, y por eso hay que ser, como creo haber sido y como espero seguir siéndolo, tremendamente activo contra ello.

Pero, en resumidas cuentas, yo no soy quién para decir qué tiene que hacer el Parlamento. A mí me convocan ustedes para informarles, y lo hago hasta el límite de mis conocimientos. Y seguimos enfrentándonos con un conjunto de hipótesis que no son sino hipótesis, y nadie de ustedes puede pretender que yo aquí avale ninguna de ellas. La hipótesis Camisón es negada por el Secretario de Organización de mi Partido. Comprenderá, señor Camisón, que entre creerle a usted y creer al señor Benegas, prefiero creer al señor Benegas.

La hipótesis Martínez-Campillo, que es que ha habido un pago por influir, es una hipótesis a contrastar, y documentalmente eso aparenta ser. Si los papeles, que yo no he visto, son como la prensa ha publicado, la forma jurídica tiene esta apariencia o este formato. Pero esta hipótesis es negada por las partes, porque dicen que, independientemente del documento jurídico en sí, lo que se ha pagado no es una influencia con, sino un trabajo suministrado que tiene una definición tecno-

lógica, en un caso y en el otro, y hay que contrastarlo, y aquí ya no le diré yo a quién me creo más.

Y finalmente está la hipótesis de las partes, que, en la medida en que son las partes quienes la enuncian, más que una hipótesis es una tajante afirmación, que es que hemos contratado servicios: tecnológicos, electrónicos, de enclavamientos, de expropiaciones, etcétera.

Esta es la situación: la hipótesis Camisón hay que descartarla radicalmente; la suya no es corroborada por lo que las partes argumentan y yo les he suministrado la información de la que dispongo sin pretender, salvo en el caso de la hipótesis Camisón, tomar partido por unos o por otros. Es una relación de derecho privado entre las partes y como tal hay que tomarla y, por tanto, espero que entiendan ustedes que el Ministerio no puede entrometerse en saber si sí o si no. Yo no soy el auditor de Siemens ni soy el auditor de ninguna de las partes contratantes con Siemens.

Lo que sí debe quedar claro es que, si ha habido intento de influir, o alguien ha cobrado por influir para que el contrato se dilucidara de determinada manera, esa influencia ha sido inútil, porque el contrato se ha resuelto de una forma ajustada a la defensa del interés público, siguiendo todos los procedimientos en rigor, y hoy lo volveríamos a adjudicar igual, aunque supié-

ramos que ha habido alguien que ha cobrado por influir para conseguir una determinada solución, que se ha adoptado con independencia de las posibles influencias que se hayan querido ofertar o que se hayan podido efectuar.

No hay constancia, ni en el Ministerio ni en Renfe, de ninguna toma de contacto, instrumentada a través de estos contratos, para conseguir que el contrato se hiciera de determinada manera. El influenciador no parece haber cumplido con su función, pero comprenderá que nadie mejor que Siemens para defender sus derechos. No voy yo ahora aquí a decirle a uno que la otra parte no ha cumplido con el contrato efectuado, caso que el contrato correspondiera con la hipótesis Martínez-Campillo, sobre todo cuando las partes me dicen que la hipótesis de verdad es otra.

Eso es todo, señorías. Creo que, por encima de cuál sea la realidad de los hechos, no debemos confundir la realidad con las hipótesis políticamente orientadas de determinados grupos políticos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro.

Señoras y señores Diputados, se levanta la sesión.

Eran las dos y cuarenta minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961