



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1993

V Legislatura

Núm. 48

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 5

celebrada el martes, 19 de octubre de 1993

Página

ORDEN DEL DIA:

- Comparecencia de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1994. (BOCG, serie A, número 27-1, de 1-10-93. Número de expediente 121/000013.)
- Del señor Presidente del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA (Abejón Adámez). A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Popular (número de expediente 212/000176), Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya (número de expediente 212/000251), Vasco-PNV (número de expediente 212/000117) y Coalición Canaria (número de expediente 212/000225). 1360
- Del señor Presidente de Telefónica (Velázquez Gaztelu). A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Popular (número de expediente 212/000179) y Mixto (número de expediente 212/000136). 1373
- De la señora Presidenta de RENFE (Sala i Schnorkowski). A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Socialista (número de expediente 212/000075), Popular (número de expediente 212/000177), Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya (número de expediente 212/000250), Vasco-PNV (número de expediente 212/000115) y Mixto (número de expediente 212/000133). 1376

— Del señor Presidente del Consejo de Administración de la Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento del Suelo, SEPES (Navarro Rodríguez). A solicitud del Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 212/000252.)	1392
--	------

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

- **COMPARECENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACION DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 1994. (Número de expediente 121/000013.)**
- **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA (AENA) (ABEJON ADAMEZ). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS: POPULAR (número de expediente 212/000176), IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (número de expediente 212/000251), VASCO (PNV) (número de expediente 212/000117) y COALICION CANARIA (número de expediente 212/000225).**

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión.

Bienvenido el señor Presidente del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, don Manuel Abejón Adámez, que comparece a petición de varios Grupos políticos, concretamente los Grupos Popular, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, Vasco (PNV), Coalición Canaria y Mixto. Tenemos la satisfacción de tener aquí al Presidente de AENA dispuesto, como siempre, como ya es habitual, y según su talante de anteriores intervenciones, a responder a las preguntas que los Diputados, por el orden que vamos a fijar, van a tener la ocasión de presentarle.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, si me permite. En la sesión anterior permitió un cierto reenganche de los Grupos que, sin haber solicitado la comparecencia de la autoridad compareciente, estimasen a última hora intervenir para, por lo menos por cortesía, dar la bienvenida al señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Sabe el señor Diputado que la sesión anterior fue maratónica, con once comparecencias y, por lo tanto, fijamos ese orden. Si nos adaptamos al tiempo, no tengo inconveniente en que hoy hagamos lo mismo, pero sabiendo que la sesión anterior fue muy especial al respecto y que esperamos que ésta sea normal. Si es normal, el señor Diputado tendrá ocasión de preguntar escuetamente lo que crea oportuno.

Sin más preámbulo, vamos a dar la palabra al portavoz del Grupo Popular, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente de AENA, desde el Grupo Parlamentario Popular le saludamos con toda cordialidad. Le agradeceríamos —estoy seguro que lo va a hacer— que nos proporcionara los datos que le vamos a exponer a continuación. Voy a empezar por el tema de la inspección del espacio aéreo, principalmente en cuanto afecta a las ayudas a la aeronavegación. Usted sabe que las horas necesarias para el cumplimiento del programa anual vienen dadas por los períodos de inscripción fijados según normas internacionales, sobre todo normas de la OACI, aplicadas al número de ayudas dentro de nuestro país y con una distribución cuantificada del número de ayudas a la navegación aérea de acuerdo con todo el esquema nacional, sus 55 VOR, más tres en proyecto, los 43 ILS, más uno en proyecto, y todos los demás que no es necesario mencionar porque usted los conoce perfectamente.

Este número de ayudas incluye tanto ayudas civiles como militares, siendo éstas del orden del 20 por ciento, como sabe el señor Presidente. El problema que tenemos, sobre todo respecto a los presupuestos y las potenciales enmiendas que podamos formular al articulado del proyecto o a sus secciones, es que estamos observando que nunca o rara vez se ha cumplido el cien por cien del programa anual, quedándose en un índice del 60 por ciento, incluso en algunos años ha sido muy inferior a éste, dándose el caso de que en estas ayudas el retraso ha sido en muchos casos hasta de dos años y tenemos datos, por ejemplo, de un VOR de la ruta sur de España que ha estado sin inspeccionarse durante tres años, prestando un servicio en ese período sin vigilancia alguna de vuelo.

Con estos antecedentes, nos consta —y quisiéramos que nos lo confirmara el señor Presidente de AENA— que se están manteniendo reuniones a tres bandas entre la Dirección General de Aviación Civil, AENA, y la parte a la que corresponde este tipo de vigilancia, el Ministerio de Defensa, intentando un acuerdo o convenio para regular el futuro cumplimiento del servicio de inspección de las ayudas a la navegación aérea. Ante este hecho, nos gustaría que nos explicara los propósitos de AENA en este tipo de reuniones, de proyectos de acuerdo o convenio y si estuviera ya en período de redacción o semiaprobación, nos remitiera a esta Comisión una copia de dicho acuerdo. Sobre todo, me gustaría conocer los propósitos de AENA en este tipo de negociaciones, porque la situación realmente nos preocupa y quisiéramos que tuviera algún reflejo en los Presupuestos. Por ejemplo, en marzo del

año pasado un DC-3 de la compañía Aeromarket se salió de la pista en el Aeropuerto de Palma y hubo dos fallecidos. Ocurrió que ese día una máquina escavadora arrancó los cables de comunicación de todas las transmisiones del local térmico del aeropuerto, así como los servicios de ILS, con lo que la pista se quedó fuera de servicio. Creemos que este tipo de cuestiones deben tener la máxima vigilancia como consecuencia de la ejecución de un proyecto.

Las siguientes cuestiones que nos interesaría que nos aclarara el señor Presidente se refieren a todo el concepto de deudas que tenga AENA respecto a otros organismos o a otros proveedores. Si aquí no tuviera ese tipo de datos, le rogamos que nos los envíe en un plazo inmediato para que puedan ser utilizadas en nuestra preparación de actuaciones ante el Presupuesto.

Se ha dicho en esta Comisión que AENA es uno de los organismos que sigue manteniendo contratos blindados importantes. Nos interesa que nos remita o nos explique hoy aquí los contratos blindados que mantiene AENA, sus características y las personas afectadas. Se han hecho públicos hace poco problemas de disfunciones. Uno de ellos nos preocupó, como fue, por ejemplo, el almacenamiento de material radiactivo en el Aeropuerto de Palma como consecuencia de un almacenamiento de uranio procedente del desguace de aviones Coronado procedentes de la antigua compañía Spantax. Le rogamos nos informe sobre este hecho y si hay alguna medida tomada en la dirección de solucionar estos problemas.

La siguiente cuestión que planteamos desde el Grupo Popular es referente a las variaciones del tráfico aéreo en nuestro país a lo largo de 1993 y las previsiones de esta variación de tráfico para 1994 y, como consecuencia de ello, las pérdidas que se puedan prever para AENA en este ejercicio y en el de 1994.

También nos consta que AENA tiene previsto realizar auditorías en los 40 aeropuertos que integran su red, con el proyecto de intentar convertirlos en sociedades anónimas. Me gustaría conocer la situación de este proyecto de AENA en estos momentos.

En relación con los 26 centros aeroportuarios de AENA que registran déficit en estos momentos, me gustaría que especificara, en esos 26 aeropuertos, la situación de ingresos y gastos a lo largo de 1993 y las previsiones para 1994.

Nos preocupan, asimismo, señor Presidente, una serie de prácticas que viene realizando AENA respecto a facturación de trabajos que realizan empresas externas. En algunos casos y a determinadas empresas se está facturando con un concepto críptico, trabajos extraordinarios y complementarios, sin especificar de qué trabajos se trata. Se viene facturando solamente por el concepto de horas, es decir, número de horas y a tanto la hora. Por ejemplo, hay datos de que uno de esos trabajos, que totaliza un presupuesto de varios millones de pesetas, se calcula a base de decir: 295 horas a 11.400 pesetas la hora y nada más. El informe del Interventor en estas cuestiones es totalmente contrario. Además, hay otras facturas por el estilo; una que totaliza trece millones y pico de pesetas

se justifica de la misma manera: 717 horas a 18.000 pesetas la hora.

A nosotros nos extraña este tipo de ejecución del presupuesto, hemos seguido parlamentariamente el asunto y el Gobierno, con fecha 12 de abril, en relación con estos temas, dijo textualmente lo siguiente: En lo que concierne a las potenciales irregularidades -que afectan, por supuesto, a la ejecución del presupuesto- que pudieran haberse dado en el método de abono planteado, ha de señalarse que por el Ente Público AENA ha sido abierta una investigación al respecto. Esto era lo que decía el Gobierno y nosotros, ahora, en vísperas de la aprobación del presupuesto, le preguntamos por la situación de esa investigación que el Gobierno anunció que se había iniciado. Queremos saber en qué situación está y los datos concretos, porque eso pudiera afectar a los presupuestos.

También nos consta -pasando a otra cuestión- que en estos momentos AENA está procediendo a la adquisición de 16 vehículos autoextintores de 5.500 litros y seis de 10.000 litros de capacidad, para su distribución en varios aeropuertos. Nos interesaría que nos especificara en qué situación está esto, qué empresas han acudido a este concurso, cuál es la oferta económica de cada una de ellas y cuál ha sido la resolución de AENA respecto a esta adjudicación, si es que se ha producido ya.

Sabemos que en el aeropuerto de Barcelona y en el de Sevilla, durante el año 1992, se procedió, por Siemens, a la instalación de sistemas de telecomunicación de transmisión de datos. Nos gustaría que nos informara, para conocimiento de todos los grupos y para que quedara constancia en el «Diario de Sesiones», de a cuánto asciende el importe de esta obra, tanto en el aeropuerto de Barcelona como en el de Sevilla, porque aunque nosotros hemos intentado localizar estas obras en el PAIF de 1992, que fue cuando se ejecutaron, no aparecen. Sobre todo nos interesa un aspecto, si es que se llegaron a hacer sin el correspondiente expediente de adquisición de estos aparatos a Siemens. En el caso de que el expediente se haya hecho posteriormente, rogaríamos que nos informen de cuáles han sido los motivos de esa ejecución posterior del expediente. Además, quisiéramos saber si se pagó con cargo a 1992, si se va a pagar con cargo a 1993; por supuesto, si no tuviera los datos aquí yo le rogaría que nos los enviara a la Comisión lo antes posible.

La siguiente cuestión se refiere a un sistema de voz instalado en el aeropuerto de Barcelona adjudicado a Telefónica y que luego está realizando la empresa E. P. Quisiéramos conocer el importe de esta adjudicación y por qué razón la compañía adjudicataria, Telefónica, no lo ejecuta, sino que lo ejecuta otra, y qué cambio de presupuesto ha habido en esta adjudicación.

Respecto al proyecto que había de realizar un inventario de obras de arte en los aeropuertos españoles, nos gustaría saber si se ha hecho ya la adjudicación, a qué compañía se ha hecho y por qué importe.

En relación con el problema planteado sobre las denuncias de monopolio a Iberia por el «holding» de los aeropuertos españoles, nos gustaría conocer en qué situa-

ción está, si hay un proyecto de utilizar un «autohandling» por cada uno de las empresas o si existe el proyecto de utilizar un segundo operador terrestre, puesto que el plazo de la Comisión europea, como ultimátum que lanzó al Gobierno español, pero dirigido a AENA, terminaba el 14 de agosto.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Camisón. Ruego a todos brevedad, puesto que tenemos una hora para esta comparecencia, ya que hay seis. Lógicamente, tenemos que repartir el tiempo y ser lo más escuetos posible.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muy escueto, señor Presidente.

Un tema importante, el problema del acondicionamiento del aeropuerto de Barajas, que se anunció a bombo y platillo como una obra magna. Resulta que después de este anuncio se pasó a la fase de ir a las obras preliminares, es decir, una primera parte. Le rogamos que nos informe de la situación de ese proyecto y, en el caso de que haya incluso una paralización de las obras preliminares, quisiéramos saber cómo va a afectar eso al funcionamiento del aeropuerto más importante del país en este momento, el aeropuerto de Barajas.

Eso es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Recuerdo a todo el mundo, y en primer lugar al señor Camisón, que acaba de terminar, que voy a ser muy estricto con el tiempo para poder cumplir el horario que tenemos previsto en estas sesiones de trabajo. No podemos dar hoy quince minutos a cada interviniente.

¿Hay algún representante de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya? (**Pausa.**) ¿Y del Grupo Vasco PNV? (**Pausa.**)

Por el Grupo de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Me sujetaré, señor Presidente, a la disciplina de horario.

En primer lugar, quiero darle la bienvenida al señor Presidente de AENA, antiguo compañero en anteriores legislaturas, que sabe que aquí es gratamente recibido.

En segundo lugar y para atenerme a esta petición de brevedad de la Presidencia, dada la envergadura numérica de las preguntas que le voy a hacer al señor Abejón, me permito indicarle que si estima -ya que van a ser referidas a Canarias- que en este momento no puede aportar los datos, los remita por escrito a esta Comisión, ya que, como digo, muchos de los datos solicitados se refieren a cifras de inversión económica. En esa línea, aunque después haré una reflexión, le pregunto al señor Abejón lo siguiente, referido al área del archipiélago canario.

En primer lugar, ¿cuál es el presupuesto que para el año próximo, que es el que discutimos, tiene estimado AENA para inversiones en pistas y plataformas de estacionamiento en todos y cada uno de los aeropuertos de Canarias? En segundo lugar, ¿qué inversión tiene prevista para edificios terminales y distribución de equipajes de pasa-

jeros? En tercer lugar, ¿qué inversión tiene prevista en sistemas de ayuda a la navegación y seguridad aeroportuaria?

El segundo gran bloque de preguntas, después de las relativas a las inversiones, es con respecto a la estimación de ingresos que tiene prevista AENA por los dos conceptos que señala la ley creacional: tasas aeroportuarias y servicios de tiendas o de concesiones que AENA tiene en las tiendas de los aeropuertos canarios. Para poder hacer un «ratio» entre la previsión de recaudación en los aeropuertos canarios y la inversión que se va a realizar en 1994, querríamos que el señor Abejón nos dijese si esa previsión es anual o trienal, en cuyo caso alcanzaría a 1995 y 1996; sin embargo, como lo que se va a discutir en esta Cámara son los Presupuestos de 1994, a ellos me remito.

Con respecto al «cash flow» y los ingresos que haya obtenido AENA, también me gustaría saber cuáles son los correspondientes al archipiélago canario en 1991 y 1992, fundamentalmente, dado que ya todos sabemos que prácticamente el organismo empieza a actuar en 1991.

Paso ya a la reflexión, señor Abejón, para enmarcar la intencionalidad de mis preguntas, que van dirigidas, en primer lugar, a conocer lo que es correcto para la previsión presupuestaria de 1994 y, en segundo lugar, porque no se le oculta -y lo digo más por los señores Diputados presentes en esta comisión- el problema de todo tipo, sociológico, económico y político, que se está planteando en Canarias con lo que se denomina su sistema aeroportuario; no en balde sabe el señor Abejón, porque quizá en su organismo tendrá que hacer alguna norma orgánica dedicada al sistema aeroportuario canario, que nos entretenemos en tener siete aeropuertos, con unos tráficos en volumen de entradas y salidas de pasajeros que conoce perfectamente el señor Abejón, y recientemente se ha planteado en la isla de Tenerife un contencioso, incluso político, entre alcaldes de los ayuntamientos del Sur; los que diríamos que están en el área de influencia del aeropuerto Reina Sofía, con alcaldes del Norte -sea cual sea su partido político-, también zona turística dentro del área de influencia del aeropuerto de Los Rodeos por distancias y por proximidad tanto a las zonas de la gran área metropolitana de Santa Cruz de Laguna como de las áreas turísticas del Puerto de la Cruz.

El pasado día 8 de este mes de octubre una comisión de alcaldes del Sur fue recibida por AENA y yo me congratulo por lo que ha dicho la prensa en Canarias con respecto al sistema aeroportuario de Tenerife y también porque el señor Abejón ha prometido una visita en la primera quincena del mes de noviembre para clarificar estos aspectos. Por tanto, en cuanto a las inversiones previstas por las que yo le he preguntado, me gustaría que me hiciese una matización con respecto a inversiones previstas en el aeropuerto del sur de Tenerife, el Reina Sofía, así como en el aeropuerto Norte de Los Rodeos.

La segunda reflexión es la siguiente. Señor Abejón, yo estoy tremendamente preocupado por la noticia de que una nueva compañía va a empezar a operar en el aereo-

puerto del Norte, Air Europa, concretamente. Usted sabe que en los aeropuertos de Tenerife, como consecuencia de una medida que yo creo que fue muy inteligente tanto por parte de Aviación Civil como de AENA, se hizo una distribución de tráficos, destinando el tráfico nacional y sobre todo los vuelos chárter al aeropuerto del Sur Reina Sofía, que cuenta con un movimiento de casi más de seis millones de pasajeros por año, dejando el aeropuerto de Los Rodeos para el tráfico interinsular, servido fundamentalmente por la compañía Binter, que ha basado su estrategia en una serie de rotación de vuelos en el archipiélago, porque usted sabe que el aeropuerto de Los Rodeos se cierra a las 10 de la noche, mientras que el otro permanece abierto, y un vuelo entre Las Palmas y Tenerife de Binter no tiene problemas para aterrizar en Las Palmas de Gran Canaria, pero sí los tiene en su regreso porque si llega después de las 10 de la noche no aterriza en Los Rodeos, ya que su balizamiento queda apagado a partir de esa hora. A mí esto me preocupa porque, si no están terminadas las inversiones en terminal de pasajeros para distribución de equipajes en el aeropuerto de Los Rodeos, la entrada a operar con más de 15 ó 16 vuelos semanales que ha anunciado a partir del 1 de noviembre Air Europa puede significar un caos, ya que va a repercutir negativamente en el funcionamiento del aeropuerto y yo creo que también va a repercutir sobre Binter, puesto que le va a ser imposible, en cuanto le colapsen los hipódromos de distribución de equipajes, desarrollar su función; por ello me interesaría mucho saber qué previsión hay al respecto.

Y digo esto, señor Presidente, porque el pasado año fue citado este Diputado por el señor Gobernador Civil, junto con otros Diputados de la circunscripción electoral, tanto del PSOE como del Partido Popular, y el señor Director General de su organismo, el señor Sarandeces, nos dio una información en la que se decía que para 1993 se pondrían en marcha proyectos y se empezarían obras en ambos aeropuertos, y concretamente en el de Los Rodeos; sin embargo, hasta la fecha no hemos vuelto a recibir ninguna confirmación de qué ni siquiera un proyecto se haya puesto en marcha. Esto nos preocupa tremendamente, señor Presidente, y a su buen sentido común y a su buen deseo de gestión de AENA este Diputado, conocedor de su actuación, se remite, para que ello tenga una clarificación y una puesta a punto, dado que nosotros nos hemos sentido en una situación, que sé que al señor Presidente le consta y comprende, de agravio comparativo con respecto a inversiones aeroportuarias necesarias e imprescindibles que el año pasado se han realizado, así como en anteriores años; en aeropuertos como los de Sevilla, Barcelona, Madrid, Palma, etcétera, fundamentalmente por los eventos que tuvieron lugar, pero cuando comprobamos, por ejemplo, tráficos de pasajeros entre Sevilla y Los Rodeos el «ratio», señor Presidente, no sale si estamos hablando de 100.000 ó 200.000 pasajeros de diferencia en el templo faraónico que se ha construido en Sevilla. Esta es una de las preocupaciones políticas para hacer este planteamiento de inversión aeroportuaria, y vuelvo a repetirle que se entienda Canarias como un

sistema aeroportuario y se corrijan cuestiones de gestión que pueden perjudicar incluso al «cash flow» y al funcionamiento de los aeropuertos, porque sabe el señor Presidente que este Diputado -aunque respeta las decisiones que AENA haya podido tener- entiende que el volumen y la diversidad de tráfico entre el aeropuerto Tenerife Sur-Reina Sofía y Tenerife Norte-Los Rodeos no permite tratarlos como una unidad aeroportuaria, ya que son dos cuestiones de gestión totalmente distintas, incluso para más comodidad y responsabilidad de sus respectivos directores, y que conste aquí que hablo elogiosamente de los dos directores que tienen ustedes situados en la isla de Tenerife, de altísima cualificación profesional, gran experiencia y gran sentido de la responsabilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al señor González Lizondo, del Grupo Mixto, quiero recordar a todos los Diputados que, por favor, tengan en cuenta que este trámite es de comparencias en relación con los Presupuestos de 1994. Por tanto, hagamos un esfuerzo por ceñirnos a las preguntas concretas que afectan al Presupuesto; ya habrá otras ocasiones parlamentarias para plantear otras cuestiones, y estoy convencido que el señor Abejón estará dispuesto a comparecer en esta comisión cuando haga falta para responder a temas puntuales, pero en estos momentos nos urge conocer los planteamientos de los señores Diputados en función de la postura individual o colectiva de cada Grupo en materia de la proposición de ley de Presupuestos Generales para 1994. Esta observación no sólo va dirigida al señor Mardones, sino también a todos los Grupos.

Otra observación que quiero hacer es que si alguien desea precisiones por escrito, que lógicamente el compareciente no está en condiciones de dar en estos momentos, caben dos opciones: atenemos a la transcripción literal del acta, con lo cual los señores Diputados tendrán que esperar probablemente más, o bien el sistema que yo sugiero y que la Presidencia está dispuesta a asumir, y es que, cuando quieran preguntar al compareciente sobre temas puntuales y específicos o de detalle para lo que necesita más tiempo, lo hagan llegar cuanto antes por escrito a la Presidencia y así los señores Diputados podrán disponer de la información con más rapidez; lo dejo a la opción de cada Diputado o grupo parlamentario. Si quieren tener esa información de forma más rápida, remitan por escrito a la Presidencia su petición e inmediatamente transmitiremos al compareciente correspondiente las peticiones más concretas y precisas; si no desean hacerlo así, sabemos que hay unas limitaciones de transcripciones literales, pero tardarán un poco más en obtener la respuesta.

Gracias por atender estas sugerencias, si es que lo consideran oportuno. (El señor Camisón Asensio pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: ¿Señor Camisón?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Dado que la amabilidad del señor Presidente nos da la opción doble de elegir

entre que se acuda al acta taquigráfica, que va a ser muy rápida, y que estará seguramente a disposición de los señores Diputados mañana a primera hora, y dado que la decisión de este Grupo es, respecto a lo que diga el señor Presidente, acudir precisamente a ese acta, mi grupo se va a acoger a esta opción, a que se acuda, por parte del compareciente, si lo estima oportuno, a lo que se ha dicho, dado que en el caso de este grupo el confeccionar ahora una lista completa sería difícil. Por tanto, señor Presidente, creo que el mejor camino —que es el que elegimos nosotros— es acudir al acta taquigráfica.

El señor **PRESIDENTE**: Yo, por dar satisfacción a todo el mundo, ofrezco las dos opciones; cada grupo parlamentario tiene perfecto derecho a optar por una.

El señor González Lizondo tiene la palabra.

El señor **GONZALEZ LIZONDO**: Bienvenido, señor Presidente del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Voy a hacer una pequeña exposición. A lo largo de los últimos años han surgido numerosas manifestaciones en torno al aeropuerto de Manises (Valencia). Su situación estratégica, su proximidad al casco urbano, la existencia, a menos de un kilómetro, de una factoría de butano y su doble uso por parte de la aviación civil y militar, ha ocasionado un malestar entre los habitantes. El Aeropuerto de Manises, usted lo sabe, se caracteriza por ser un aeropuerto en el que comparte la aviación civil y militar no sólo un mismo espacio aéreo, sino un mismo espacio físico, donde se desarrollan actividades tales como ejercicios estratégicos y transporte de pasajeros. Al mismo tiempo, está demostrado que este aeropuerto carece de una pista que garantice un despegue a plena carga de los grandes aviones, ya que tiene una longitud de 2.700 metros. Por ello, se considera necesaria la construcción de una nueva pista de aterrizaje de unos 4.000 metros de longitud, igual que también se debería prolongar la pista del aeropuerto de Alicante de los 3.000 metros que tiene actualmente hasta los 3.500, para que la comunidad valenciana no se quede rezagada en materia de infraestructura aérea.

Con vistas a los presupuestos actuales y vistas las enmiendas que se piensan presentar por parte de Unión Valencia, es por lo que le hago las siguientes preguntas: ¿Cuáles son las previsiones de su ministerio para los nuevos Presupuestos Generales del Estado de 1994 en infraestructura de transporte aéreo en la comunidad valenciana, aeropuertos de Manises y El Altet, en Alicante? ¿Está prevista la construcción de una nueva pista en el aeropuerto de Manises, así como la ampliación de la actual en el aeropuerto de El Altet? ¿Tiene previsto el Gobierno la construcción de una nueva pista de rodadura lateral en el aeropuerto de Manises, con el fin de que los aviones puedan entrar en la zona de estacionamiento sin cruzar la pista, como hacen actualmente, evitando de esta forma peligros y demoras en los despegues y aterrizajes? ¿Relaciona el riesgo que supone para una población de millón y medio de habitantes que viven alrededor del

aeropuerto la central de Gas Butano, instalada junto al aeródromo, dentro de los Presupuestos? ¿Tiene pensado el Gobierno trasladar la factoría de butano a otro lugar? Entiendo que, quizá, esta pregunta no le compete a usted, pero si conociera algo del tema nos gustaría que nos contestara. Entenderé perfectamente, no obstante, que usted lo desconozca.

Asimismo, deseamos que nos diga si se prevé a corto o largo plazo el traslado a la base militar. También entiendo que posiblemente el señor Abejón no pueda contestarme.

Sí creo que pueda hacerlo, además de sobre la cantidad que prevé para la modernización de los aeropuertos de Manises y El Altet —que estará de acuerdo conmigo en que están siendo discriminados, no solamente en estos últimos presupuestos, sino en varios—, pues las inversiones que están haciendo son mínimas, y sobre el motivo de cierre nocturno del aeropuerto de Manises.

No me quiero alargar sobre este tema, puesto que creo que conocerá perfectamente todo lo que gira alrededor del aeropuerto de Manises para la economía valenciana.

Y como quiero ser estricto y creo que esto es suficiente y conoce el problema, cierro mi intervención y espero su respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Siguiendo la petición del señor García-Arreciado, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Gracias, señor Abejón, por su comparecencia y bienvenido a esta Comisión, que, como algún compañero ha recordado, contó con su presencia como miembro de ella hace tiempo.

Voy a intervenir brevemente, señor Presidente, fundamentalmente para dar la bienvenida al señor Abejón y para hacerle algunas preguntas relativas a los presupuestos.

En el presupuesto del debe de esta explotación figura una partida de 805 millones de pesetas, destinados a sistemas complementarios de pensiones y otra de 1.109 millones de pesetas en gastos de personal. Queríamos una explicación somera, pero más amplia de la que consta en esta escueta información.

En el presupuesto de explotación, en el haber, que es contrapartida del debe, lógicamente, prácticamente el cien por cien de los ingresos está ligado a ventas netas, es decir, a las tasas aeroportuarias. Nos interesaría saber la evolución de las tasas en el próximo año, con carácter general, y cómo estamos en relación con las tasas europeas; es decir, si hay que hacer algún esfuerzo de aproximación de tasas de vuelos nacionales o internacionales a las tasas del resto de los países.

En el presupuesto de capital hay una partida, que no acabamos de entender, dedicada a subvenciones de capital, y como no es del Estado —ustedes están desligados por completo de los presupuestos— ni de otros entes públicos, figura como de «otros»; figuran 16.916 millones, y nos gustaría saber quiénes son esos «otros» que contribuyen

al presupuesto de capital con 16.916 millones. Y en aplicación de fondos, en adquisición de inmovilizado, tenemos 68.000 millones de pesetas, excluidas las inversiones financieras. Nos gustaría saber en qué se invierte ese dinero y si se mantiene la previsión para el año en curso, en la cuenta de pérdidas y ganancias, de 3.300 millones de beneficio y 2.115 para el próximo ejercicio.

El señor **PRESIDENTE**: Una vez cubierto el turno de los portavoces de los distintos grupos parlamentarios solicitantes de la comparecencia, lo más importante en estos momentos es escuchar las precisiones a las preguntas planteadas por los señores Diputados por parte del señor Abejón.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA** (Abejón Adámez): Es para mí, como servidor público y como antiguo parlamentario, un placer estar en la Cámara y poder dar todas las informaciones de las que dispongo. Evidentemente, ante la batería de ellas a que he sido sometido, no voy a poder ser tan exhaustivo como han pedido los señores Diputados, por lo que las completaré por escrito en su momento.

Invirtiendo el orden, voy a contestar primero al representante del Grupo Socialista por aquello de que ha hecho las preguntas más concretas y más fáciles de contestar. Sus señorías verán, por algunas de mis contestaciones, que el representante del Grupo Socialista ha hecho preguntas muy incisivas, muy delicadas, que, tal vez hechas por algún grupo de la oposición, hubieran sido consideradas malignas, pero formuladas por mi querido amigo y compañero el señor García-Arrecedo están desprovistas de esa malignidad.

Los 805 millones de fondos complementarios de pensiones están clasificados así porque ése es el ítem en que teníamos que colocarnos, pero obedecen a nuestra necesidad de incrementar un fondo que, según los auditores y según todas las recomendaciones contables y financieras, debíamos incluir para proveer al pago de la licencia retribuida a los controladores cuando quedan fuera de servicio; es una cantidad de dinero que resulta importante, porque incrementa otra dotación que se hizo fundacional y, por lo tanto, está ligada a una peculiaridad del servicio de control. Simplemente sirve para pagar cuando el controlador deja de trabajar con la edad, en función del estatuto que tienen, y nosotros lo mantenemos como personal activo a todos los efectos, pero no hay una contrapartida laboral por su parte. AENA, inicialmente, tenía la versión de que no era necesario este tipo de dotaciones, pero, por conservadurismo y ortodoxia financiera y contable, es necesario hacerlas.

Con respecto a los 1.119 millones siguientes, el PAIF es poco explícito, porque no tiene ítem para aclararlo. Le diré a S. S. que proceden del pago de las dietas, concretamente 509 millones y 600 para gastos de formación. Es decir que los capítulos de dietas y de formación están incluidos dentro de los gastos de personal y como no hay

ítems suficientes en el impreso, se suman. Concretamente, los gastos de formación es un capítulo que está creciendo fuertemente en AENA y hemos pasado de 300 a 600 millones.

Yendo al presupuesto de capital, evidentemente AENA no recibe subvenciones ni para gastos corrientes ni para inversiones del Estado español ni de ninguna institución pública o privada española.

Sin embargo, se da la circunstancia de que recibe subvenciones de los fondos FEDER europeo -en el caso de los aeropuertos canarios, en el caso de los aeropuertos vascos-. Hay varias regiones en las que, según el tipo de objetivos del fondo de desarrollo regional, podemos llegar a obtener hasta el 50 por ciento de la inversión realizada. Es más, hasta ahora, solamente recibíamos los fondos FEDER, pero está previsto que para el próximo ejercicio podamos beneficiarnos también de los Fondos de Cohesión. Evidentemente, estos fondos proceden de la política regional europea o de la política de cohesión europea, que en un caso apoya el desarrollo de regiones españolas necesitadas de infraestructura de transporte y en otro caso considera que la red de aeropuertos españoles está inscrita en las grandes redes transeuropeas de transporte y que, por lo tanto, es un objetivo de desarrollo y de cohesión europea. Por tanto, aporta esas cantidades.

La inversión de los 68.000 millones, obviamente es todo el programa de inversiones de AENA en nuevos aeropuertos, tanto pistas como edificios terminales, instalaciones complementarias y, por supuesto, las instalaciones en navegación aérea que están creciendo también a un ritmo muy intenso. Es decir, prácticamente la quinta parte de esas inversiones son en navegación aérea y el resto en obras de ingeniería aeroportuaria.

Naturalmente, dada la peculiaridad de los PAIF, no podemos entrar en ello, pero trataré de contestar oralmente o por escrito a otros señores Diputados sobre las inversiones estrictas en cada aeropuerto, puesto que la estructura del PAIF hace que funcione prácticamente como si tratara de una empresa. Inclusive las inversiones, que luego diré a los señores Diputados que me han hecho preguntas específicas, en tal aeropuerto o en cual aeropuerto, en tal obra o en cual obra son muy contingentes. Son contingentes en tanto en cuanto tengamos los recursos para realizarlos, en tanto en cuanto no haya problemas tecnológicos o de otro orden que puedan obligar a alguna desviación e inclusive, por supuesto -estoy viendo al representante de Unión Valenciana-, de los problemas que tenemos siempre que anunciamos inversiones en Alicante, porque pasa también en otros aeropuertos. En los vascos nos ha pasado también y es que a lo largo de los distintos avisos sobre la planificación resulta que producimos variaciones. ¿Por qué? Porque hay modificaciones técnicas en los proyectos o inclusive las ofertas y el mercado de construcción va variando. Entonces, esos 68.000 millones se reparten por la generalidad de los aeropuertos españoles y del sistema de navegación aérea en esa proporción, probablemente del 20-25 por ciento para navegación aérea y el resto para aeropuertos.

Había otra pregunta respecto a los ingresos por tasas. Es un poco difícil de explicar cuáles son los ingresos y cuál es la evolución, pero podemos referirnos a ellos.

Las previsiones de tráfico, a pesar de que ha habido una pequeña recesión este año, se mueven en la zona europea y son del orden del cuatro o el cinco por ciento. Entonces, los ingresos procedentes de tasas aeroportuarias y de tasas del espacio aéreo pueden moverse en ese orden. ¿Por qué pueden moverse en ese orden? Porque, por suerte para el usuario y por desgracia para la economía de AENA, estamos en una situación de relativa congelación de las tasas. Por ejemplo, la tasa de aterrizaje no ha subido este año. Nosotros esperamos grandes incrementos de nuestros ingresos por actividades no estrictamente ligadas al cobro del uso de la infraestructura aeronáutica. Por ejemplo, tenemos notables incrementos en el canon sobre la concesión de coches de alquiler o en las explotaciones comerciales, etcétera. Vamos a citar el caso de los coches de alquiler. Hemos pasado de 2.000 millones en el año 1993, que ya tuvimos una fuerte subida, a 2.300 millones en 1994; un incremento del 15 por ciento. En el aparcamiento de vehículos pasamos de 2.950 millones en 1993 –tuvimos un fortísimo incremento porque recuperamos las concesiones– a 3.513 en el año 1994. Por ejemplo, la actividad de «handling» –se nos critica la gestión que se está realizando en la desmonopolización– pasaremos de cobrar 3.500 millones a cobrar a 4.015. Es decir, hay un propósito político del Gobierno y que, por supuesto, ejecuta la presidencia de AENA, en el sentido de mantener bastante controlado el crecimiento de los ingresos procedentes de tasas aeronáuticas y de tratar de incrementar los otros ingresos. Concretamente, hay algún caso en el que no tenemos solución ni tenemos que subir las tasas, como es el caso de la tasa de pasajeros nacionales, que estamos obligados en los tráficos domésticos y en los tráficos intracomunitarios. En ese caso sí hay una subida un poco fuerte para tratar de aproximar, pero inclusive está previsto –no sé si saldrá la orden ministerial correspondiente en su momento; es decisión del Gobierno que AENA no puede controlar– bajar algo la tasa comunitaria de vuelos intracomunitarios para compensar un poco la subida de los vuelos comunitarios.

Dicho esto, y siguiendo el orden inverso, querría hacer algunos comentarios sobre la intervención del señor González Lizondo.

Evidentemente, no tengo ninguna información sobre si el Gobierno o la empresa privada encargada del asunto va a cambiar la fábrica de butano y no tengo tampoco información sobre los planes del Ejército del Aire en cuanto a la base aérea de Manises. Lo que sí hago es rechazar firmemente cualquier comentario sobre la no seguridad de los aeropuertos y de las instalaciones de navegación aérea, tanto de la región valenciana como de cualquier otra región. ¿El posible riesgo o peligro? Se toman todas las medidas y todas las seguridades y me imagino que el señor González Lizondo estará tan interesado como yo en despejar cualquier posible duda sobre la seguridad de nuestros aeropuertos, especialmente aquellos que, estando en destinos turísticos, tienen una tan

gran influencia en nuestra balanza de pagos y en nuestra economía nacional.

Para entrar un poco en detalles, si el señor Presidente me lo permite, le puedo decir, por ejemplo, cuáles son las inversiones planificadas en Alicante, para añadirlas a esa larga lista que algún periódico nacional en su edición alicantina dice que hemos dicho y hemos vuelto a desdeñarnos, y para curarme en salud, les digo que los planes de una organización cuasi empresarial como AENA, cuando dice que se va a invertir equis dinero el año i en la obra zeta, vuelvo a insistir que lo hace con un carácter muy contingente porque puede ser que esa obra se adelante o se atrase y puede ser que sea mayor o menor el volumen que obliga. No tiene el carácter llamémosle inmutable que tiene una partida de los Presupuestos Generales del Estado. Por ejemplo, para no entrar en el desglose del año 1993, 1994, a niveles de inversión total, en el cuatrienio 1993-97 invertiremos en el terminal de carga de urbanización, en la primera fase, 885 millones; en la ampliación y remodelación del edificio terminal, 2.700 millones –estoy hablando de El'Altet–; en el equipamiento del edificio terminal, 120 millones; en las instalaciones para la atención de aviación general, primera fase, 442 millones; en el recrecido de la pista de vuelo, 400 millones, y en la reparación de viales, de acometidas, etcétera, que le preocupaba, 525 millones. De ese importe, prácticamente lo más importante para el año 1994 son 1.550 millones en la remodelación del edificio y en el año 1995 que acabará la obra irán otros 1.100 millones. Las otras obras se alargan al período 1996-97.

En el caso de Valencia, el volumen de obras es menos importante. El señor González Lizondo reconocerá que es un aeropuerto con menos tráfico y más estable, más regular; por tanto, los problemas de estacionalidad y los problemas de dimensionamiento, teniendo en cuenta «puntas», se presentan con menos gravedad. Tenemos previstos 439 millones de pesetas para instalaciones y ayudas visuales; para el edificio contra incendios, 122 millones de pesetas; para la ampliación del almacén de mercancías, 101 millones, y para la reparación de viales, acometidas, etcétera, 406 millones de pesetas.

Habrá visto S. S. que en ninguno de los dos casos hay obras importantes de alargamiento de pistas, aunque sí hay una de recrecido en el caso de Alicante. En el caso de Valencia, estas obras se periodifican mucho en los próximos años, siendo solamente el edificio contra incendios en el que se produce una inversión importante en el año 1994, mientras que en el año 1995 hay una inversión importante –aproximadamente de la mitad– en la reparación de viales y acometidas.

Vuelvo a insistir que sobre el resto de los comentarios del señor González Lizondo no tengo nada que decir. Por supuesto, las informaciones que le he dado sobre inversiones se las podemos mandar, si quiere, más detalladas, por escrito, porque probablemente ha tenido dificultades en tomar nota.

Refiriéndome a la intervención del señor Mardones... (El señor González Lizondo: ¿El aeropuerto, el cierre, el presunto...?) Perdón, señor González Lizondo, probable-

mente he tenido un fallo subliminal y la pregunta que para usted era la más importante la he pasado por alto, entre otras cosas porque está un poco alejada del tema presupuestario.

Si el señor Presidente me lo permite, me veo obligado a hacer una reflexión filosófica general. En su momento, el Gobierno español y estas Cortes tomaron una decisión, que no entro a cuestionar como ciudadano ni como político, y mucho menos como gestor de AENA, y es la de cambiar la filosofía de gestión de los aeropuertos españoles. Los aeropuertos españoles han vivido durante una larguísima etapa de desarrollo colgados -permítanme ustedes la expresión vulgar- de los Presupuestos Generales del Estado. Aquí algunos señores diputados han criticado algunas obras, que no comento porque pertenecen a un período anterior al de mi gestión, como excesivas, exageradas o improcedentes, pero bien es cierto que se hicieron con cargo a los Presupuestos Generales del Estado a propuesta del Gobierno, con la aprobación de las Cámaras y en un contexto político donde contaban factores de rentabilidad social, de rentabilidad política para la imagen de España de las ventajas para una cierta región, etcétera, que tiene una ponderación política que imagino que SS. SS. o los antecesores de SS. SS. calibrarían en su momento. Por supuesto, no solamente las inversiones, sino el gasto corriente estaba colgado de los presupuestos.

Para su información les diré -creo que todos ustedes, ya que están en la Comisión de Infraestructuras, siguen de cerca estos temas- que durante muchos años el cobro de las tasas y otros ingresos procedentes de las infraestructuras aeroportuarias hacían que más o menos hubiera un equilibrio económico financiero y solamente en los años en los que había inversiones importantes se producía un déficit importante en términos localizados al sistema aeronáutico. Es decir, los ingresos que tenía el Tesoro procedente de los aeropuertos y de navegación aérea eran menores que el gasto más la inversión que ejecutaba en esos mismos sistemas. Entonces, en un momento dado se decide, por quien podía proponerlo y aprobarlo, que había que organizar la gestión de las infraestructuras aeronáuticas con otro modelo y se va (*va de retro*, Satanás, no pronunciaré yo la palabra privatización) a una desadministrativización del funcionamiento de aeropuertos y de infraestructuras del espacio aéreo y se decide crear un ente público que no recibe subvenciones del Estado ni para gasto corriente ni para inversión; es más, tiene beneficios. El año pasado obtuvimos unos siete mil millones de beneficios, después de pagar otros tantos de impuestos.

Por cierto, se me ha olvidado comentar al señor García-Arreciado que mantenemos estable o al alza la previsión para los años 1994 y 1995 y que nos vamos a mover en el nivel de los tres mil millones de pesetas, por una razón muy sencilla, no porque perdamos calidad de servicio, sino simplemente porque mantenemos muy atemperado el crecimiento de las tasas y porque hacemos inversiones muy importantes que aumentan el inmovilizado y también la partida de amortización. Eso hace que

nuestro *cash flow* crezca, pero nuestro beneficio disminuya.

Volviendo a la cuestión filosófica previa a la contestación al señor González Lizondo y sin que teman SS. SS. que me vaya por los cerros de Ubeda -seguimos en Valencia-, decía que este cambio supone una gestión cuasi empresarial, una desadministrativización social, una independencia de los Presupuestos Generales del Estado que no llega a ser privada, afortunadamente, porque si fuera privada es muy probable que solamente seis o siete aeropuertos españoles serían atendidos debidamente y se harían inversiones rentables en ellos y la empresa privada que los gestionase obtendría probablemente interesantes beneficios. Pero como están en un ente público que produce unas ciertas transferencias de sus beneficios a la realización de inversión, al mantenimiento del gasto en los aeropuertos deficitarios a los que se refería el señor Camisón, resulta que estamos tratando de hacer esa gestión cuasi empresarial, pero con criterios económicos estrictos. ¿Qué es lo que tenemos que hacer? Una cosa que es evidente, tratar de incrementar nuestros ingresos. A eso me refería antes, y no tanto a los ingresos procedentes de tasas aeronáuticas como a los procedentes de otras actividades.

Segundo, debemos atemperar nuestras inversiones para que no sean, como decía el señor Mardones refiriéndose a algunas del pasado, más o menos faraónicas; tenemos que atemperar nuestras inversiones procurando que de verdad se atienda a eliminar puntos de congestión, a mejorar seguridades, a mejorar calidad de servicio, a adecuar tecnológicamente, etcétera, pero con un criterio lo más estricto posible de rentabilidad económica. Es decir, nosotros empezamos a hacer ahora en AENA inversiones que tienen una motivación claramente económica al tratar de obtener ingresos adicionales. Por ejemplo, nuevos terminales de carga o nuevas instalaciones para la atención de la aviación privada. En este sentido, la otra componente de nuestra política es tratar de reducir el coste y, evidentemente, tanto el coste de funcionamiento como el coste personal dependen del horario de atención que permanece abierta una instalación aeroportuaria. Entonces, tratamos que el aeropuerto de Valencia nos produzca un ahorro económico significativo. Creo que ayer mismo, el señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente respondió en el Senado a una pregunta en este mismo sentido de un señor senador. ¿Qué es lo que sucede? Que por la noche la actividad del aeropuerto de Valencia es nula la mayor parte de los días, hay un vuelo, ningún vuelo y no compensan, ni económica ni socialmente, los costes de tenerlo abierto. ¿Qué es lo que se hace en estos casos? No teman SS. SS. por la incomunicación aeronáutica; sencillamente, se atiende, según petición y cobrando la tasa correspondiente, a los vuelos que despegan o aterrizan fuera del horario operativo normal; es decir, se atiende al vuelo, y lo único que supone es que debe ser advertido, lo cual, como todas SS. SS. saben, es una situación normal; no se aterriza y se despegan sin previo aviso de los aeropuertos, y al hacerlo fuera del horario operativo puede suponer algún pequeño coste

adicional. ¿Qué es lo que sucede? En el caso de Valencia, y mucho me temo que en otros aeropuertos, no existe el problema de la comunicación aeronáutica, sino que lo que existen son —entre comillas— «agravios comparativos» entre ciudades; lo que existen son intereses particulares, por ejemplo, de los propios trabajadores del aeropuerto que pueden estar interesados en el mantenimiento de turnos, de horas, etcétera, que producen cierta agitación social en torno a un tema que debía estar bastante despolitizado, perdón, ser bastante menos partidista y bastante objetivado. Es decir, ¿se produce algún problema de tráfico areo o alguna desatención de vuelos? No. ¿Se produce un ahorro para la economía del aeropuerto que redunde en un mejor funcionamiento de este aeropuerto y de toda la red? Sí. Naturalmente, las dos afirmaciones son pura subjetividad del Presidente de AENA que desde otras ópticas personales o políticas seguramente son contestadas. Cuando se me dice alguna de estas cosas —y perdóneme el recurso otra vez a supuestos vulgares—, yo planteo la siguiente hipótesis: ¿a usted le gustaría tener a la puerta de su casa una parada de taxis que garantizase que en cualquier momento había un taxi libre para que usted bajara y lo tomara? Todo el mundo dice: Sí. Y cuando le dicen: Pero tú normalmente no usas el taxi porque vas en autobús, tienes coche particular y a tu hija pequeña también le has comprado un coche. El contesta: Sí, pero es una comodidad tener un taxi a la puerta. Te advierto que esa disponibilidad te va a costar la ridícula cantidad de 100 pesetas diarias. Entonces contesta: ¡Ah, no!; entonces no me interesa. Lo que voy a decir es bastante duro, pero en las circunstancias en que se mueve el país y la economía de todos nosotros hay que tener la idea de que el que quiera taxi a la puerta tiene que pagar la pequeña cuota.

Vuelvo a insistir, y lo afirmo porque a lo mejor es titular de periódico en Valencia: no va a haber ningún problema de tráfico aéreo por la noche en Valencia, caso de que el horario sea reducido al horario diurno porque, previa petición, se atenderán los vuelos que lo necesiten. Dos, eso produce economías monetarias y funcionales al aeropuerto de Valencia, que tiene cuenta de resultados especial —que si quiere S. S. ahora comentamos—, y al sistema aeronáutico nacional. Item más; lo que va a pasar en Valencia puede que tenga que pasar en otros aeropuertos que tienen H-24 y los vamos a reducir.

Esta pregunta no la tenía preparada, pero le puedo decir al señor González Lizondo los ingresos que produce el aeropuerto de Valencia. Los ingresos de tipo aeronáutico, en el año 1993, aunque no son exactos porque es previsión al cierre y todavía tenemos un par de meses pendientes, son de 958 millones, y quito las cifras siguientes. Los comerciales, 585 millones. Eso supone un total de 1.543 millones. Los costes de personal, 792 millones; otros gastos, 263 millones; la amortización de las instalaciones, 651 millones. Por tanto, el total de gastos más amortizaciones suponen 1.707 millones; es decir, es un aeropuerto deficitario. Por tanto, cualquier reducción que seamos capaces de producir mejorará su cuenta de resultados y permitirá justificar ante la opinión pública

de las regiones donde hay aeropuertos que tienen superávit que invirtamos en Valencia. Mal lo podremos hacer si resulta que en lo que es fácil ahorrar, que son unas pocas horas/hombre y en gastos de funcionamiento, somos incapaces de hacerlo, y poco debe importar a los que usan el tráfico el problema de que le cierren por la noche si no están dispuestos a advertir que van a hacer el vuelo, cosa obligada para obtener el «slot» y pagar el complemento.

Si S. S. me lo permite, me enfrento ahora con las preguntas del señor Camisón que, con todo el respeto que debo a la Cámara, con todo el respeto personal y político que sabe el señor Camisón le profeso, me encuentro absolutamente incapacitado de responder. ¿Por qué? Porque como SS. SS. habrán advertido, funciona con una colección de recortes de periódico, en algunos casos sin manejar el desmentido adicional del propio periódico y picoteando de tal manera que es absolutamente imposible contestar. Ha calificado una facturación de AENA como críptica; lo que me ha parecido a mí críptico es su intervención, pero como estoy aquí no como diputado ni como militante del partido que apoya y soporta al Gobierno, sino como modestísimo servidor público, con enorme modestia y con una cantidad impresionante de vacíos trataré de contestar a S. S., pero de verdad que es un ejercicio espiritual difícil de superar. La afirmación que ha hecho en la primera pregunta me veo en la absoluta necesidad de desmentirla rotundamente porque la información que ha utilizado S. S. debe proceder de alguna persona de bajo nivel de conocimiento y formación dentro de la propia organización aeronáutica, no sé si de AENA o de fuera de AENA, que le ha contado una película rarísima, de unas comisiones que no existen, de unas revisiones que no sé qué pasa y que no puedo menos que desmentir. Reto a S. S. que si sospecha de la forma más leve posible que las instalaciones y la red de ayudas de navegación aérea en España no se revisan y no se mantienen de forma adecuada, haga la interpelación correspondiente al señor Ministro en el Pleno de la Cámara o pida mi comparecencia ante esta Comisión donde aclaremos la cuestión. No sé si será de mi competencia o será de la competencia del Director General de Aviación Civil, que es naturalmente el responsable de vigilar a AENA. Una de las ventajas que tiene la nueva estructura de la que nos hemos dotado en AENA es que hasta hace bien poco la Dirección General de Aviación Civil era un órgano político-administrativo, era un órgano normativo, era un órgano de control y, a la vez, era el órgano gestor de las instalaciones, es decir, él se lo guisaba y él se lo comía. Con la nueva estructura resulta que AENA es la responsable de los servicios pero quien da las normas, quien hace la inspección, quien vigila y quien controla es la Dirección General de Aviación Civil. Por tanto, ese órgano de la Administración Civil del Estado es el que puede decir si lo estamos haciendo bien o no.

Voy a tratar de pasar por sus preguntas. El accidente de Palma de Mallorca, como todos los accidentes, sabe S. S. que, si es el caso, hay investigación judicial pero, en cualquier supuesto, hay una investigación de la Dirección General de Aviación Civil, de la comisión de acci-

dentes, que está estudiando este accidente. Se trataba de una aeronave bastante antigua, yo no sé cómo estaría en cuanto a mantenimiento y en cuanto a controles, me imagino que habría cumplido las normas, y tuvo un accidente en el aeropuerto. Pero todos los datos y todas las informaciones, incluidas las de prensa, no tienen nada que ver con el funcionamiento del aeropuerto, como S. S. sabe.

Se ha referido a las deudas, y esto me deja sorprendido porque una de las características de la nueva estructura que tiene AENA es que no debemos absolutamente un duro a nadie; cuando digo esto probablemente haya una factura que nos hayan presentado ayer que, obviamente, no hayamos pagado todavía, pero deudas atrasadas no tenemos absolutamente ninguna, y agradecería a S. S. que en vez de leer los periódicos me hiciera una cortesía que hago extensible absolutamente a todos los señores diputados de todos los grupos, y es que no sé si por mi talante democrático o por mi carácter de antiguo diputado, no duden en hacer cualquier llamada o cualquier pregunta o cuestión planteada, porque será respondida inmediatamente por mí personalmente o por la persona indicada.

Repasando en mi mente -yo también leo periódicos-, recuerdo una cuestión que apareció hacia el mes de agosto. Me cogió en el despacho el mes de agosto una noticia que decía que debíamos dinero a las empresas eléctricas o electrónicas. ¿Se refiere el señor Camisón a eso, casualmente?

El señor **CAMISON ASENSIO**: No.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA, AENA** (Abejón Adámez): Era simplemente un error de la prensa. Luego, si hay posibilidad de réplica, me imagino que podremos seguir hablando.

Sobre los contratos blindados, tengo entendido que el señor Subsecretario del departamento habló sobre ellos. Yo tengo un problema de conciencia con los contratos blindados, y es que me gustaría quejarme ante la Cámara de lo mal que me trata a mí el Gobierno; pero como me imagino que SS. SS. también tienen problemas, no les voy a llorar. Soy un funcionario público que está en servicios especiales en AENA y que, por tanto, sigo teniendo mis derechos pasivos, pero no tengo en AENA seguro, no tengo Seguridad Social y la última vez que me tocaron el sueldo fue para bajármelo. No sé si soy desleal con mi Gobierno o leal con la Cámara para pedir a SS. SS. que a ver si la situación en que están los funcionarios públicos y los servidores públicos se mejore. Bromas aparte, cuando se constituye AENA se produce un serio problema al no disponer de cierto tipo de profesionales y de gestores. Algunas de las personas que se contratan del exterior con un contrato de alta dirección, se les contrata con un pequeño blindaje; concretamente, son los directores generales de Aeropuertos y Navegación Aérea y los cuatro directores corporativos que hay en AENA. En términos generales, son personas que ganan, unas con otras, del

orden de los 10 a 11 millones de pesetas anuales, sueldo que el último año quedó congelado y, en caso de despido o resolución del contrato por parte de AENA, tienen un blindaje que supone la retribución de un año, multiplicada por un coeficiente del orden del 1,40. En toda la organización, hay otras cinco personas con... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Perdón.

En primer lugar, pido silencio en la sala.

En segundo lugar, ruego al señor Abejón que comprenda mi situación como Presidente. Ya me han insistido dos veces en que el Presidente de Telefónica está esperando y que tiene un horario también muy apretado. Sé que va a haber réplicas muy escuetas y rogaría que hiciera un esfuerzo máximo para tratar de ser lo más concreto posible en esta ocasión, aunque sé que, sin duda, no se van a agotar los temas.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA, AENA** (Abejón Adámez): Vale. Señor Presidente, pido disculpas.

Son otras cinco personas las que tienen una situación con sueldos más bajos y con un blindaje del orden del 50 o del 100 por ciento de la retribución anual.

Pasando al asunto de los residuos radiactivos, yo pediría, por el bien del turismo en Palma, que no tocáramos este tema. El señor Camisón sabe perfectamente que hay un montón de aeronaves volando por el mundo que llevan esos contrapesos no por su carácter radiactivo, obviamente, sino por el peso específico o la densidad que tienen. El señor Dávila, que es especialista en el tema, se está riendo. Fue una salida de tono de un periodista en Palma, que todas las fuerzas sociales y políticas de Palma, empezando por el buen sentido de las de su propia militancia, han tratado de no insistir sobre él. Está absolutamente resuelto el asunto. Estamos pendientes del traslado a Estados Unidos y, vuelvo a insistir, lo que tiene ese uranio es pesadez no radiactividad; pero, ¿qué le vamos a hacer! Si S. S. quiere insistir, el turismo balear se lo agradecerá.

Sobre el tráfico, ya me he referido a que estamos en unos órdenes del 3 al 4 por ciento y, evidentemente, si S. S. ha revisado el PAIF, no vamos a perder ingresos, sino que los mejoramos.

Sobre las auditorías, simplemente, le quiero decir que se va a implantar un sistema; lo que pasa es que S. S. debe tener algún informador próximo a mi persona. Vamos a iniciar un procedimiento de que cuando haya cambio de director en cada aeropuerto, se va a hacer una auditoría. No sé si se refiere S. S. a eso, a la auditoría que hemos sufrido hace poco o a la Intervención General del Estado que nos está levantando las alfombras. Evidentemente, no están pensadas esas auditorías -como decía S. S.- en función de la posible creación de empresas de gestión aeroportuaria, porque todavía ese asunto está bastante inmaduro.

De verdad que no sé a qué facturación se refiere. Reconocerá que en un presupuesto de 115.000 millones de

pesetas, los 12 ó 13 millones no sé muy bien a qué se refiere. Si me da el dato preciso, trataré de responderle.

Sobre el expediente de los 16 vehículos autoextintores, el Consejo de Administración del mes pasado decidió, y creo recordar que el criterio fundamental fue el coste; me parece que se adjudicó a la más barata o a la segunda más barata. Es un expediente que puedo remitir a S. S.

Lo mismo le digo de los expedientes de tratamiento de datos y de telefonía de voz, en Barcelona y Sevilla. Le mandaré la documentación.

Sobre el inventario de obras de arte, salvo a nivel de pasillo, no se ha decidido hacer; o sea, que está S. S. más adelantado en información que yo.

De verdad que me encantaría hablar sobre el «handling» y sobre Barajas, pero dudo que el señor Presidente pueda darme, por lo menos, cuatro o cinco minutos para cada tema. No sé si es posible; yo rogaría comparecer, porque el «handling» es de una tremenda importancia para la aviación española. En Bruselas están empeñados en un proceso de liberalización de las actividades «handling» en todos los aeropuertos europeos, que se basa, fundamentalmente, en facilitar el «autohandling» y en que haya, al menos, dos operadores comerciales en cada aeropuerto. Como SS. SS. saben, Iberia pasó hace unos meses de la situación de monopolio «de facto», a ser el primer operador y, en estos próximos días —concretamente el Consejo de Administración de ayer aprobó el pliego de condiciones—, saldrá el concurso para el aeropuerto de Las Palmas de Gran Canaria y, a continuación, en un programa que llega hasta 1997, iremos liberalizando, por la entrada de un segundo operador, todos los aeropuertos importantes, de más de un millón de pasajeros, de la red. Los problemas de la Compañía Iberia, los problemas de los 9.000 trabajadores involucrados, la economía de las compañías españolas privadas que tienen «autohandling» son problemas tan complicados que, mucho me temo, merecería que SS. SS. me otorgaran una oportunidad para contárselos.

En cuanto al otro asunto que yo creo que es digno de tratamiento monográfico es el aeropuerto de Barajas. En el aeropuerto de Barajas, como SS. SS. saben, vamos a gastar del orden de 140.000 a 150.000 millones, en estos próximos cuatro años. Estamos trabajando intensamente en dos actividades: una, acondicionamientos de las instalaciones actuales, por ejemplo, de la plataforma. Sus señorías que viajan, con frecuencia, habrán visto la nueva plataforma de estacionamiento que tenemos; o habrán visto (primero en los periódicos, y ya empezarán a ver personal por Barajas) el trabajo que se va a realizar para unir los dos terminales antiguos. Por otro lado, estamos trabajando en la redacción de proyectos para las grandes obras de la nueva pista y el nuevo terminal. Creo que merecería la pena ser monográfico en ello.

Perdone, señor Presidente, pero es que, en mi afán de enlazar, tal vez por las afinidades ideológicas, la postura del señor González Lizondo y la del señor Camisón (en la derecha española me refería, por supuesto, no en la misma militancia partidaria), me he saltado la posición cen-

trista del señor Mardones y recupero inmediatamente a dicho señor Mardones.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene un par de minutos más.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA, AENA** (Abejón Adámez): ¿Un par de minutos? Bien.

Señor Mardones, ¿le importa que las informaciones sobre los ingresos y gastos de los aeropuertos canarios, de las inversiones, se las dé por escrito y aproveche para hacer un comentario sobre el tema de Tenerife-Sur? Como S. S. quiera. Es para no empezar a dictar números, entre otras cosas para que el trabajo de los taquígrafos de la Cámara no sea tan duro.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Abejón, yo le agradezco su ofrecimiento y, dado que el Presidente antes me ha regañado por introducir valoraciones políticas en mi especificación de por qué preguntaba esta cifra, porque si no, no se entendería, me acojo a esta posibilidad de que usted me facilite, vía Presidencia de esta Comisión, las cifras sobre las inversiones y «cash-flow» que le había solicitado, y en lo demás me remitiré a una petición de comparecencia en esta Comisión, en su momento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mardones, yo no he regañado a nadie. Cuando he hecho mención a usted, con todos los respetos que se merecen todos los diputados y yo como uno más, he dicho que no me refería solamente a usted, sino que daba un consejo a todos porque si no nos está pasando lo que está pasando, que llevamos veinticinco minutos de retraso, y no todo el mundo ha podido ser contestado adecuadamente. Es un esfuerzo que tenemos que hacer entre todos, de lo contrario el Presidente tendrá que tomar la decisión de hacer cumplir más estrictamente el tiempo. Lo lamento mucho y será en perjuicio de todos, pero no podemos tener esperando con veinticinco minutos al Presidente de Telefónica, que es el próximo compareciente, porque de lo contrario vamos a ir mal toda la mañana. Y, por favor —nada más lejos de mi voluntad—, no interprete que yo he intentado regañarle a usted.

Sí he tenido la tentación en un momento determinado de la intervención, en este caso del compareciente, hacerle una matización, y es que los diputados tienen perfecto derecho a informarse a través de los medios que crean oportunos. Por tanto, su comentario respecto si una información viene vía medios de comunicación o vías confidenciales de quien sea —y usted estará de acuerdo conmigo— creo que no tiene ningún sentido matizarlo. Simplemente, cada diputado es soberano para ejercer sus fuentes de información en función de lo que a cada uno convenga.

Por favor, le ruego ahora la máxima brevedad.

El señor PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA, AENA (Abelón Adamez): Pido disculpas al señor Presidente. Por supuesto, era una finta política y no un reproche legal o moral el que yo hacía sobre las fuentes de información.

Una mente decirle, señor Mardones, sobre el tema no cuantitativo sino cualitativo, que una compañía aérea va a iniciar el próximo mes de noviembre vuelos a Tenerife-Norte. Lo hace bajo su responsabilidad económica y operacional. Tiene las debidas autorizaciones de la Dirección de Aviación Civil, y lo único que puede hacer el Ente Público Aeropuertos y Navegación Aérea es dar o no dar «sí» a una compañía, y como muy bien sabe S. S. lo de poder dar o no dar es una metáfora, porque siempre que haya disponibilidad horario, estamos obligados a darla. Nos movemos en un nivel de liberalización del transporte aéreo muy avanzado. Nosotros ¿qué estamos haciendo? Acondicionando rapidísimamente, inclusive para que Air Europa que tenía «año-handling» en Tenerife-Sur lo pueda tener en Tenerife-Norte precisamente por esta idea de sistema integrado, donde le anuncio para su tranquilidad que como de sabios es rectificar (algun líder notable de la oposición que esta celebrando un gran éxito en estos días dice que sólo acertamos cuando corregimos), reconozco que tenemos un segundo pensamiento y vamos a reajustar la idea de la unidad aeroportuaria para que conserven los dos aeropuertos su identidad.

El señor PRESIDENTE: Señor Abelón, pienso que usted sigue todavía influenciado con su antigua actividad de parlamentario (Risas), y que la ejerce muy bien, pero en este momento está usted comparciendo como Presidente de AENA. Con todo respeto y cariño le digo que estos comentarios están muy bien desde el punto de diputado, pero no quedan tan bien (honestamente se lo digo, además considerando el tiempo que tenemos), desde el punto de vista de usted como Presidente de AENA. Lo lamento pero se lo tenía que decir, simplemente por bien del funcionamiento de trabajo de esta Comisión y en consecuencia, de mi responsabilidad de mantener el tiempo y las respuestas por parte de usted de cara a los Diputados de la forma más eficaz.

El señor PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA, AENA (Abelón Adamez): Acepto respetuosamente sus comentarios, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Con todo respeto se lo he dicho. (El señor Camisón Asensio pide la palabra.) Medio minuto, señor Camisón.

El señor CAMISON ASENSIO: Medio minuto o el tiempo suficiente imprescindible para dejar constancia en esta Comisión por la no satisfacción del Grupo Parlamentario Popular en la contestación que acaba de explicitar aquí el señor Presidente de AENA que, entre otras

preguntas, como acabamos de ver, ha venido a hacer postcampaña electoral de las recientes elecciones en Galicia. Es una insatisfacción, señor Presidente, porque su intervención ha estado completamente cargada de incongruencias, una detrás de otra, y los diputados no estamos aquí para perder el tiempo. Usted critica al Grupo Parlamentario de que se informe a través de los medios de comunicación y, sin embargo, reconoce -lo acaba de decir- que se pasa los veranos en el despacho, leyendo la prensa. Usted puede leer la prensa y la oposición no puede leerla. (Rumores.)

Ha reaccionado usted, señor Presidente, de una forma en que ha pasado al ataque de manera incomprensible. Tendría aquí argumentos para analizar todas sus cuestiones, pero como no tengo tiempo, y voy a acceder a lo que me pide el Presidente, voy a matizar dos o tres para poner de relieve sus incongruencias. Usted ha puesto el grito en el cielo porque yo quiero saber si hay deudas en AENA, y ha salido diciendo que no las hay. Es lo que le he preguntado, si las hay o no. Ha debido decir: no las hay, y punto; pero no es motivo para una confrontación. Usted venía dispuesto a la confrontación y de entrada se ha lanzado al ataque. Ante eso usted dice que recta al grupo a analizar punto por punto los temas planteados. Por supuesto, aceptamos ese reto y habrá muchas y constantes iniciativas donde vamos a analizar a fondo todas estas cuestiones. Usted dice que no debemos hablar de los temas radiactivos ocurridos en el aeropuerto de Palma, en función de no levantar esta inquietud, pero la inquietud la levanta no el mensajero, no el que pregunta, no el que denuncia, no la prensa que lo ha dicho; la inquietud está provocada por una mala función de AENA que ha permitido tener en el aeropuerto, sin darle solución en muchos meses, un material almacenado sin darle salida. Ese es el origen del mal, y ese es el que había que haber erradicado, no a la prensa que lo ha denunciado y no a la oposición que pregunta si eso se va a solucionar pronto o no, lo cual parece bastante razonable.

No tiene sentido, señor Presidente, que usted diga aquí que no sabe nada de esa factura. Yo ya he dado datos suficientes incluso de importe para que usted la localice y conteste a este diputado; no tiene sentido ni cuantía el que usted diga que no sabe nada y el Gobierno diga, en esta Cámara, que se está investigando. No tiene sentido. Nosotros queremos saber por qué usted dice que no sabe nada y el Gobierno diga que se está investigando. Algo parecido podía decir de las obras de arte que de pronto no pasa nada y usted reconoce, en un «lapsus», que existe a nivel de pasillo de AENA existe. Queremos saber lo que existe a nivel de pasillo pero en su casa, en AENA. En definitiva, este grupo no se da por satisfecho de sus contestaciones y, en consecuencia, va a quedar muy atento a lo que el señor Presidente conteste a esta Comisión a través de todas las especificaciones y matices que yo he pedido, que constan en el «Diario de Sesiones», y que además constan para futuros debates. A la vista del resultado

tado, si no nos satisficiera, nosotros recurriríamos a pedir el amparo de la Presidencia de esta Cámara.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA, AENA** (Abejón Adámez): Treinta segundos de derecho de réplica, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Treinta segundos y no va a servir de precedente en la reunión de hoy. Lo siento mucho.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA, AENA** (Abejón Adámez): Pido disculpas al señor Presidente. No voy a decir cómo reparto mi tiempo al señor Camisón, así que no entro a hacer comentarios sobre la prensa.

Insisto en el tema de la no radiactividad de los restos que tenemos en el aeropuerto de Palma de Mallorca, donde hemos tenido inclusive problemas con el juez responsable que no deja moverlos. Estoy seguro de que S. S. conoce perfectamente el tema, estoy seguro que lo conoce y lo está utilizando con un fin partidario. No sé si me puedo referir a esto, dada la admonición que antes me ha hecho el señor Presidente. Evidentemente es un asunto que la propia prensa de Palma ha colocado luego en sus justos términos. No hay ningún riesgo de radiactividad porque, vuelto a insistir, es un material pesado, no radiactivo.

En el tema de las facturas rogaría a S. S. que no siembre dudas y que cuando se refiera a un tema diga exactamente pendiente, factura, etcétera, porque es muy probable que hasta el Gobierno haya hablado de esa dichosa factura utilizando, naturalmente, la información que le proporcionamos. Cuando digo que no sé a qué se refiere usted es porque como soy responsable de un presupuesto de ciento y pico mil millones de pesetas, probablemente sus trece millones no los recuerdo.

Lo de las obras de arte es otra finta dialéctica de S. S. En torno a ello le digo que no se ha hablado nada más que alguna vez de la conveniencia de que hiciéramos un inventario de todas nuestras obras de arte. Hemos editado un catálogo de ellas, que es un avance de ese inventario y no sé si a S. S. le obsequié con un volumen cuando nos honramos con su visita en AENA. Le enviaré un volumen para que lo advierta. Algún otro digno Diputado, por Zamora, dice que es amante del arte y que quiere también un volumen, se lo regalaré también. **(El señor González Lizondo pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor González Lizondo, ¿es consciente del tiempo que llevamos con esta comparecencia?

El señor **GONZALEZ LIZONDO**: Soy consciente, señor Presidente. Soy tan consciente que he utilizado tres minutos en la exposición, pero naturalmente lo primero

que no le puedo pasar al señor Presidente del ente público es su apreciación gratuita de dónde o cómo soy. Mire usted, soy de lo que me parece, cuando me parece y como me parece, y si se tiene usted que dirigir a mí como Diputado soy Vicente González Lizondo (perfectamente me puede tutear cuando le dé la gana); pero no le permito que me adjudique ninguna ideología que no tengo y que, además, no es usted nadie para hacerlo. Si soy de derechas o de izquierdas es mi problema; mi partido es un partido nacionalista. Por tanto, le agradeceré que lo recuerde.

En segundo lugar, hay una cosa que no tiene lógica. Usted me habla de un déficit de 154 millones de pesetas del aeropuerto de Manises. Habla usted de que social y económicamente no son rentables determinadas cosas, habla usted de una serie de factores; habla usted de que no hay ningún tipo de inversión para Manises cuando ni tan siquiera funciona el aire acondicionado y habla usted de 154 millones de pesetas para la tercera capital de España; habla usted de una región importantísima; habla usted de una ciudad que tiene una enorme cantidad de ferias; habla usted de un sitio donde se mueven muchos miles de millones para la exportación y usted 154 millones los ve inapreciables.

Junto con la oferta que ha hecho de darnos una serie de inversiones, de cuándo vendrán y en qué forma vendrán, me gustaría también que me hablara usted de cómo se amortizan el resto de los aeropuertos, porque ustedes le cargan 600 millones de amortización al aeropuerto de Manises y me gustaría saber qué amortización cargan al aeropuerto de Sevilla porque posiblemente será un déficit algo impresionante. Dudo que haya aeropuertos como el de Manises con la rentabilidad social y económica que necesita y que está totalmente marginado, porque no tiene ni cinco pesetas de inversión para sus instalaciones.

En el aeropuerto de El Altet las únicas inversiones, para 1994, son de 1.500 millones de pesetas, 1.650 millones de pesetas de inversiones, porque en bomberos me ha dicho usted que invertían algo en el aeropuerto de Valencia; 1.650 millones contra 68.000 de inversiones. Si eso no es discriminar a una Comunidad, que venga Dios y lo vea, pero desde luego yo lo entiendo así. La agradeceré mucho (y espero su comparecencia aquí para poder hablar) que me diga cómo se amortizan los distintos aeropuertos, en qué formas y qué pérdidas tienen todos los aeropuertos, porque esto no lo veo normal.

Le repito una vez más, y se lo digo, además, con cordialidad pero con dureza: Pertenezco a un partido nacionalista y no le permito que me vuelva usted a ingresar en ninguna fuerza, por mucho que a usted le guste o no, lo mismo que no le pregunto a usted con quién pacta, a qué hora pacta ni en qué forma están llevando el pacto de Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: A la vista del interés despertado por su comparecencia, procederá que los señores diputados, con libre disposición y discreción, pidan, cuando crean oportuno, la comparecencia para entrar más a fondo. El interés ha sido importante, pero tengo

que comunicar a los señores diputados que debemos terminar esta mañana porque esta tarde no tenemos sala para reunirnos. Creo que habría que hacer un esfuerzo por parte de todos, y es lo que ruego para la próxima comparecencia, para cumplir los tiempos establecidos.

Gracias, señor Abejón, por su comparecencia en el día de hoy.

- DEL SEÑOR PRESIDENTE DE TELEFONICA (VELAZQUEZ GAZTELU) A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (número de expediente 212/000179) Y GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (número de expediente 212/000136).

El señor **PRESIDENTE**: Queridos colegas, después de la activa y apasionada comparecencia que hemos tenido, antes de empezar la próxima pido disculpas al Presidente de Telefónica, don Cándido Velázquez Gaztelu, por el retraso y la espera, que demuestra su disponibilidad con esta Comisión, que agradezco de antemano.

Quiero pedir, reiterar, rogar a todos los diputados que me ayuden en esta comparecencia para poder respetar el tiempo. Vamos directamente al objeto de estas comparecencias, que son preguntas concretas y precisas que pueden afectar al proyecto de ley de presupuestos para 1994 y tengamos en cuenta que este apasionamiento que estamos sufriendo en estos momentos se puede ver satisfecho con intervenciones parlamentarias posteriores y múltiples, que no tengan miedo que va a haberlas, pero que podamos respetar el tiempo y el programa de trabajo que tenemos para hoy.

Dicho esto, paso a anunciar que la comparecencia del Presidente de Telefónica, don Cándido Velázquez, ha sido solicitada por los Grupos Popular y Mixto. Tal como vamos de tiempo no voy a dar opción en este caso a que otros grupos políticos puedan intervenir, a no ser que surja un milagro y que las preguntas sean tan concretas, tan precisas y las respuestas tan concretas y tan precisas que tuviéramos al final cinco minutos. De lo contrario no daré turno.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente de Telefónica, desde el Grupo Parlamentario Popular le saludamos también a usted con toda cordialidad.

Voy a intentar, por todos los medios, señor Presidente, ser muy expedito en mis preguntas al señor Presidente de Telefónica en esta ocasión.

La primera cuestión que quiero plantear es que la participación de Telefónica —que tiene obviamente capital público— en un proyecto de inversión pública de resultados económicos inciertos, como es el Hispasat, es del 25 por ciento, y puesto que la rentabilidad de esta empresa pública, por supuesto, está influenciada por esa participación del 25 por ciento de Telefónica, nos preocupan en los presupuestos de 1994 las siguientes cuestiones.

¿Cuántos transpondedores de la misión FSS, o sea, la

fija, ha decidido finalmente alquilar la Compañía Telefónica a Hispasat? ¿En qué fecha se inicia y entra en vigor el correspondiente contrato? ¿Qué duración tiene? ¿Cuál es el importe anual de esta contratación? ¿Puede explicarnos por qué la decisión de Telefónica fue variando a lo largo del tiempo y según se nos dijo primero había la decisión de alquilar seis transpondedores, luego cuatro y luego ninguno? Ahora, ¿cuántos y en qué condiciones?

Se ha dicho recientemente que alguna de las concesiones —me estoy refiriendo a los canales privados— se había hecho por un gesto de solidaridad con el Gobierno al alquilar. Estoy seguro de que en el caso de Telefónica supongo que no ha sido así, pero nos gustaría tener la confirmación del señor Presidente de Telefónica. Por tanto, preguntamos: ¿ha existido en Telefónica alguna razón no exclusivamente técnica o condicionada por el Gobierno para hacer la contratación de estos transpondedores, que afectan directamente a nuestras enmiendas sobre el Hispasat?

El programa de liberalización de las telecomunicaciones en nuestro país afecta o debe afectar directamente al presupuesto y queremos preguntar al señor Presidente cómo puede afectar a los Presupuestos, incluso a los presupuestos de Telefónica la introducción de esta liberalización. Ahora tenemos que hacerle una petición, y es la siguiente: se ha hecho público que se han estudiado los efectos que sobre los ingresos pudiera tener esta liberalización a través del informe Multitelecom-93, ejecutado por la empresa Price Waterhouse: Le rogaríamos que enviara a esta Comisión, si es posible, un ejemplar de ese estudio, porque resultaría de mucha utilidad en este momento de debate de presupuestos.

Ante los presupuestos hay tres cuestiones que pueden afectar a Telefónica que para nosotros son fundamentales, y es, sobre todo, nuestra inquietud ante la pérdida de empleo, ante los incentivos de la industria que pueden depender un poco de la estrategia de Telefónica y el equilibrio del comercio exterior. A nivel de datos que hemos ido recogiendo en algunos casos Telefónica a la hora de realizar estas adquisiciones o compras, como puede ser en el caso del proyecto del nuevo teléfono Forma, tenemos la impresión de que a la hora de adquirir estos productos se está recurriendo a la oferta económica de Extremo Oriente. Nos gustaría conocer qué impresión tiene el Presidente respecto a su incidencia sobre los niveles de paro en nuestro país en relación con esta decisión.

Haciendo caso a la sugerencia del Presidente, de momento es lo único que queremos plantear al señor Presidente de Telefónica.

El señor **PRESIDENTE**: El señor González Lizondo tiene la palabra en nombre del Grupo Mixto.

El señor **GONZALEZ LIZONDO**: Bienvenido, señor Presidente de Telefónica, don Cándido Velázquez. Voy a ser muy breve para ahorrar el tiempo que esta Comisión tiene más que sobrepasado.

Con vistas a los Presupuestos de 1994 nos gustaría saber qué inversiones prevé realizar Telefónica en la Co-

munidad Valenciana tendentes a modernizar y mejorar las instalaciones, equipos, etcétera, en dicho año 1994. Es sabido que hay una serie de inversiones que se han venido realizando tiempo atrás en países terceros como, por ejemplo, en la República Popular de China. Nos gustaría saber el montante destinado a inversiones a terceros países, inclusive en 1993, ya que no sabemos qué se puede haber hecho al respecto, y, sobre todo, las previstas para 1994, si las hubiera.

Señor Presidente, habida cuenta de la incidencia en la competitividad de una economía de los precios de los servicios públicos, ¿tiene prevista su compañía una reducción paulatina de los precios cobrados a las empresas por sus servicios?

Por último, y muy rápidamente, ¿existe alguna previsión por parte de Telefónica para reducir su plantilla? Si fuera así, en qué departamentos o áreas puede suceder.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Velázquez.

El señor **PRESIDENTE DE TELEFONICA** (Velázquez Gaztelu): En cuanto a nuestra participación en el Hispasat, efectivamente, nosotros tenemos un 25 por ciento de dicha participación, y lo que en este momento no recuerdo de memoria es cuántos transpondedores estamos alquilando. Estamos alquilando los que necesitamos. Si me permite, señor Presidente, lo contestaré por escrito, no lo sé de memoria.

En cuanto al concepto de que nosotros estábamos participando o que estamos comprando por solidaridad, he de decir que nuestra compañía compra y participa cuando creemos que hay expectativas de beneficios y cuando lo necesitamos, no por solidaridad.

Respecto al proceso de liberalización de las telecomunicaciones es de todos conocido que hay un proceso en marcha, ya se liberalizó la comercialización de terminales; en segundo lugar, se han liberalizado las comunicaciones de empresa, ahora se van a liberalizar, al parecer, con la concesión de otra licencia de telefonía móvil, y, conforme a lo acordado por el Consejo de Ministros de la Comunidad, en junio del presente año, la liberalización de todos los servicios será para el 1.º de enero de 1998, aunque habrá alguna prórroga para el ajuste de tarifas de aquellos países que tengan desajustes en las mismas tarifas, como es el caso de España, y probablemente tengamos una prórroga hasta el año 2003 según este acuerdo, pero la liberalización se produce a partir del 1.º de enero de 1998. ¿Qué efectos puede tener esto sobre nuestra compañía? Significa pasar de un mercado de monopolio a un mercado de libre competencia, pero nuestra compañía está preparada para trabajar en un mercado de competencia sin ningún problema. ¿Que se va a producir alguna pérdida de mercado? Evidentemente, cuando una compañía tiene el 100 por ciento porque tiene el monopolio y entran otros actores en el mercado, algo restarán de ese proceso.

Respecto al informe de Price Waterhouse yo no conozco dicho informe más que en lo que ha aparecido en los

medios de comunicación. Sí le puedo decir que hubo una rectificación al día siguiente porque los datos que publicaron algunos medios de comunicación no se correspondían exactamente con lo que se indicaba en el informe de Price Waterhouse. Dicho informe no señalaba que se había perdido un 25 por ciento de volumen de ventas; lo que decía era que se podía perder un 25 por ciento en aquellos procesos de liberalización que en este momento están en marcha, que es distinto. De hecho, en el mercado de terminales nosotros hemos perdido aproximadamente el 14 ó 15 por ciento de dicho mercado, que es uno de los segmentos que están liberalizados desde hace más tiempo, pero no tiene más trascendencia que ésa.

En cuanto se refiere a la posible pérdida de empleo que puede haber en la industria si nosotros bajamos las compras, yo no digo que en alguna de las empresas que suministran a Telefónica no pueda haber problemas de empleo, pero a veces no es porque nosotros compramos menos, sino porque los procesos de organización industriales llevan a hacer ajuste de plantilla para mejorar su productividad. En ningún caso la compañía Telefónica tiene nada que ver con este proceso. Voy a decir más, eso de que nosotros importamos del lejano Oriente no es verdad. Lo que sí digo es lo siguiente: cuando se liberaliza el mercado de terminales telefónicos, en el lejano Oriente son más baratos que aquí. Hasta ahí pudiéramos llegar; eso está clarísimo. Indudablemente, la liberalización ha producido una baja en los precios de compra de la compañía Telefónica y, en consecuencia, también en los precios de venta al consumidor. Si en ese proceso no se ha tenido en cuenta que algunas de las compañías que fabrican este tipo de terminales dejaban de tener beneficios, Telefónica no ha sido la que ha liberalizado ese mercado. Telefónica se ha limitado, sencillamente, a ajustarse y adaptarse a un mercado liberalizado, pero en ningún caso nosotros compramos en el lejano Oriente los terminales telefónicos; los compramos fabricados en España, y, además le añado una cosa, que es justo lo contrario, lo que hacemos es comprar productos aquí para exportarlos a nuestras operadoras hispanoamericanas. Para darle un dato le diré que el año pasado hemos exportado 540 millones de dólares de productos españoles, de la industria española con destino a las operadoras que nosotros gestionamos.

En cuanto a las preguntas del señor González Lizondo, de Unidad Valenciana, le diré lo siguiente: primero, las inversiones en la Comunidad Valenciana, si me pregunta por las correspondientes a este año le diré que en la provincia de Alicante ascienden a 11.297; en Castellón, a 2.164; en la de Valencia, a 12.736; en total, 26.197. Supone aproximadamente un 10 por ciento de crecimiento. Tengo las inversiones acumuladas hasta agosto con todo detalle.

En cuanto a si tenemos idea de que los precios de las comunicaciones de empresa van a bajar he de decirle que sí, que ya están bajando y que seguirán bajando en el futuro, es natural.

El señor **PRESIDENTE**: Dada la brevedad y concre-

ción de las preguntas, así como la brevedad y concreción de las respuestas, nos da pie a que los dos demandantes de la comparecencia puedan tener la opción de, brevemente, añadir alguna pregunta adicional que complemente la información que desean.

Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muy rápidamente, señor Presidente, para matizar dos cuestiones. No he entendido bien si ha quedado constancia aquí de la voluntad del señor Presidente de Telefónica de enviar a esta Comisión el estudio Multitelecom-93 o no. Me gustaría conocer si, efectivamente, está en disposición de enviarlo puesto que yo no he entendido su voluntad de hacerlo o no.

La segunda cuestión es la siguiente. Nos gustaría conocer porque realmente...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Camisón, el señor Velázquez le va a responder de inmediato porque es un tema importante.

El señor **PRESIDENTE DE TELEFONICA** (Velázquez Gaztelu): He dicho que ese informe confeccionado por Price Waterhouse como no ha sido un informe encargado por la compañía Telefónica, yo no lo tengo; es decir, la compañía Telefónica no tiene ese informe. No obstante, me ofrezco a hacer la gestión para obtenerlo y enviarlo a esta Cámara, sin ningún problema; pero quiero recalcar que en este momento yo no lo tengo.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Le agradecemos esa gestión de buena voluntad que valorará toda la Comisión.

La segunda cuestión es que nos gustaría conocer qué previsiones tiene Telefónica respecto a la instalación de contador por abonado, para conocer exactamente las circunstancias del gasto que realiza a través de la telefonía de voz.

La última matización, señor Presidente, es respecto a la importación de terminales del lejano Oriente más baratos; mi duda -quizá no lo he matizado- es si realmente las empresas que suministran a Telefónica los están fabricando en sus fábricas que tenía en España o esos terminales se están importando y Telefónica tiene que saberlo, puesto que el único comprador de esas compañías es Telefónica. Esa es la matización. No directamente sino a través de las empresas con las que Telefónica contrata el suministro de estos terminales, como, por ejemplo, puede ser el Forma, como fue, en su día, el Teide integrado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor González Lizondo.

El señor **GONZALEZ LIZONDO**: Señor Presidente, señor Velázquez, repito porque no sé si he entendido bien y quiero saber si es cierto; he entendido 26.000 millones de pesetas que suponen para la Comunidad Va-

lenciana el 10 por ciento del total de la inversión en todo el Estado.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA TELEFONICA** (Velázquez Gaztelu): Es el 10 por ciento de crecimiento.

El señor **GONZALEZ LIZONDO**: Es el 10 por ciento de crecimiento, en total son 26.000 millones. Muchas gracias.

También quería que me contestara a dos preguntas que ya le he formulado pero a las que no me ha contestado usted. Quisiera saber, en cuanto al montante en inversiones a terceros países, si hay algo previsto; y, al mismo tiempo, si existe alguna previsión de reducción de plantillas. Estos son los dos temas que han quedado pendientes.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Velázquez.

El señor **PRESIDENTE DE TELEFONICA** (Velázquez Gaztelu): Contesto en primer lugar al señor González Lizondo. No tenemos prevista ninguna reducción de plantillas. Todo lo contrario, durante los diez últimos años la compañía Telefónica ha creado 14.000 empleos netos. Por tanto, afortunadamente, no tenemos ese problema.

En cuanto a la inversión en terceros países, en Telefónica internacional hay siempre un presupuesto de inversiones, pero esto es más difícil de estimar, porque como, entre otras cosas, está sujeto a que nuestras posibilidades de adquisición de algunas operadoras dependen de concursos internacionales que se pueden ganar o perder. Para mí es bastante difícil darle una cifra. Lo que sí hemos podido publicar (hace unos días ha mandado una nota a prensa la Telefónica internacional) son los resultados de este año. Es una compañía muy joven, tiene tres años y medio, aproximadamente, casi cuatro, y ha obtenido 20.500 millones de pesetas de beneficios. Nos va realmente bien y, por supuesto, seguiremos haciendo inversiones.

Creo que esas han sido las dos preguntas...

El señor **GONZALEZ LIZONDO**: En cuanto a las inversiones de 1993 en Telefónica internacional nos gustaría que nos las enviara con posterioridad. Sería muy amable.

El señor **PRESIDENTE DE TELEFONICA** (Velázquez Gaztelu): Por supuesto, le enviaré las inversiones del año 1993 en Telefónica internacional.

Señor Camisón, en primer lugar, en lo que se refiere a fabricación de material de conmutación, de radio de terminales, etcétera, Telefónica lo que tiene es un control de calidad en la recepción. Lo que hagan las industrias es un problema de las industrias, no es un problema nuestro. Nosotros no somos policías para saber si traen componentes importados de Oriente, esa no es nuestra función.

Nosotros queremos calidad y precios; lo que hagan las industrias no es problema de una empresa privada como es la compañía Telefónica y, por tanto, yo no podría asegurar ni una cosa ni lo contrario; en absoluto. Sencillamente nosotros compramos al mejor precio y a la mejor calidad y punto. No sabemos más de eso.

En lo que se refiere a la facturación detallada, ese fue un compromiso adquirido por la compañía Telefónica para iniciar el sistema durante el año 1993 implantando el sistema de facturación detallada. En este momento -a partir del mes de septiembre de 1993- ya están recibiendo facturación detallada dos millones de clientes y para finales del año 1994 esperamos tener cinco millones y medio de clientes que reciban ya la facturación detallada, y así sucesivamente hasta que estén todos los clientes con facturación detallada. Es un hecho; es decir se ha iniciado el envío de facturación detallada a todos nuestros clientes.

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

Agradecemos la comparecencia del Presidente de Telefónica, por su brevedad y por su concisión. No dudo que habrá temas que interesen a los señores diputados y que la buena predisposición del señor Velázquez a comparecer ante esta Comisión tantas veces como haga falta, hará que con mucho gusto le citemos y con mucho gusto le recibamos.

Gracias, señor Presidente, gracias a todos y seguimos nuestro programa de trabajo con la comparecencia de la Presidenta de Renfe. Concedemos dos minutos de receso porque parece ser que todavía no ha llegado.

- **DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE RENFE (SALA I SCHNORKOWSKI); A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS: SOCIALISTA (número de expediente 212/000075), POPULAR (número de expediente 212/000177), IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (número de expediente 212/000250), VASCO, PNV (número de expediente 212/000115) y MIXTO (212/000133).**

El señor **PRESIDENTE**: Señores Diputados, siguiendo nuestro horario y habiendo recuperado un poco el tiempo, tenemos la satisfacción de recibir a doña Mercé Sala, Presidenta de Renfe.

Ha habido cinco grupos que han solicitado la comparecencia: el Socialista, Popular, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, Vasco (PNV) y Mixto.

El portavoz del Grupo Mixto ha solicitado intervenir el primero, porque tiene que asistir a otras Comisiones de las que también es portavoz. Por tanto, si no hay inconveniente, el señor González Lizondo iniciaría el debate -lamento mucho que se haya ausentado de la sala; espero que llegue de un momento a otro-; podemos decidir, mientras tanto, si hay algún inconveniente en que él, brevemente, formule sus preguntas, ya que luego se ausentaría.

Después de la comparecencia de la señora Presidenta de Renfe nos queda la comparecencia del señor Presidente del Consejo de Administración de la Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento de Suelo (SEPES). Con esta comparecencia acabaríamos nuestro plan de trabajo de esta mañana, espero que a plena satisfacción de todos.

Como el señor Lizondo acaba de llegar a la sala y todos los grupos han tenido a bien que se le conceda la palabra en primer lugar, puede dirigirse a la Presidenta de Renfe, doña Mercé Sala.

El señor **GONZALEZ LIZONDO**: Muchas gracias, señor Presidente, a usted y al resto de los grupos, por entender las especiales características que en ocasiones reúne nuestro Grupo. Quiero darle también la bienvenida, señora Presidenta de Renfe.

En primer lugar, quiero decirle que hace aproximadamente cinco o seis meses tuve un contencioso con Renfe, que se solucionó estupendamente. Tengo que reconocer que en la Comunidad valenciana Renfe actuó cortés y eficazmente. Cuando una cosa se hace bien, es conveniente decirlo.

Renfe ha recibido del Estado, durante los últimos diez años, subvenciones cercanas a los dos billones de pesetas. En el ejercicio de 1994, percibirá una subvención estatal de 225.000 millones; al mismo tiempo, se prevén pérdidas de más de 25.000 millones. ¿Tiene previsto algún plan de saneamiento al respecto?

¿Cuándo tiene previsto su Departamento, señora Sala, iniciar las obras del parque central de Valencia? Y excuso perderme en todas las necesidades y el tiempo en el que está inscrito este tema.

Teniendo la Comunidad valenciana un marcado carácter exportador, ¿cuáles han sido, a su juicio, las razones por las que se desechó el corredor Mediterráneo como opción al actual trazado del AVE? ¿Qué resultados prevé la cuenta de explotación del AVE Sevilla-Madrid en 1993, y qué previsiones tienen para 1994? ¿Existe algún tipo de estudio realizado por los técnicos de su Departamento relativo a la rentabilidad del trazado del AVE por el corredor Mediterráneo? ¿Qué previsión de ahorro de coste arrojaron las estimaciones?

Señora Sala, espero que no lo considere una incorrección por mi parte, pero voy a ausentarme de la sala. Espero leer sus contestaciones en el «Diario de sesiones». Si estimara que no puede contestar ahora alguna de las preguntas y fuera tan amable de remitirme la contestación por escrito, se lo agradecería. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, a continuación, el portavoz socialista, señor García-Arrecciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Quiero dar las gracias a la señora Sala por su comparecencia y la bienvenida a esta Comisión de la que ya es una vieja amiga. (Risas), vieja en el sentido del tiempo que lleva compareciendo, por supuesto.

En las comparecencias de los altos cargos del Ministerio, fundamentalmente del Secretario General de Infraes-

estructuras del Transporte, se nos anticipaba como prioridades compartidas por este Grupo de la política del ferrocarril en general para este año próximo, el mantenimiento del esfuerzo inversor en lo que se pudiera llamar las cercanías y también en el triángulo Barcelona-Valencia-Madrid, por ser un conjunto de corredores que tienen una cierta posibilidad de negocio, con inversiones importantes para ponerlos a una velocidad de 220 kilómetros por hora.

A estos objetivos, el Ministerio dedica la cifra, ciertamente modesta pero con un incremento importante con respecto a la del último año, de 64.500 millones.

En la información que nos remite Renfe vemos que la inversión prevista es de 100.000 millones para el próximo ejercicio. Nuestras preguntas son si Renfe mantiene las mismas prioridades que desde el Ministerio se han hecho públicas. En caso de mantenerlas, cómo complementa con sus inversiones las anunciadas por el Ministerio «sensu stricto», y, desde el punto de vista de los mercados interiores de Renfe, cuál es la distribución de las inversiones en los mercados más importantes, por ejemplo, en mantenimiento de material, mantenimiento de infraestructuras, cercanías, tracción, y cualquier otro mercado que la Presidenta de Renfe considere de importancia resaltar con respecto a los presupuestos del próximo año.

Termino, señor Presidente, con una última pregunta. Nos interesaría conocer, porque la información que se nos remite no se desglosa suficientemente, los ingresos por viajero y por mercancía para el próximo año y su relación creciente o decreciente en relación con las previsiones para el actual ejercicio.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García-Arrecedo por su brevedad.

Tiene la palabra el señor Camisón, en nombre del Grupo Popular.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Por parte del Grupo Parlamentario Popular, saludamos con toda cordialidad a la señora Presidenta de Renfe y le agradecemos la información que nos va a proporcionar en esta comparecencia.

Siendo muy concreto, le pregunto, señora Presidenta, que nos concrete a estas alturas el déficit de Renfe en 1992, si ya está confirmado -cifra que más o menos conocemos-, en cuánto se calcula el déficit total estimado para 1993 y el presumible para el ejercicio de 1994.

La subvención de Renfe para compensar el déficit de explotación en 1993 es, como bien sabe la señora Presidenta, de 169.000 millones de pesetas. Esta subvención para los presupuestos que ahora debatimos asciende a 225.000 millones, lo que significa un aumento importantísimo, más del 33 por ciento. Preguntamos qué razones han aconsejado un aumento tan importante de esta dotación.

Pasando a otra cuestión, en esta Comisión se nos ha dicho por el señor Subsecretario que en Renfe una serie

de contratos blindados de la empresa pública con algunos de ...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, perdone que le interrumpa.

Con todos los respetos al señor Camisón y a toda la Cámara, tengo que comunicar que, lamentablemente, en Madrid se ha producido un atentado terrorista que ha costado la muerte de un general y hay un chófer muy grave. Creo que desde esta Comisión debemos reiterar, una vez más, nuestra condena a estos atentados terroristas y nuestro firme propósito de tomar las medidas necesarias, de concienciación social y de todo tipo, para que estos actos terroristas que tenemos que lamentar con demasiada periodicidad no se reproduzcan.

Me he permitido interrumpirle porque creo que la información que me acaban de dar es de suficiente gravedad como para que esta Comisión manifieste su total repulsa, una vez más, a este tipo de atentados.

Lo siento, señor Camisón. Tiene S. S. la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muchas gracias, señor Presidente. Entiendo que usted me ha interrumpido por una razón muy justificada. Efectivamente, creo yo que estamos todos de acuerdo con lo que acaba de manifestar la Presidencia y quede constancia de nuestro rechazo a este tipo de barbarie.

Vamos a pasar justamente a todo lo contrario, a una construcción de España, en lugar de estos intentos de destrucción. Y en esta construcción están las relaciones del debate parlamentario entre Gobierno y oposición. La cuestión que ahora planteo, señora presidenta, es, puesto que tenemos conocimiento de la existencia de contratos blindados en esta empresa pública, que nos detalle cuáles son, con quiénes son y a cuánto ascienden.

La siguiente cuestión es que, dentro de publicaciones internas de Renfe, se ha hecho público recientemente la ejecución de un estudio determinado, que ha dirigido don Guillermo Vázquez, sobre las perspectivas de evolución de la compañía pública Renfe, donde se especifica una visión bastante pesimista sobre la evolución de esta empresa, hasta el punto de que advierte del riesgo cierto de que el ferrocarril desaparezca en España como elemento sustantivo del sistema de transporte. Esta es la crudeza que se emplea en este estudio que ha dirigido don Guillermo Vázquez y que en esta publicación interna de Renfe ha movido el que titule la gran preocupación de la empresa, incluso del Ministro del ramo, cuando dice que el Ministerio de Obras Públicas busca un pacto de Estado sobre el ferrocarril, ante la preocupación de que dentro de unos años ese déficit se dispare hasta límites astronómicos. Nos gustaría que nos matizara todo esto que se ha especificado en esta publicación interna de Renfe.

Estamos en una situación en la que Renfe ha entrado de lleno en un ahogo financiero, que va de año en año aumentando. Nosotros creemos, con toda sinceridad, que es fruto de una política de realizaciones que, en muchos casos, se ha hecho con verdaderos despropósitos de

despilfarro. Ahí está la línea de alta velocidad, que nuestro Grupo ha defendido siempre y ha pedido pioneramente en esta Comisión y en esta Cámara, pero no hemos estado de acuerdo con la forma y con los despropósitos que ha habido en algunas de sus ejecuciones.

En esta situación, nos preocupa otra magnitud, que es el endeudamiento de Renfe, que había superado ya el billón de pesetas, y nos gustaría que aprovecháramos esta comparecencia para que nos lo fijara la señora presidenta en su cuantía real actual.

En el nivel de realizaciones, nos ha dicho ya el señor Ministro, y además se ha publicado en todos los medios, que se va a forzar la inversión, sobre todo, en el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia —contra la que no tenemos nada, puesto que nos parece perfecto— y en cercanías, lo cual nos parece bastante lógico. Sin embargo, nos preocupa que esto sea causa de que el resto de proyectos de la red convencional quede prácticamente paralizado. Nos preocupa, sobre todo, cuando puede ser causa de la amenaza de cierre de bastantes servicios ferroviarios como se viene anunciando, lo cual va a producir necesariamente un desequilibrio territorial en la articulación española en su transporte ferroviario, que viene a complementar los servicios que proporcionan otros modelos. Nos gustaría conocer la opinión de la señora presidenta sobre los proyectos de Renfe respecto a esta supresión de servicios ferroviarios.

En relación con estas pérdidas previstas para 1994, que más o menos se especifican en el proyecto de ley, vemos que, para el año 1994, hay un aumento de casi el 7 por ciento respecto al año anterior. Preguntamos, ¿se ha renunciado ya a invertir esa tendencia de que siempre vaya en aumento? Sabemos que no se puede eliminar, pero por lo menos, que se invierta la tendencia hacia su reducción paulatina.

Se ha anunciado por parte del Gobierno, y yo creo que también por la señora presidenta, su propósito de reducir altos cargos en la empresa pública, ya que existe un excedente que se ha fijado en bastantes centenares. Respecto a esta decisión de Renfe, que puede afectar a los presupuestos que debatimos, le preguntamos cuántos técnicos ingresaron directamente desde fuera de la empresa durante los años 1987-93 en la Compañía, puesto que ahora, si se va a reducir el presupuesto, esto va a afectar directamente a la evolución del mismo.

Pasando a la siguiente cuestión, nos consta que en el plan de empresa de la Compañía se habían previsto, para el ejercicio de 1993, unos ingresos procedentes del AVE de 19.710 millones de pesetas. Le preguntamos a cuánto asciende en la actualidad y cuál es la previsión hasta final de año.

La siguiente cuestión se refiere a la adjudicación a determinada empresa de todo el servicio de restaurante. El concurso fue público, quedó desierto, y luego se adjudicó directamente a esa empresa por 25.000 millones. Nos gustaría conocer la evolución de este concurso y sus efectos. Sobre todo, el detalle que más puede afectar a los presupuestos es si nos puede confirmar que Renfe va a

cargar con los 1.350 millones de los excedentes de plantilla que se generan en la empresa adjudicataria.

La siguiente cuestión es si nos puede especificar la presidenta de Renfe las deudas generadas por Correos —independientemente de si se van a pagar a través de Correos, del organismo o de los presupuestos, en definitiva, a través de los españoles— a Renfe y, sobre todo, el criterio que había entre la empresa pública y el organismo autónomo respecto a la valoración de que Correos intentaba fijar esa deuda en base a tarifas basadas en datos de 1983 y Renfe, con buen criterio, quería fijarlas con las tarifas vigentes en cada año. Nos gustaría conocer, repito, el montante de esta deuda en estos momentos originada, con independencia de quién la vaya a satisfacer, pero que proviene del servicio que Renfe ha venido prestando a Correos.

Para terminar, señor Presidente, le quiero decir que nosotros venimos estudiando, a través de otra Comisión de esta Cámara, de la del Tribunal de Cuentas, la evolución de las cuentas de resultados de esta empresa pública y vemos que constantemente, en estos últimos años, siguen apareciendo muchas anomalías en las facturaciones o en el contexto contable de esta empresa pública. Puesto que son problemas que, de haberse resuelto ya, podrían beneficiar las partidas de ingresos del presupuesto, nos gustaría conocer si hay alguna solución a los siguientes temas. Son bastantes, pero sólo voy a citar algunos.

En los expedientes de una Comisión de esta Cámara figura, por ejemplo, que el Tribunal de Cuentas, cuando analiza la relación de Catertren, dice que en esta sociedad figuran facturas por importe de 525 millones, formalizadas y contabilizadas como anticipos a proveedores, sin que conste la prestación de dichos servicios, y que la auditoría del Tribunal las califica de facturas ficticias. Un caso semejante es el de Medicalia, S. A., donde el informe de esta Cámara dice que Renfe pagó a esta sociedad 467 millones de pesetas por gestionar ante diferentes organismos de la Administración cuestiones de personal. En opinión del informe, estas cantidades son absolutamente excesivas y no tienen justificación. Un caso más es el caso de Datsa, en el que el Tribunal de Cuentas cifra esta anomalía en unos 2.000 millones de pesetas. Quisiéramos conocer la situación de estas irregularidades, sobre todo para ver si podemos contar con ellas a la hora de realizar nuestras cifras respecto al presupuesto.

Señor Presidente, de momento éstas son las cuestiones que planteamos a la señora Presidenta de Renfe.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, a continuación, el señor Andreu, por parte del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor **ANDREU ANDREU**: Si usted no tiene inconveniente, señor Presidente, aparte de mi intervención, mi compañero, el Diputado señor Ríos, hará también algunas preguntas a la señora Sala.

El señor **PRESIDENTE**: No tengo inconveniente con tal de que se repartan el tiempo adecuadamente.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señora Sala, comencemos de nuevo una etapa de control parlamentario. En esta ocasión, yo quisiera hacer algunas preguntas que me parecen interesantes.

En primer lugar, hay un aumento en la aportación del Estado a Renfe, aproximadamente de 56.000 millones de pesetas. En la comparecencia del Secretario General de Transportes en la Cámara, del señor Panadero, manifestó que en ese momento no tenía detallado en función de qué conceptos se hacían las aportaciones del Estado a Renfe. Nos interesaría, señora Sala, que nos desglosara en función de qué concepto se realiza esta aportación del Estado a Renfe. Sin embargo, hay una disminución de la inversión de Renfe con respecto al año anterior de unos 5.000 millones de pesetas aproximadamente. También nos gustaría saber en función de qué se produce esta reducción de la inversión de Renfe y qué programas pueden verse afectados.

Hay un aspecto del presupuesto que nos llama la atención y es que en enajenaciones de inmovilizados, si no recuerdo mal, es nula la cantidad que se recoge; sin embargo, son muy frecuentes las noticias de que Renfe va a vender terrenos y tiene proyectada la venta de patrimonio inmobiliario. Yo quisiera, señora Sala, que usted nos explicase si realmente esto es así y qué dinero, en el caso de que sea afirmativo, tienen previsto ingresar por la venta de patrimonio.

Concretamente, nos interesaría saber si es cierta la información que ha aparecido sobre la venta de los terrenos de San Sebastián de los Reyes y si tienen estimadas las pérdidas que se puedan producir en el caso de esa venta de terrenos.

Algún portavoz le ha solicitado, señora Sala, que haga una distinción entre los ingresos por viajero y por mercancías. Yo le rogaría que hiciera una exposición lo más detallada posible -y si no pudiera, que nos la remitiera por escrito- de los ingresos por viajeros, por cercanías y por las diferentes líneas que tiene la empresa.

Por otra parte, quisiera preguntarle también por el plan de empresa, cuáles son las previsiones de empleo que tiene Renfe, las modificaciones de ese plan de empresa que tienen previstas y las promociones de personal de la empresa.

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

El señor **RIOS MARTINEZ**: Es la primera vez que yo participo en una comparecencia de la presidenta de Renfe.

Voy a hacer tres bloques de preguntas muy breves que hacen referencia a parte de lo que ha planteado mi compañero. ¿Hay planes específicos de Renfe con el objetivo de captar el transporte de mercancías? El volumen de mercancías que se transporta, incluidos todos los volúmenes, el gran transporte, la mercancía peligrosa y la paquetería, apenas llega al 7 por ciento del transporte de mercancías captado por el propio transporte ferroviario. Quiero saber si hay planes específicos para captar el transporte de mercancías.

El segundo bloque de preguntas va dirigido hacia las actuaciones que va a llevar a cabo Renfe para lograr, a través de convenios con distintas administraciones, solucionar los problemas de la red nacional ferroviaria. Tiene por costumbre firmar convenios con comunidades autónomas y con municipios. En unos casos estas soluciones pueden ser urbanas y, en otros, se refieren a la calidad de la prestación del servicio. Me gustaría saber cómo van a evolucionar estos convenios y, en concreto, qué proyección presupuestaria tienen algunos de ellos. El primero es el convenio que tiene establecido Renfe con la Corporación Metropolitana de Barcelona y el Ayuntamiento de Barcelona, que está actuando desde 1986. Se habla del levantamiento del ramal de Marín o la depresión parcial, pero nos gustaría saber todas las obras que se piensan hacer, que están recogidas en ese convenio, y cuál es la parte que a Renfe le toca en ese convenio.

El segundo convenio es el firmado por el Gobierno vasco entre el Ministerio de Obras Públicas y Renfe para el acceso al puerto de Bilbao. En concreto, en el acceso de puertos me gustaría conocer de qué manera se va a actuar en su conjunto, puesto que hay una actuación específica de acceso a puertos del propio Ministerio de Obras Públicas. ¿De qué manera participa en otras actuaciones puntuales, como pudieran ser otros puertos?

Por último, en cuanto a las actuaciones inversoras de Renfe, me gustaría saber si va a existir una regionalización de esas inversiones. En este sentido, me gustaría solicitar de la señora Presidenta que aportase por escrito, en la medida de lo posible, si existe una regionalización de las inversiones que piensa realizar Renfe. En concreto, quiero preguntarle por tres convenios que tiene firmados Renfe en la región a la que yo pertenezco; el primero, con la Comunidad Autónoma de Murcia para el mantenimiento de un intercity con Madrid, convenio en el que Renfe se comprometía a actuar para mejorar la velocidad en la propia línea, porque no sé qué actuaciones se piensan hacer este año para la mejora de la velocidad y para la mejora y modernización de los materiales que se utilizan en ese transporte, como vagones, etcétera.

Otro convenio es el que realizó Renfe junto con la Comunidad Autónoma de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena y el MOPU, firmado en febrero de 1993, referido a la solución de índole urbana que se le iba a dar a la estación de Renfe en el barrio Peral, ubicado en Cartagena, en conexión con Feve. Por último, hay un convenio firmado con el Ayuntamiento de Murcia en el que se va a estudiar la solución al posible desvío o soterramiento de la estación por los problemas que genera en el entramado urbano, tanto en Murcia como en Alcantarilla.

Termino con una pregunta que se refiere a las actuaciones. En el documento de presupuestos se dice que el Estado va a invertir una cantidad dentro de actuaciones del PFT para suprimir pasos a nivel, y Renfe iba a realizar actuaciones para protección de los pasos a nivel mediante barreras automáticas. ¿Cuál es el dinero que se va a destinar a estas barreras automáticas? Y, a ser posible, si hoy no se puede dar como cifra especificada, dentro de

la regionalización, ¿qué actuaciones regionalizadas se van a poder hacer?

El señor **PRESIDENTE**: ¿Quiere usar la palabra algún representante del Grupo Vasco, PNV? (**Pausa.**) En consecuencia, pasamos a dar la palabra a la señora Sala para que conteste con la misma concisión de que en esta ocasión los Diputados han tenido a bien hacer gala.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Señor Presidente, le agradezco que me haya invitado para contestar todas las preguntas formuladas.

Hay un tema en el que coinciden prácticamente todos los diputados que es el déficit, las pérdidas, etcétera. Yo he explicado bastantes veces —figura también en el último informe de gestión que creo envié a todos los diputados— que tenemos una idea del servicio ferroviario un poco compleja no sólo en España, sino también en Europa y que es bueno ir determinando cada una de las causas del coste. En estos momentos tenemos una empresa llamada Renfe. Si analizamos sus ingresos y sus costes nos damos cuenta que tiene tres grandes grupos que generan costes y, alguno de ellos, ingresos.

Desde hace mucho tiempo, es un tema ya histórico, esta empresa viene recibiendo de los Presupuestos del Estado menos dinero del que realmente ha gastado o ha tenido menos déficit, en primer lugar. En los Presupuestos Generales del Estado, desde que se firmó el contrato-programa, se está poniendo menos dinero que el que resultaría de la aplicación estricta de ese contrato-programa. Ese es un dato del sistema. Se está poniendo menos dinero hasta el presente. En el año 1994 se va a destinar una cantidad más concordante con la realidad de lo que figura en aquel documento que hemos entendido prorrogado, porque creo que acabó a finales de 1991. Esto provoca que esta empresa tenga que estar endeudada, por un sistema de endeudamiento a corto plazo, debido a la insuficiencia financiera heredada. Esto figura en los cuadros y en los números que ustedes tienen. Si comprueban el presupuesto de este año —si podemos mandar un detalle comprensible lo haremos—, en el ejercicio de 1994 estos intereses debidos al coste del endeudamiento por insuficiencia financiera serán del orden de los 62.000 millones de pesetas. ¿Puede esto imputarse a la gestión de los responsables de la empresa? Dejo la respuesta en el aire.

Segundo punto. Como ustedes saben, la directiva europea, con muy buen criterio, obliga a las empresas de ferrocarriles de toda la Comunidad Económica Europea a distinguir en sus cuentas los costes de lo que yo llamo la carretera ferroviaria, que sería la infraestructura, de los costes del servicio del transporte. Esta idea de la Comunidad Económica Europea tiene, desde un punto de vista conceptual, un gran interés. ¿Por qué? Yo pregunto siempre, y no sólo a los señores Diputados: si en la carretera normal hay unos camiones, unos automóviles y unos autobuses que circulan, que en general no pagan peaje por la carretera que es del Estado, que es pública y sólo pagan peaje en las llamadas autopistas de peaje, ¿por qué

se piensa que todo el servicio ferroviario, incluida la carretera, no debe costar nada? Dicho de otra manera, todo el coste de la carretera ferroviaria se le imputa a una empresa en vez de imputarse de una forma directa a los Presupuestos del Estado. Es evidente que es mi obligación convencer a los que realizan los Presupuestos del Estado de este tema, y en ello estoy. Pero veo que es un concepto que está costando mucho que cale en la mentalidad incluso de todos ustedes, porque yo lo he explicado muchas veces pero continuamos con las preguntas globales. ¿No es verdad que la carretera ferroviaria debería pagarse con los mismos conceptos con que se paga la carretera? ¿Nos cobran el uso directo de la carretera? Otra cosa es que, después, las empresas que pasaran por la carretera ferroviaria pudieran obtener beneficios o no y pudieran pagar sus impuestos, naturalmente ligados a esos beneficios, es decir, la parte del impuesto de sociedades que les correspondiera.

El mantenimiento de la carretera ferroviaria, para el ejercicio de 1994, nos va a costar 155.000 millones de pesetas. Entiendo que esa cifra debería ir íntegra al Presupuesto del Estado. Otra cosa es si, en la responsabilidad de nuestra empresa —lo estamos haciendo—, esos costes, en lo que corresponde a coste estricto de actuaciones en general, podrían hacerse con mejor productividad. Yo creo que sí y en ello estamos.

Del coste de la carretera ferroviaria, que son 155.000 millones para el año 1994, tengan ustedes en cuenta que 38.500 son de amortizaciones (a su vez, la amortización es una autofinanciación) y 27.700 son de intereses, intereses que se derivan de los que se tienen que pagar por las obras hechas en infraestructura en estos presupuestos de inversiones, que la mayoría de ustedes me ha pedido incrementar. El coste de su mantenimiento, con excepción de estos dos grandes conceptos, es de 89.500 millones de pesetas. No sólo yo, sino también mi equipo de dirección en la empresa, entendemos que esta carretera ferroviaria no es un coste imputable al tren. Quitados los 62.000 y los 155.000 millones, de lo que nosotros entendemos que no vamos a compensar con nuestros ingresos, quedan 116.000 millones para las operaciones del transporte, es decir, hacer correr los trenes de mercancías, etcétera. De estos 116.000 millones, 47.000 son amortizaciones; intereses son 34.000 millones. La insuficiencia, es decir, la diferencia entre ingresos y gastos antes de amortización e intereses, de lo que serían las actividades típicas del transporte, de nuestros camiones ferroviarios, de nuestros autobuses ferroviarios y de nuestros trenes de cercanías, de nuestros metros ferroviarios, que son los tres grandes conceptos, es de 35.000 millones de pesetas. He dicho insuficiencia quitando amortizaciones e intereses; la insuficiencia total son 116.000 millones. Me pedían que determináramos estos conceptos. En estos momentos, estamos acabando el presupuesto detallado, unidad de negocio a unidad de negocio. El presupuesto detallado de unidad de negocio a unidad de negocio de 1994 lo tendremos acabado el 30 de noviembre. A partir del 30 de noviembre, tomo el compromiso de mandar a la Comisión la cuenta, unidad de negocio a unidad de negocio,

tal como ha salido en el informe de gestión que presentamos para el año 1992.

Ahora podemos profundizar en lo que yo llamo los camiones y autobuses ferroviarios, transporte de cercanías que aquí se decía que era prioritario. Pregunto: ¿El déficit que genera el transporte de cercanías debe existir o no? La normativa de la Comunidad Económica Europea dice que sí, entiende que son servicios subvencionables que colaboran a la descongestión urbana. Estamos intentando que exista el menor déficit posible, pero entiendo que debe existir y que, contractualmente, se debe cobrar del Estado. En el antiguo contrato/programa se cobraba del Estado, con las salvedades que he hecho de cómo después el Estado, como no tenía totalmente el dinero, no nos lo podía dar todo, tal como la empresa solicitaba.

Servicios regionales. La mayor parte de las discusiones y de los contactos que he tenido que tener a veces con señores diputados han sido por los servicios regionales, que son servicios que tienen unas muy importantes pérdidas, por la sencilla razón de que nuestro país es un país de densidades relativamente bajas o muy bajas en determinadas zonas, donde, teniendo en cuenta que el medio de transporte hegemónico hoy en día para el ciudadano es el automóvil, el porcentaje que queda para utilizar el ferrocarril es muy pequeño y se utilizan muy poco esos servicios, poquísimo. Llevan unas ocupaciones inferiores a 50 personas muchos de ellos, y siempre hemos dicho que pueden ir por carretera.

En este aspecto, hemos iniciado un diálogo muy fructífero con las comunidades autónomas, y pienso que estamos en el camino, que es ver qué hacemos: si ponemos autobús o tren. Ahora bien, es muy difícil, allí donde estaba el tren, quitarlo, por muy racional que sea. Racionalmente, todo el mundo me dice que lo entiende, pero después no le gusta; si es de la oposición, lo utiliza diciendo que va mal porque lo hacemos mal. En fin, una serie de circunstancias razonables y comprensibles en todos los casos. El asunto es que cuesta mucho dinero mantener esos servicios regionales. Yo pregunto: Esto, que lo estamos haciendo por la decisión de regionalizar —como preguntaban los Diputados de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya—, ¿lo entendemos como una pérdida de la Compañía o como algo que se ha de subvencionar? Personalmente, les doy la respuesta: lo entiendo como algo que hay que subvencionar a través del diálogo, de la razón, dándonos todos cuenta de que, a lo mejor, estamos prestando un exceso de servicios.

Con relación a los otros servicios, largo recorrido y mercancías, avancé ya aquí que creemos que no se han de subvencionar. Lo que ocurre es que, en estos momentos, aún generan —y ahí sí que hablaría de pérdidas— pérdidas (verán la cifra exacta cuando reciban la distribución para cada uno de ellos), y en nuestro plan está llegar al equilibrio económico de ambos servicios en el horizonte del año 1998. Todos estos datos los tendrán y los conocerán, señorías. Les he dado sólo una pincelada. Después intentaré hablar sobre cada uno de los temas.

Subvenciones a Renfe. ¿Por qué en 1994 son muy su-

periores a las de 1993? La cantidad que se dio en 1993 fue muy inferior a la que se debía haber dado por la aplicación del contrato-programa. Y es también inferior a la que de verdad se necesitaba, según nuestras cuentas presupuestarias presentadas. La cantidad para 1994 es sensiblemente parecida a lo que sería de la aplicación del contrato-programa, y por eso es superior. ¿Por qué? Porque es una cantidad que se ha calculado con el Ministerio de Economía y Hacienda con un objetivo: que no aumente el endeudamiento; es decir, que en el año 1994, con la cantidad que figura en los Presupuestos del Estado, no aumenta el endeudamiento.

Respecto a por qué figuran en el presupuesto esas cantidades lo he explicado: porque hay que pagar la insuficiencia financiera heredada, porque hay que pagar la carretera ferroviaria, porque hay que subvencionar cercanías y hay que subvencionar regionales y, además, porque hay que establecer un plan de saneamiento —como bien pedía el señor González Lizondo, que se ha tenido que ausentar de la Comisión— para las otras dos unidades que han de tener equilibrio económico, tal como yo lo entiendo. Si no ha de ser así, hagamos la discusión correspondiente para cambiar estas bases, tal como lo estamos planteando con el Ministerio de Economía y Hacienda. Puede ser que sobre alguno de estos problemas, como me han preguntado puntos más concretos, vuelva a insistir. Pienso que he contestado bastante a lo que preguntaba el señor González Lizondo.

En cuanto al parque central de Valencia, como la solución a la problemática urbanística ferroviaria de la zona exige inversiones, se ha constituido una Comisión en la que están Renfe, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Comunidad Autónoma de Valencia y el Ayuntamiento de Valencia, en la línea de buscar alternativas semejantes a la del Bilbao Ría 2000, donde estamos todos colaborando —después hay una pregunta sobre esto y la contestaré— a solucionar la integración de la estación del ferrocarril en la trama urbana. Estamos todos trabajando en ello en Valencia y parece que las posturas son todas coincidentes, porque todos somos conscientes de que el dinero público es escaso, sobre todo en un país que está en crisis y el dinero público lo ha de sacar de los impuestos de todos nosotros.

Ha preguntado sobre el corredor mediterráneo, opción al trazado del AVE. Habría que profundizar en ello. Yo creo que en el corredor mediterráneo —como no está presente el Diputado no me podrá replicar—, entre Valencia y Barcelona, está en los planes del Ministerio —lo deben haber explicado— que esté totalmente acabado, a una velocidad de 200 por hora, en el año 1997. No hay que darle más vueltas al tema porque está clarísimo. Es, prácticamente, un tren de alta velocidad, y va a poner la distancia de tiempo entre Barcelona y Valencia en menos de dos horas y media, y entre Barcelona y Alicante en menos de tres horas y media. Por tanto, es un notición para la zona de Valencia.

Me preguntan por las cuentas del AVE 1993 y por la previsión 1994. Me he comprometido a mandar la previsión para 1994 a partir de noviembre, cuando la tenga-

mos. En 1993, prevemos un resultado cuya gestión será positiva, pero prácticamente cero. Sobre este tema en estos momentos tengo -y después contestaré al señor Camisón- los datos hasta el mes de agosto, que son los que están contabilizados. Después le daré el dato.

En cuanto a la rentabilidad del trazado del AVE por Valencia, yo creo que se refería a Madrid-Valencia, el MOP está haciendo un estudio, y no Renfe. Por tanto, habrá que preguntárselo al MOP. Además, creo que el estudio no está acabado.

Al señor García-Arreciado quiero contestarle que, ciertamente, las prioridades del Ministerio de Obras Públicas son para cercanías y para el triángulo Barcelona-Valencia-Madrid. Nuestro presupuesto de inversiones va a ser de 100.000 millones de pesetas; hay 75.000 millones que son inversiones que ya están en curso y, por tanto, la anualidad de las nuevas inversiones va a ser de 25.000 millones aproximadamente.

No tengo la distribución por porcentajes, pero básicamente se lo puedo avanzar. A gestión de infraestructuras en cercanías se destinan 4.800 millones en 1994. Se van a iniciar (yo ahora les daré una cifra que no sumará 25.000, porque tendrá la anualidad de 1994 más las anualidades próximas, lo digo para que nos orientemos) inversiones en mantenimiento de la red general y red de cercanías (lo que yo llamo la carretera ferroviaria, lo que son inversiones, no lo que es pagar presupuesto corriente), por valor de 35.000 millones de pesetas. El resto prácticamente son cantidades muy pequeñas: algo a circulación, a obras complementarias en el MOPU, etcétera. Básicamente todo va a ir a mantenimiento y rehabilitación de infraestructura.

El resto de programas de inversión son programas ya iniciados y que se van acabando, que serían básicamente programas en trenes y en estaciones. En estaciones, estamos ensayando nuevos sistemas: obtenemos financiación de las reformas que hacemos en estaciones a través de los cánones o ayudas que os dan las empresas concesionarias de servicios anexos a las estaciones, de instalación de zonas comerciales, etcétera.

Estas son las prioridades. Por tanto, tenemos las mismas prioridades con una diferencia, son cercanías y mantenimiento de la carretera ferroviaria. Estas son nuestras prioridades en las nuevas inversiones. Tenemos aún anualidades del pasado de todo lo que ha sido el importante esfuerzo hecho en compra de trenes, sobre todo de cercanías, trenes de largo recorrido, sobre todo Talgos, y lo que queda de los trenes de la línea de alta velocidad.

Ingresos por viajeros y mercancías para el próximo año. No lo tengo detallado en estos momentos, pero le enviaremos ese dato a partir del 30 de noviembre, que es cuando tendremos el presupuesto detallado por unidades de negocio.

Yo creo que he contestado al señor Camisón las preguntas sobre déficit, por qué aumenta, etcétera.

Respecto a los mal llamados contratos blindados, estuvo aquí el Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y creo que les explicó el asunto. Tengo una nota, pero creo que es mejor que se la mande por escrito

porque es de una página y es larga de leer. Básicamente, lo que existe en la empresa son los contratos con indemnización con relación al personal laboral de alta dirección que ha entrado en la empresa a través de lo que está regulado en el Real Decreto, del año 1985, para cargos de confianza.

En la lista de cargos de confianza, el número total son 26 personas. Las cláusulas de indemnización son: para seis personas, de 45 días por año, que coinciden con personas que tenían un contrato indefinido en la Renfe porque habían sido contratadas como se contrataban antes del Real Decreto. Es decir, antes del Real Decreto -igual que ahora-, en una empresa puede entrar una persona con un contrato con indemnización o, como es lo habitual, con un contrato fijo, con lo cual, pase lo que pase, se queda para toda la vida en la empresa o hay que proceder al despido improcedente, con la aplicación de la ley. Digo esto porque yo veo que este tema está en la palestra; que el Subsecretario se comprometió a analizarlo y porque merece la pena que le hagamos todos una reflexión sobre qué es más oneroso -si es que ha de ser oneroso-, un contrato indefinido o un contrato con indemnización. Son seis casos con 45 días por año; tres casos con seis meses de indemnización; cuatro casos con nueve meses, y 13 casos con un año; en total, son 26. Entiendo que esto no es lo que se llaman contratos blindados, sinceramente.

Sé que el Subsecretario se comprometió a estudiar el asunto y no estaría de más que hubiera unas normas claras sobre este tema, porque soy consciente de que hay normas poco claras. Pero hemos de tener en cuenta las normas propias de la función pública y las normas de la empresa privada. En el caso de Renfe, es una empresa que se le obliga a trabajar con concepto de empresa privada, y toda la presión es: disminuyan ustedes el déficit, esto no puede ser porque ustedes pierden tanto, etcétera. Vamos a ver cómo aclaramos el tema, porque en la empresa privada no tienen los sueldos de la empresa pública, ni en época de crisis. Aquí habría que hacer entre todos una reflexión un poquito más profunda y un poco menos llamativa en la manera de presentarla.

Estamos abiertos a las reflexiones profundas y constructivas en este tema, y tenemos datos de lo que se gana en las empresas privadas, está en los anuncios de la prensa lo que se gana y no hay que darle muchas vueltas porque queda bastante claro.

El estudio de Guillermo Vázquez es un estudio que no ha encargado Renfe, sino el Ministerio de Obras Públicas, creo que a través de la Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial. No era ni la del señor Panadero ni la del señor Pérez Touriño, sino la del señor Zaragoza. Este estudio lo encargaron y se acabó hace dos años y, en opinión de la presidenta de Renfe, está totalmente superado, porque preveía que la plantilla de Renfe, en el año 1996 ó 1997, fueran 42.000 personas, y ya lo son ahora. En estos momentos, la plantilla de Renfe es inferior a 42.000 personas, y todos los datos económicos de este estudio están trastocados.

Creo, sinceramente, que la respuesta a este estudio

-que lo vamos a hacer internamente nosotros- es el plan de empresa que vamos a hacer junto con el presupuesto. Vamos a presentar el 30 de noviembre, además del presupuesto de 1994, el plan de empresa hasta el año 1998. De ahí podremos sacar cuáles son las posibles consecuencias. Vamos a verlo con el plan de empresa que estará hecho con criterios de gestión, y no desde el punto de vista tendencial, como estaba hecho el estudio: la inflación será tal, tenderá de esta manera; hacia unas hipótesis de personal que no han coincidido después con la realidad y en un año sólo se ha podido hacer lo que se preveía en cinco o seis. La otra vez que estuve aquí hablé del plan de empresa, pero después nadie me dio la oportunidad de venirlo a explicar de verdad al Congreso, que sería lo interesante. Nos vemos cada año cuando se trata del presupuesto y cuando tenemos el plan de empresa elaborado no me dan la oportunidad de venirlo a explicar. Yo, de verdad, se lo pediría.

El señor **PRESIDENTE**: Tomamos buena nota. Además de que usted puede pedir la comparecencia *motu proprio*, creo que habrá suficientes estímulos entre los Diputados para pedir su comparecencia, que nos es muy grata.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Lo del ahogo financiero son formas de expresarse.

En cuanto al endeudamiento de Renfe, le he avanzado que con las cantidades que se fijan para capital y para presupuesto de explotación en los presupuestos del Estado para 1994 el endeudamiento de Renfe no se incrementa. Es decir, detendremos el aumento de esos intereses que pagamos por insuficiencia financiera y no se deteriora el endeudamiento porque, aunque la cifra no coincide con la cantidad total demandada, tenemos unas cantidades en nuestra contabilidad que son las amortizaciones. Hay que tener en cuenta que todo el presupuesto del Estado no amortiza. Esto crea unos problemas de comprensión relativamente importantes entre la manera de trabajar por parte de una empresa y el presupuesto del Estado. Por tanto, el endeudamiento no se deteriora. Si quiere las previsiones, creo que es mejor que las mande -aunque las tengo por aquí en una carpeta- porque los números de memoria también pueden tener sus fallos.

Dice que las prioridades en cercanías y corredor mediterráneo llevan a que el resto de la red quede abandonada. Ya he explicado que nuestro presupuesto de inversiones va a mantenimiento de la red básicamente, teniendo en cuenta que la red la hemos priorizado. Se lo digo sinceramente. Nuestras inversiones se han priorizado y una mayoría muy elevada va a la red que realmente se utiliza y que coincide con los flujos de movilidad de la población y de las mercancías españolas. Es decir, hay más mantenimiento donde más flujo hay. Algún día habrá que hablar en serio de los sitios donde el flujo es muy pequeño, aunque ya he dicho que creo que hemos encontrado la solución, que es el diálogo con las comunidades

autónomas para los lugares donde el flujo es muy pequeño.

Creo que he explicado la causa de las pérdidas de 1994, su incremento con relación a 1993.

Reducción de altos cargos. Me pregunta cuántos técnicos ingresaron directamente en 1988 hasta 1993. Le mandaremos por escrito la contestación porque no tenía preparada esta respuesta. Lo único que puedo decirle es que la alta dirección de 1992 era: 21 personas en el grupo de directores generales y directores de unidades de negocio y 155 directores de segundo nivel. En 1993, los 21 se han quedado igual y de 155 hemos pasado a 126. Son los números que traía hoy preparados. No tengo más del resto, que el resto de altos cargos en Renfe son: 121 unidades de negocio y directores generales; 126 resto de directores; hasta 300 son un grupo que tienen un sistema de remuneración fijo y variable y el sistema de variable va ligado a la consecución de unos objetivos que están hechos en detalle persona a persona; después hay, en lo que llamaríamos personal de estructura, hasta 1.000 personas, donde 700 cobran una variable, pero ya el detalle del cumplimiento de objetivo tiene menos especificaciones, es más general. Los técnicos se consideran dentro del personal de estructura. Este es un tema que debatimos continuamente y me han explicado que históricamente -porque el tema es si están dentro o fuera de convenio- entran y salen del convenio, según los criterios de gestión, y estamos estudiando seriamente cuál ha de ser el mejor trato que tenga que tener este personal. También le avanzo que las 1.000 personas tienen firmado con Renfe un contrato individual en estos momentos, porque como están fuera de convenio tienen un contrato individual, y los mil y pico de técnicos lo están acabando de firmar. Es un tema que no está cerrado. Estamos estudiando, sobre todo en el caso de los técnicos, qué trato tiene que haber para que sea justo. Es verdad también que creemos hay un exceso y que, en consecuencia, tiene que haber un proceso de reducción. Se elaboró un plan de jubilaciones anticipadas, ateniéndonos a lo que determina el Estatuto de los Trabajadores en este aspecto y a las leyes existentes, y ahora estamos viendo el caso de los que en aquel momento decidieron no acogerse a ese plan de jubilación para ver qué se puede hacer, porque intentamos reducirlo de la manera menos traumática posible. Es verdad que creemos que se ha de reducir porque se ha disminuido la plantilla en más de 6.000 personas en dos años, entre 1991 y 1993, y tiene que tener un paralelismo el personal llamado de estructura.

Me pregunta S. S. si vamos a cumplir los 19.000 millones de ingresos del AVE para 1993. Sí, y a lo mejor tenemos más. ¿Cuánto tenemos hasta agosto? Ahora se lo digo porque tengo el dato. Hasta agosto los ingresos de alta velocidad han sido 16.689 millones de pesetas, 67 millones más que los presupuestados. Si continúa la tendencia, los ingresos de alta velocidad serán superiores a los 19.000. Y continúa la tendencia. Esto era en agosto. Septiembre ha ido mejor de lo esperado, y en cuanto a octubre estamos en ello. Sinceramente creo que el tren de alta velocidad está siendo un éxito de público y está

siendo un éxito económico. Además, está sirviendo en estos momentos de forma muy buena a toda Andalucía occidental: está sirviendo a Málaga, a Cádiz, a Huelva, además de a Córdoba, Sevilla, Ciudad Real y Puertollano, y todas las relaciones que se producen entre todos estos corredores. Los trenes Talgo de rodamiento desplazable están funcionando con una puntualidad notable. En estos momentos estamos transportando del orden de 1.700 personas diarias en los servicios Talgo que existen. El tren de alta velocidad está transportando un promedio de unas 5.800 personas diarias. Es prácticamente el mismo—lo digo para que tengamos comparaciones—al de los viajeros que van en el puente aéreo de Barcelona-Madrid. Es evidente—y lo hemos explicado alguna vez—que el haber puesto en servicio el tren de alta velocidad ha generado lo que se llama una demanda inducida, que viene a ser del 26 por ciento de la demanda total. Es decir, personas que antes no viajaban, hacían sus gestiones de otra forma y ahora viajan a través de este sistema. Aparte de que lo más importante del tren de alta velocidad es que la cuota de mercado la ha ganado de la carretera, no la ha ganado del avión, como se dice en la prensa muchas veces. El avión sólo tenía un 18 por ciento de cuota de mercado en aquel corredor, ha bajado al 9, por tanto ha perdido la mitad, pero en aquel corredor creo que el automóvil tenía del orden del sesenta y pico por ciento—ahora sí imprevisto—y se ha quedado también en la mitad. Hemos conseguido eso que queremos conseguir en general. Parece que hay un cierto consenso, no absoluto del todo, un cierto consenso mayoritario de que en las carreteras congestionadas hay que colaborar para que no haya tantos automóviles por la protección del medio ambiente.

La cuestión de restauración no sólo se refiere a la misma, sino lo que nosotros llamamos servicio integral a bordo de los trenes. En los trenes de viajeros de largo recorrido, además de ir el maquinista y el personal de intervención de Renfe, se prestan otros servicios. Se prestan servicios de vídeo, la mayoría de la gente lo demanda, y se prestan servicios de restauración básicamente, aparte de los servicios de mantenimiento del tren, etcétera. Estos servicios se hacían por empresas distintas en el año 1991. Se hizo un concurso para hacer lo que se llamaba el servicio de restauración integral a bordo, que en vez de hacerlo empresas distintas lo hiciera una sola empresa, buscando por tanto una polivalencia de funciones. A este concurso se presentaron las empresas que lo venían realizando, pero no vamos a dar los nombres. Sólo una presentaba una oferta para todo el territorio nacional, el resto presentaba ofertas parciales para determinadas zonas y, además, ofertas muy pequeñas. Ninguna de ellas se atenía a las características y, como está solucionado en la Ley de Adjudicaciones, lo que se hizo fue estudiar el tema y se vio que una única empresa daba respuesta para todo el territorio nacional, daba todo el servicio integral. Esta empresa, a su vez, se quedaba con el personal de todas las empresas que había haciendo estos servicios. Una de ellas precisamente era una empresa pública que se llamaba Cercosa, de capital cien por cien Renfe, cuyo

personal y funciones han sido asumidos por la nueva empresa que ha conseguido el servicio de restauración. Al haber unificado empresas y al haber hecho polivalencia de funciones, evidentemente se tenía que hacer todo un plan de reconversión de personal; plan que se ha hecho con el sistema de jubilaciones anticipadas. En la adjudicación del concurso ya estaban especificados los pagos que iba a haber por el plan de reestructuración del servicio y los que iba a haber por el funcionamiento del mismo. Para la cuenta de resultados de Renfe esto ha supuesto una mejora de 1.000 millones de pesetas anuales y por eso lo hicimos. Entiendo que todo se ha hecho con una total transparencia y de la mejor manera posible aunque, evidentemente, ha dado lugar a algunos excedentes de plantilla.

No tengo ahora aquí la cifra exacta de las deudas de Correos, pero han sido admitidas. Se entiende que son deudas no de la empresa de ahora de Correos, sino de la antigua Dirección General. Por tanto, se van a poner en los presupuestos del Estado en dos años para pagar a Renfe. Se entiende que es el concepto que tiene Renfe del tema.

El trabajo que ha hecho el Tribunal de Cuentas se acababa el año 1990. Es una lástima que llevemos estos retrasos, porque ocurre que sobre lo que me pregunta el señor Camisón es todo historia, no tiene nada que ver con la realidad de hoy en día. Cartertren es una empresa de restauración que actuó en la Renfe tres meses porque había una empresa, la tradicional de toda la vida, que por una serie de circunstancias—yo no estaba pero lo sé—a la que se le rescindió el contrato y se le concedió a Cartertren, que duró escasamente tres meses y desapareció, por esas cosas que ocurren en la vida. Por tanto esto es historia.

Respecto a Medicalia y DATSA, el Tribunal de Cuentas hace su informe. El informe oficial lo envía a la empresa y ésta hace sus alegaciones. En la empresa no hemos visto el informe oficial del Tribunal de Cuentas. No hemos podido aún hacer las alegaciones. Me llama la atención que sepan más cosas del informe del Tribunal de Cuentas que nosotros—quizá es lógico que ustedes lo sepan, pero no sé si lo saben oficialmente—porque en la empresa no lo sabemos oficialmente y no hemos podido presentar nuestras alegaciones. Es lógico que yo antes de contestarle quiera ver nuestras alegaciones sobre este tema, que en general no domino porque no es de la época de mi gestión. Esto se acaba, ya le digo, en el año 1990.

Señor Andréu, el aumento de la aportación al Estado creo que ya lo he explicado. Los conceptos no quedan detallados. Yo creo que ustedes pueden ayudarme a que queden detallados. Deberían quedar detallados por los conceptos que he dicho y vuelvo a repetir, y perdonen: intereses de la deuda debido a insuficiencia financiera, un concepto; otro por mantenimiento y gestión de la infraestructura de la carretera ferroviaria; otro por ayuda, subvención, la palabra que se acabe determinando, a los servicios de cercanías, semejante al que se da a los metros (yo no sé si al representante del metro de Madrid ustedes le han pedido que comparezca y que no pierda

dinero, porque pierde mucho dinero también; en viaje-ro/kilómetro habría que ver quién pierde más); y otro concepto sería subvenciones a servicios regionales y el plan de saneamiento de adecuación financiera de los servicios de largo recorrido y de mercancías. Esos deberían ser.

La disminución de la inversión de Renfe creo que es muy pequeña. La inversión en Renfe es correcta. Lo que nosotros creemos -y parece lógico, siendo una empresa que tiene que recibir compensaciones del Estado desde un punto de vista empresarial como objetivo- es que nuestra inversión tendría que ser igual al volumen de nuestras amortizaciones. Este es nuestro montante de inversión. Todo lo que exceda nuestro volumen de inversiones, que lo aporte el Estado a través de programas de inversiones diferentes, porque es una empresa que, dadas sus características, no puede obtener dinero para financiar más inversiones, en el fondo se ha de endeudar, y al endeudarse es cuando degenera las cifras de intereses que yo les leía: 62.000, 27.000 y 32.000, más o menos. Estamos hablando de unas cifras de intereses de ciento y pico mil. Mejor es que estos intereses se paguen de verdad a través del presupuesto del Estado. Por tanto, la cifra de inversión ideal es la cifra de amortizaciones, y en el año 1994 ya se parecen sensiblemente, creo que son 85.000 millones de amortizaciones y van a ser 100.000 de inversiones.

Por lo que se refiere a los programas que pueden verse afectados, en mi opinión las demandas y las necesidades de la población son infinitas, pero yo creo que ustedes son los gestores del presupuesto y saben mejor que yo que las demandas y las necesidades son infinitas. **(El señor Ríos Martínez: Los gestores son ustedes.)** Bueno, pues nosotros. Es muy difícil. No creo que ninguno de ustedes pudiera solucionar el problema de recursos infinitos para demandas infinitas. Tendría que priorizar cualquiera, en su caso. Por tanto, desde nuestro punto de vista y desde nuestras priorizaciones no se ven afectados.

En cuanto a las enajenaciones del inmovilizado estamos siguiendo una política muy clara. Es decir, aquellos terrenos que no son necesarios para la prestación del servicio de trenes tienen dos grandes componentes: son terrenos situados en medio del campo o en ciudades pequeñas de escasa población y, además, donde la población decrece y, por tanto, no tienen prácticamente valor de mercado, o están muy bien situados en el centro de las ciudades importantes del Estado español. Estamos actuando en los terrenos que están situados en ciudades. En todas las ciudades trabajamos codo a codo con el ayuntamiento para encontrar el acuerdo sobre la consideración que el plan urbanístico de la ciudad tiene que tener con respecto a aquellos terrenos. Teóricamente podrían producirse, a través de las nuevas calificaciones urbanísticas, ingresos para Renfe. Todos ellos figurarán en el capítulo de ingresos, pero todos ellos repercuten en la mejora de la ciudad. La ciudad no nos aprueba el planeamiento y nosotros no nos comprometemos a hacer las reformas que desea. Es así de obvio y así de lógico. Por tanto, la venta del patrimonio inmobiliario para Renfe no va a

suponer un ingreso económico ni para la empresa, que en el fondo es una empresa pública y sería para todos los españoles, ni para los españoles, para los contribuyentes, porque los hay que no contribuyen. Va a suponer un ingreso que va a figurar como ingreso, pero en el capítulo de gastos va a figurar como inversión o lo que sea en la ciudad correspondiente. Además, en los planes urbanísticos también estamos pidiendo que entren las comunidades autónomas, porque también ocurre que pactas una cosa con el municipio correspondiente -y esto ya lo hemos aprendido- y después la comunidad autónoma no le da las bendiciones, con lo cual tenemos que volver a pactar. El señor Morlán se ríe porque conoce unos casos de Aragón. Por tanto, nuestro patrimonio no es nuestra solución, ni mucho menos. Lo que sí es verdad es que hay que racionalizarlo, y en ello estamos. El que no se necesita para usos ferroviarios se le ha de dar una solución urbanística buena y coherente, y se ha de integrar bien el ferrocarril dentro de las ciudades.

En San Sebastián de los Reyes los terrenos no son de Renfe, sino de Equidesa, una empresa filial. Renfe ya contabilizó en su momento las pérdidas correspondientes. El Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes debe expropiarnos a nosotros y a los demás propietarios de la zona. Si el precio de expropiación que ponga el Ayuntamiento no nos satisface, acudiremos al Tribunal de Expropiación, que fijará el justiprecio, que me temo que no será el que estima el Ayuntamiento, y espero que el Ayuntamiento, porque además es de ley, mida a los propietarios de todos los terrenos con el mismo rasero y, por tanto, les aplique el mismo precio. Hay que pedir justicia en todos los aspectos y espero que el Ayuntamiento, en estas cosas, cumpla la ley, porque también he leído en la prensa alguna cosa un poco singular, seguramente porque no han entendido bien a los señores del Ayuntamiento.

En cuanto a los datos que solicita respecto a los ingresos por viajero por cada una de las unidades de negocio se los mandaremos en diciembre.

El plan de empresa lo estamos elaborando y lo acabaremos el 30 de noviembre. En él figurarán las previsiones de empleo y todo lo referente a las promociones. Le avanzo que en la firma del último convenio colectivo se produjo un cambio muy importante en el tema de movilidad, no de promociones. En estos momentos la movilidad de la empresa, que antes se realizaba a nivel nacional, se está realizando a nivel provincial, que fue lo que se pactó con las fuerzas sindicales presentes entonces. Esto significa que, como en el proceso de jubilaciones ha habido vacantes de plantilla y por el proceso de racionalización de los sistemas de trabajo está habiendo sobrantes de plantilla, los acoplamientos se están haciendo a nivel provincial; primero, en la misma categoría y remuneración; después, en la misma remuneración aunque sea diferente categoría; y por último, en diferente categoría y diferente remuneración. Una vez acabados los primeros pasos podrá haber, si es necesaria, una movilidad interprovincial, pero de momento se está haciendo a nivel provincial. Este es un tema importantísimo, porque un sistema de movilidad a nivel nacional significaba tener

moviéndose en un año, en una empresa de 42.000 personas, a 10.000, todas moviéndose a lo largo del país y cobrando por desplazamiento, ya que se dan unas primas por desplazamiento, supongo que es parecido a lo que ocurre con la Función pública.

En cuanto a las preguntas del señor Ríos referentes a los planes para captar mercancías, le diré que se están haciendo estos planes. Es mi interés y del equipo de gobierno racionalizar mucho mejor el servicio de mercancías y, aunque este servicio es muy complejo en nuestro país porque la mercancía exige gran carga y gran distancia, estamos trabajando para captar nuevos clientes. Sin embargo, en un año de crisis, nos hemos encontrado con que nuestros primeros clientes también la sufren. Ensidesa -el primero de todos-, con un 17 por ciento del tráfico que se realiza en cargas, ¿ha aumentado sus tráficos? No; han disminuido. ¿Por qué? Porque hay crisis y está vendiendo menos. Nuestro segundo cliente es Repsol, que ha disminuido un poquito sus tráficos. El tercer cliente es Semat, tráfico de automóviles; la producción de automóviles ha bajado el 30 por ciento, lo que coincide con lo que ha bajado el transporte de automóviles por tren, el 31 por ciento. Otro cliente es Endesa, Empresa Nacional de Electricidad, que sí sube. Después tengo otras que ya no voy a mencionar, pero les diré que entre nuestros clientes estaban: FESA, Cros, Enfersa, etcétera. Por ahí, es evidente, nuestros tráficos han bajado. Ahora, ¿no hemos hecho nada por remediar eso? Sí hemos hecho. Hemos empezado a captar nuevos clientes y hemos captado los siguientes: Cepsa, Celsa -estoy diciendo nombres de empresas y a lo mejor no es costumbre, pero lo hago para que tengan mayor información-, Leche Pascual, Agrios de Zamora, Grupo Ferruzzi, etcétera. Estamos trabajando en un sistema para, con los nuevos clientes, conseguir lo que estamos perdiendo de los antiguos. Si ustedes quieren yo les puedo decir que estoy empeñada en captar mercancías. Ahora bien, no se puede comparar la situación de las mercancías en España con la situación de las mercancías, por ejemplo, en Estados Unidos, donde entre las dos zonas urbanas del país median 2.000 kilómetros y donde sí se adapta muchísimo la gran carga y la gran distancia. Nosotros tenemos casos como pueden ser los de un mercado entre Valencia y Barcelona, o entre Zaragoza y Madrid, en el que no tiene sentido que las mercancías vayan por ferrocarril sino que están condenadas, a la fuerza, a ir por carretera porque la distancia es muy pequeña. Hemos hecho análisis y, por debajo de los 400 kilómetros de distancia, la ruptura de carga lo encarece extraordinariamente por el hecho de que siempre tiene que ir camión ferrocarril, ferrocarril camión, para llegar a casa del cliente, con la excepción de Ensidesa, las fábricas de automóviles y cuatro más que nos pueden dar trenes llenos. En este tema estamos trabajando muy en serio y creo que el plan de empresa va a ser novedoso en este aspecto.

En cuanto a convenios con la entidad Metropolitana del Transporte y Ayuntamiento de Barcelona, son convenios de obras que ya están acabadas. Si alguno de ustedes va a Barcelona podrá comprobar que no podría circular

por las nuevas rondas si no estuvieran ya acabadas totalmente las obras que hizo Renfe en su día; lo que queda pendiente son problemas de liquidación como siempre ocurre, ya que los ayuntamientos normalmente tienen problemas económicos y la entidad Metropolitana del Transporte creo que es un conjunto de varios ayuntamientos del área de Barcelona, pero está todo acabado.

Convenio en Bilbao. Yo creo que lo importante es todo el trabajo de Bilbao Ría-2000. Se ha constituido una empresa para poner en uso todos los terrenos con que cuenta Renfe, FEVE, Puerto y una empresa nacional que era del INI pero que no recuerdo ahora su nombre, para darles un valor urbanístico y, a su vez, lo que se obtenga de esa puesta en uso se reinvertirá en mejoras en la red ferroviaria, junto con el dinero que va a aportar el Estado y la Comunidad Autónoma Vasca. En Bilbao Ría-2000 están todas las empresas relacionadas con el Estado, la Comunidad Autónoma Vasca y el Ayuntamiento de Bilbao.

Accesos a puertos. Ya le he dicho que estamos trabajando en serio en el tema de captar mercancías y también estamos trabajando en serio en el tema de puertos. Ya hay puertos en donde Renfe tiene un representante, como es el caso del puerto de Pasajes y el puerto de Tarragona, y yo lo he solicitado también para todos los puertos importantes del país. ¿Por qué? Porque el puerto es importantísimo para el tráfico combinado, el tráfico por contenedores, puesto que es el proveedor de ese tráfico. Estamos trabajando con el Ministerio en este tema.

Cuando tenemos que proceder a la regionalización de inversiones es muy complejo el tema, porque la inversión más importante de una empresa como Renfe es una inversión para que se muevan, no para que se estén quietos en una región. Por ello, las inversiones de Renfe, la gran mayoría de las veces, no son regionalizables, puesto que todas las inversiones que se realizan para comprar trenes o para colaborar a que la vía esté bien y dé, por tanto, una buena fluidez entiendo que no es regionalizable, porque el objetivo de arreglar una vía entre Almería y Granada, por ejemplo, no es hacer una cosa en Almería y otra en Granada sino que va compartido, y es muy difícil compartir todo esto y regionalizarlo. Sólo son regionalizables las inversiones que se hagan en infraestructuras o en los casos de convenios con las comunidades autónomas en estaciones, etcétera. Hay una parte muy pequeña que se puede regionalizar y en la que ya lo hemos hecho, pero advertimos que lo que resulta regionalizable quizá sea el 30 por ciento del total de nuestra inversión, si es que llega, todo ello desde un punto de vista conceptual, puesto que somos una empresa que nos dedicamos a la movilidad, nuestra función es mover y resulta sumamente difícil convertir en estático algo que es móvil. Yo creo que es un problema que se entiende perfectamente.

Respecto al convenio con la Comunidad Autónoma de Murcia sobre el intercity, recientemente se ha tenido una reunión en la que se ha tratado el tema de la mejora de su velocidad. La Comunidad Autónoma quiere un tren directo a Madrid y lo paga, con una serie de condicionantes, lo paga por debajo de una determinada ocupación. Se

han mantenido unas reuniones y yo creo que estamos totalmente de acuerdo.

En Cartagena estamos realizando un estudio de lo que costarían las alternativas, y como difícilmente la generación de terrenos que hay en Cartagena podrá pagar el costo de toda la obra que se pide, vamos a ver si hay dinero público para hacerlo. Sinceramente creo que tendría que ser el MOPU; habría que preguntárselo al señor Pérez-Touriño, una vez acabado el estudio. Lo mismo ocurre con el ayuntamiento de Murcia, que está totalmente en esta filosofía que he dicho de llegar a acuerdos, como Valencia, etcétera. Tenemos una lista larguísima de ciudades, que hoy no he traído, en las que estamos trabajando: Alicante, Valladolid, Palencia, Burgos, León, Gijón, en fin, en media España. El problema es cuando hay que acudir a alguien que invierta a fondo perdido, que es cuando te pones en la cola de las prioridades.

En pasos a nivel se va realizando el trabajo de acuerdo con lo previsto, se van suprimiendo muchos (no he traído la relación), e incluso se van buscando fórmulas para la gestión de los pasos a nivel en líneas de débil tráfico, etcétera. Es un tema que no está en absoluto parado, en el que se sigue trabajando, y la verdad es que la siniestralidad ha disminuido de manera notabilísima en este aspecto.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Sala, por esta intervención larga y precisa. Tenemos veinticinco minutos, lo cuál nos da pie a un turno de réplica.

Empecemos por el señor García-Arreciado, del Grupo Socialista.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: No es un turno de réplica, simplemente quiero decir que al menos este Diputado no recuerda haber recibido el informe de gestión del año 1992. Como creo que es un documento importante, ruego que se vuelva a remitir.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camison.

El señor **CAMISON ASENSIO**: La señora Presidenta de Renfe, bien es verdad que con toda cortesía, me ha hecho una admonición en un momento que yo no la estaba escuchando. Yo creía, señora Presidenta, que el problema que tenía es que la escuchaba demasiado. No se preocupe, que voy a seguir atento a todas sus actuaciones políticas como máxima responsable de esta empresa pública tan importante para el país. No se preocupe.

Ha explicado con profusión de datos y de tiempo el problema de lo que llama su teoría de la carretera ferroviaria. Ha hecho una afirmación que a nosotros nos preocupa, cuando ha dicho que los vehículos, sobre todo los camiones que transitan por las carreteras españolas, no pagan la carretera. Esto es una afirmación que no concuerda con la opinión que tienen del mismo tema los transportistas de carretera. ¿Por qué? Porque cuando ha hecho estas afirmaciones se ha referido sobre todo a los costes de mantenimiento, porque los costes de construc-

ción normalmente van a través de los presupuestos y, por supuesto, no intervienen en la amortización. Ahí está, por ejemplo, el caso de la imponente inversión de la infraestructura del tren de alta velocidad, imponente inversión, y sin embargo no se traduce, en absoluto, en amortizarla por los viajeros. Luego entendemos que debe referirse exclusivamente al mantenimiento de la carretera ferroviaria, que usted llama, y si la hemos de comparar lo deberemos hacer también con el mantenimiento de la carretera convencional española. Es cierto que los transportistas no pagan peaje, pero pagan impuestos, entre ellos todos los de adquisición de sus camiones, que son impuestos realmente importantes. No voy a entrar en el impuesto de la energía, puesto que también las unidades de Renfe pagan sus impuestos por la energía consumida, pero es que las asociaciones de transportistas, cuando defienden la teoría contraria a la de usted, alegan una relación de impuestos que creo que llega hasta once. Pero, en fin, creo que es un debate que deberíamos trasladar a otro momento.

Ha habido una aseveración reiterada que a mí me ha preocupado también, cuando nos anuncia que nos enviará documentos y datos para final de noviembre o diciembre. Yo quisiera recordar a la señora Presidenta que en este trámite, que es el debate presupuestario, el Reglamento de la Cámara establece mucha urgencia en remitirlos, creo que cuarenta y ocho horas. Si esos datos que quiere enviarnos en esa fecha que ha anunciado estarán consumados, también agradeceremos que nos los envíe entonces, pero ahora hay que mandar los que pedimos en la situación en que estén, los que estén contrastados, contrastados, y los que estén como proyecto, como proyecto de expectativa de esos datos. Quisiera llamar la atención porque estos datos nosotros los necesitamos para el debate presupuestario y para la formalización de enmiendas. En esa línea nos hemos enterado, en su explicación, de que dispone de este estudio que yo cité, que se había redactado hace unos años. Aparte de que nosotros hagamos la petición al señor Zaragoza, le rogaría que, puesto que lo tiene, nos lo remita si es tan amable.

Señor Presidente, yo quisiera llamar la atención sobre dos aspectos, ya que la señora Presidenta ha insistido en el tema, y son como preguntas complementarias. Los últimos datos que tenemos nosotros sobre la publicidad y el coste que se viene formalizando por Renfe respecto al tren de alta velocidad —es público, es importante— son una adjudicación por 550 millones de pesetas, para publicidad exclusivamente del AVE, creo que a la empresa Publintegral. La pregunta que hacemos es a cuánto ascienden durante los años 1992, 1993 y previsión para 1994 los gastos de publicidad del AVE. Dos preguntas más: ¿se carga el gasto de esta publicidad —esta cifra de 550 millones— en la cuenta de explotación de ese corredor ferroviario? Segunda pregunta: ¿se hace una promoción semejante en el resto de corredores ferroviarios españoles?

Termino, señor Presidente. Usted sabe que en la tarificación de los distintos corredores españoles hay ciertas disonancias. Nosotros hemos hecho un estudio hace cuatro

o cinco meses, en el que, haciendo una comparación de las tarifas del AVE con el resto de los largos recorridos desde Madrid a las cincuenta provincias, en términos de unidades comparativas —la comparación tuvimos que hacerla necesariamente puesto que no hay AVE de Madrid a ninguna otra ciudad con los Intercity y los Talgo—, esos precios —en la unidad que se debe medir es en pesetas/kilómetros— oscilaban desde 13,58 pesetas/kilómetro a arcelona y Cádiz hasta las 20,29 pesetas/kilómetro en Ciudad Real. Esa era la horquilla. Sin embargo, es un hecho que en algunas ofertas de itinerarios de alta velocidad ese índice es solamente de 8,91 pesetas/kilómetro. Ante este hecho le preguntamos qué previsiones tiene Renfe respecto al mantenimiento o variación de las tarifas del tren de alta velocidad y en qué sentido se variarían, si ése es el proyecto de Renfe.

Eso es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Andreu, del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señora Sala, le he oído comentarios sobre el uso de la carretera y la diferencia de trato económico que tiene la carretera respecto a la vía ferroviaria. Yo, desde luego, me siento más cerca de los comentarios que usted hace de los que he oído en la anterior comparecencia al señor Panadero; repito que me siento más cercano a los comentarios que usted hace. Pero a mí me preocupa bastante que haya tal diversidad de opiniones en el Gobierno, aunque usted no es estrictamente del Gobierno, es responsable de una sociedad estatal. Me parece bastante preocupante que en el Gobierno el señor Panadero piense tan taxativamente que no debe haber ninguna carga financiera sobre la carretera y el transporte de viajeros y que usted tenga una opinión diferente. Independientemente de que yo esté más cercano a su criterio, yo creo que sería interesante un careo entre el señor Panadero y usted, o una comparecencia conjunta, para ver si nos aclaramos en cómo debe ser el futuro tarifario del conjunto del transporte español. Yo quiero hacer notar esta profunda discrepancia que existe en el ámbito del Gobierno. No diré el Gobierno *stricto sensu* porque en la organización que tenemos usted es responsable de una empresa, aunque es un cargo de confianza política, evidentemente.

Quisiera hacerle notar que nosotros, como usted bien sabe, somos parlamentarios y las labores que tenemos son la de control del Gobierno y la presentación de iniciativas. Difícilmente le podemos ayudar a que usted nos desmenuce en qué se van los 225.000 millones de pesetas que aporta el Gobierno. Esta es una labor que usted nos tiene que aportar aquí. Desde luego, independientemente de los comentarios que le ha hecho el anterior portavoz sobre los plazos en que tiene que entregar esta información, hay un tema que me preocupa, y es cómo se hacen los presupuestos. Es decir, me preocupa si no están claras las partidas presupuestarias a las que deben ir los 225.000 millones de pesetas. Si no va a estar hasta el 30

de noviembre, ¿cómo demonios se hacen los presupuestos en este país, si no se sabe a dónde van a ir los dineros de la aportación estatal? Es realmente preocupante. Entienda usted que como controlador de la acción del Gobierno, como controlador de los presupuestos y dado que tengo que dar un voto para decidir si se prueban o no, estoy francamente preocupado de que no se tenga claro a dónde van a ir esos 225.000 millones de pesetas.

Quisiera hacerle notar también algo que ya le hice notar al señor Panadero y al señor Pérez Touriño, pero se lo digo porque ha hablado de ello, y es la cuestión de los tráficos inducidos. Fíjese usted lo que está diciendo: Hemos conseguido inducir hasta un 26 por ciento de tráfico en la línea Madrid-Sevilla y creemos que eso es bueno para los problemas de medio ambiente, etcétera. Yo le digo a usted: ¿Cuánto podríamos inducir nosotros si se mejorara la línea entre Madrid-Oviedo, por ejemplo? ¿Cuánto podríamos inducir nosotros de tráfico si se mejorara el conjunto de la red arterial ferroviaria en España? ¿Cuánto le podríamos robar a la carretera? Yo creo que hay una incoherencia importante en la concepción del transporte ferroviario en España. Ustedes nos hablan de tráfico inducido para las redes que les interesan porque han sido unos proyectos políticos comprometidos, de cuyo éxito nosotros nos alegramos y lo hemos reiterado en numerosas comparecencias del Ministro y de otras autoridades, pero aplíquenle el cuento al resto de la red arterial ferroviaria española. Probablemente se podría inducir muchísimo tráfico ferroviario si se produjera una mejora de esa red arterial ferroviaria.

A veces, por el tono que emplea, parece que está usted molesta porque le hacemos comparecer. Yo creo que no debe usted molestarse. Comprenda usted —ni siquiera tiene que comprenderlo— que estamos en nuestro derecho de hacerle comparecer porque estamos controlando el presupuesto y comprenda que es absolutamente necesario que se aclaren estos conceptos. Tampoco nos examine usted a los Diputados, porque parece que nos quiere examinar y nos abronca continuamente como si le preguntáramos cosas que no debiéramos preguntarle. Tenemos que preguntárselas.

Para terminar, quisiera que nos explicara el proceso de esas empresas que van a competir con Renfe en el tráfico de mercancías, pues han aparecido determinadas informaciones. Quisiéramos que usted nos diera alguna explicación en ese sentido. Le reitero que quisiéramos conocer las informaciones que han pedido otros portavoces sobre la memoria de gestión de 1992 y, por supuesto, todas las informaciones que hemos solicitado, que creemos importantes para nuestro criterio sobre los presupuestos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Quiero hacer tres demandas de información, después de la explicación que ha dado la señora Presidenta de Renfe. Desde mi punto de vista, el objetivo de estas preguntas es conocer los presupuestos y poder enmendarlos, si creemos que son posi-

bles de enmendar. Yo lo he encontrado contradicción. Ha dicho usted que la minoración de transferencias de capital del Estado es insignificante porque le reducen 5.000 millones, pero a renglón seguido ha dicho que el problema que tiene es invertir en la conservación de la red, porque tiene que endeudarse para hacerlo cuando era competencia del Estado. No será un problema de no ver que la minoración del Estado es importante. El Estado le manda a usted 16.000 millones para el saneamiento financiero por transferencia de capital y le manda 41.000 millones de pesetas para invertir en la aportación de la propia red. En este sentido sería loable que las lamentaciones del funcionamiento interno se solucionen dentro del equipo al que usted pertenece y que le ha nombrado para gestionar esto. Nos parece muy bien escuchar sus lamentaciones y las trasladamos como propuesta que podamos hacer.

Tres preguntas en concreto sobre lo que ha sido su explicación. Nosotros no compartimos el criterio de pérdidas que usted aplica para largo recorrido, para zonas que puedan tener una inversión determinada, porque creemos que hay realidad de servicio público. En concreto usted ha hecho referencia al convenio con la comunidad autónoma diciendo algo así que como quieren un tren, lo tienen. No. En ese convenio usted se comprometió a reducir el tiempo del recorrido y la velocidad en esa zona. En ese convenio, además de que la comunidad aportara un dinero, usted tenía una parte de compromiso. Y yo le he preguntado: ¿qué actuaciones ha hecho usted en la conservación para lograr eso que se llamaba «velocidad» en ese convenio?

El convenio con el Ayuntamiento de Cartagena está firmado en febrero de 1993 y en junio de 1993 tendría que haber tenido unas conclusiones para incorporar inversiones en 1994. Por lo que usted ha dicho, he entendido que no hay ninguna actuación para 1994. Por tanto, el convenio vuelve a aplazar un problema que viene ya de hace casi 10 años. Es verdad que esos problemas los habrá heredado y no tiene ninguna realidad distinta.

Por último, me gustaría que en las regiones que nos vemos fuera de la concentración de inversión —por eso le he preguntado por la regionalización—, usted nos pudiese aportar la parte que pudiera ser regionalizada en inversión de infraestructuras. Yo sé que no va a poder regionalizar en lo que es infraestructura de tren, de terminal de vagones, etcétera, pero sí en la infraestructura en la que se va a invertir en una zona determinada. Usted ha hablado de estaciones, infraestructura de conservación de la red, etcétera, sobre todo cuando tiene que mantener una velocidad. A nosotros nos gustaría, como región, no compararnos con el éxito del AVE. Habría que saber la relación intermodal que ha tenido con el aeropuerto y la inversión que se ha hecho allí, pero en fin, no entramos en eso. No queremos esa velocidad, no queremos tampoco la velocidad de 220 kilómetros de Valencia a Barcelona, pero sí quisiéramos lograr la velocidad de 160 en la comunicación de nuestra región con la parte exterior. Por tanto, nos gustaría conocer si va a realizarse alguna ac-

tuación para lograrlo y si ustedes van a hacer alguna propuesta al Gobierno.

En cuanto a captación de mercancías, hay demandantes de mercancías por ferrocarril, por ejemplo, en la zona oriental de Almería, Olula y Macael. Se podía haber planteado captar otras nuevas mercancías. En suma, no pienso que la actuación de Renfe sea gestionar a la baja y liquidar meramente por reducción sino, al revés, ejecutar una política más agresiva para captar nuevos servicios que no se tienen.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguien en la sala del Grupo Vasco (PNV) quiere intervenir? **(Pausa.)** ¿Alguien del Grupo Mixto? **(Pausa.)**

Le damos la palabra a la señora Sala para que dé respuesta final. Nos quedan 10 minutos y durante ellos creo que puede contestar breve y sucintamente y dar satisfacción a todos los Diputados.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Respecto al tono le ruego, señor Andréu, que me perdone. Cada cual tiene su estilo, y yo tengo un estilo que por querer ser muy concisa y clara probablemente a veces tenga una apariencia un poco dura. Aquí hay pocas señoras Diputadas, pero ya saben que a las mujeres que nos hemos visto obligadas, por suerte o por desgracia, a luchar más duramente a veces se nos ha endurecido un poco el tono. Perdonen. No tiene, en absoluto, nada que ver con ustedes. Personalmente estoy encantada de venir a explicar, pero quiero hacerlo rápidamente y con concisión y, al simplificar, de alguna manera la explicación se endurece y pierde amenidad. Pero evidentemente me parece muy bien todo lo que ustedes dicen. Hay cosas en las que coincido y cosas en las que discrepo. Pero para eso estamos, para coincidir y discrepar.

En cuanto a la carretera ferroviaria, no creo que haya, en absoluto, ninguna diferente interpretación con el señor Panadero. Yo ya he dicho que los camioneros pagan sus impuestos, y no se preocupen. Para que el tema se aclare y se entienda, si se tiene que poner en el contrato-programa de Renfe que los camiones y los autobuses, es decir, los trenes de viajeros y los trenes de mercancías, que utilizan la carretera ferroviaria, tienen que pagar los mismos impuestos que pagan los camioneros por el uso de la carretera viaria, se pone. No hay problema. Seamos un poco serios. Los impuestos que pagan los camioneros y las empresas de autobuses por el uso de la carretera no cubren, ni de lejos, el coste del mantenimiento de esas carreteras, pero ni a años luz. Probablemente se tenga que hacer el cálculo, si se hace. Y para evitarnos hacer el cálculo, porque a veces los hacemos muy complicados, no se preocupen, les avanzo que a partir de ahora el señor Panadero y yo diremos que los camiones ferroviarios y los trenes pagarán los mismos cánones —en este caso, son cánones, más bien es un concepto de impuesto— que no sea el impuesto sobre sociedades, obviamente, que también me gustaría saber el montante de impuesto sobre sociedades que pagan en nuestro país las empresas de

camiones y de autobuses. Es casi una pregunta que lanzo, porque la sorpresa que nos llevaríamos sería notable.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Sería cuestión del Ministerio de Economía y Hacienda.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): De acuerdo. Pero es lógico, señoría, que yo, como Presidenta de RENFE, intente que la carreteo no ferroviaria tenga una total transparencia y que cumpla todo lo que ha de cumplir. Porque ¡cuidado!, nosotros pagaríamos nuestros impuestos, los mismos y equivalentes, si se cumpliera por las empresas que utilizan la carretera normal toda la legislación. Ya sé que ustedes dirán que es una cosa del Ejecutivo. Estoy de acuerdo, pero es una cosa de todos, y lo sabemos.

Sobre el asunto de los datos, enviaremos a la mayor celeridad los datos concretos que me pide. No se preocupe, señor Andréu, el presupuesto que nosotros hemos mandado es un presupuesto que se ha realizado en el mes de junio. En el mes de junio ¿se sabe, realmente, y se puede pensar qué previsión de ingresos habrá para el año 1994 de forma científica y por unidades de negocio? Pues aún no, sobre todo en un año como el presente en el que no sabíamos exactamente la incidencia de la crisis. Por tanto, es un presupuesto que se realiza, con mucha semejanza a lo que después va a ocurrir, desde un punto de vista más tendencial que de ese análisis microeconómico partida a partida. Lo que vamos a tener en noviembre es el análisis microeconómico, tema a tema, en el que en nuestro presupuesto van a figurar miles y miles de datos. Esto es lo que vamos a presentar el 30 de noviembre. Ahora bien, tienen ustedes razón en que los necesitan ya. Muy bien. Los datos que me han pedido, que yo creo que los he anotado pero quizás sería mejor, si fueran tan amables, que nos enviaran una relación por escrito para saber exactamente cuáles son los que necesitan, los mandaremos en 15 días. Los datos de ingresos serán una estimación, porque faltarán. Les puedo avanzar que lo que el año pasado presentamos en el llamado PAIF es lo que este año vamos a cumplir; vamos a cumplirlo totalmente en el 1993. Hablo del año pasado porque me refiero al presente real, pero al pasado presupuestario. Por tanto, perdonen porque me he confundido en los detalles de datos. Mandaremos los que buenamente creamos que podemos dar con una cierta verosimilitud, y que parece lógico que se nos soliciten, que creo que son todos los que han pedido.

El señor **PRESIDENTE**: Créo que recogiendo el sentir de la Cámara y de todos los grupos, los señores Diputados necesitan un mínimo de información que no nos satisface recibirla dentro de 15 días. Siendo pacientes para recibir estos miles de datos en noviembre, que nos parece muy bien, en estos momentos, la premura para presentar enmiendas, si procede, a los presupuestos obliga a los Diputados a disponer de un mínimo de información que permita ejecutar las iniciativas parlamentarias

que crean oportunas; y nos gustaría saber si eso es posible o no es posible, porque lo han pedido todos los grupos.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Si se me permite decirlo, el Presupuesto de Renfe no es enmendable.

El señor **PRESIDENTE**: Aunque no sea enmendable, las transferencias que el Estado realiza para la partida de Renfe pueden ser analizadas y, por tanto, juzgadas. No significa solamente enmendar la partida sino conocerla y saber de las transferencias financieras totales del Gobierno cuánto va a Renfe y por qué motivos.

Continúe, señora Sala.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Me han pedido, en concreto, cuentas del AVE para 1993 y previsión para 1994. Vamos a mandárselo al señor González Lizondo, aunque la previsión, vuelvo a decir, no será de detalle.

El señor Camisón pide el déficit de Renfe de 1992. A mí me ha sorprendido que no hayamos enviado el informe de gestión, pero lo vamos a enviar, y perdone señor García-Arreciado. Por tanto, el déficit de 1992 lo tendrá porque está en el informe y está bien explicado todo. Yo creía que se había mandado. Aquí está personal de mis servicios y ya les digo que inmediatamente traigan una camioneta para que esta tarde todos tengan el informe de gestión de 1992.

El señor **PRESIDENTE**: Que traigan un vagón.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): El vagón no llega aquí. (El señor Guerra Zunzunegui: Una locomotora.)

Otro dato concreto era el de los ingresos estimados de cada una de las unidades de negocios viajeros, mercancías, cercanías, que vamos a mandar también. Creo que no hay nada más.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Para una cuestión de orden, señor Presidente. Creo que, a pesar de lo explicado por la Presidencia, a la vista de lo que dice la señora Presidenta de Renfe no han quedado claros dos conceptos. Primero, que el plazo reglamentario son 48 horas y, segundo, que nosotros hemos hecho ya lo que tenemos que hacer como oposición, que es pedir la comparecencia. Todos los datos figuran en el «Diario de Sesiones», que es la referencia que nosotros vamos a tener para ver las explicaciones de la señora Presidenta, al que ella también puede acudir. Reitero lo que he dicho ya en otras comparecencias, que a lo largo de las intervenciones hay muchos matices que no se pueden resumir en unos momentos. Por tanto, sugiero que la Presidenta de Renfe, o su personal, se provea del «Diario de Sesiones» e intente mandar a la Presidencia de esta Cámara el máximo de datos que sea posible. Así de sencillo.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Sobre la línea de lo solicitado, supongo.

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto, sobre la línea de lo solicitado, que figura en el «Diario de Sesiones» de la Comisión. No hay ningún problema.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Habíamos terminado el tema de los impuestos que yo llamo de los camioneros y el de los datos. Voy a decir una cosa pequeñita sobre los datos porque me ha sorprendido y me gusta precisar las cosas, sinceramente. Los datos que enviaremos en noviembre no son consumados; los datos de 1994 realizados el 30 de noviembre de 1993 no son consumados, porque usted ha dicho que serán consumados. (El señor **Camisón Asensio**: Algunos sí.)

En cuanto a la publicidad prefiero contestárselo todo por escrito. Sólo le digo una cosa, que en las cuentas que he dado del AVE está la publicidad, igual que en las demás cuentas de todas las unidades de negocio está la publicidad. El contrato que usted dice con la empresa Publintegral es un contrato no sólo para el AVE. Es un contrato que se hace una vez que se han diseñado las campañas. Son mayoristas de publicidad, no son lo que entendemos por publicistas que diseñan la campaña, y son los que después lo ponen en los diferentes medios. Este contrato no es sólo para el AVE, es para toda la casa. Se van haciendo contratos con diferentes mayoristas por distintos plazos y diferentes cantidades, porque son cantidades abiertas. Se hacen unos contratos abiertos con estos nuevos sistemas de contratación que hoy día se están ensayando en todo el mundo. De todas formas, se lo contestaremos con todo detalle.

En cuanto a la tarifa del AVE (ya sé que llevan ustedes mucho tiempo con este tema porque lo voy siguiendo por la prensa); la percepción media es 12,127 pesetas por kilómetro en la unidad de negocio del tren de alta velocidad. Esto viene del efecto de dividir los ingresos (les he dicho antes que el total ingresos es 10.689) por los viajeros/kilómetro, y son 12,127 del total de la unidad de negocios, poniendo todos los servicios. Del total de la unidad de largo recorrido (y se lo voy a decir a ustedes de todas las unidades para que se aclaren), la percepción media por kilómetro recorrido es 6,9 pesetas, todo el largo recorrido. Otra cosa es que ustedes hayan mirado relaciones de los Intercity, que habría que ver pero hoy en día ya no van por kilómetros los trenes. Hoy en día, los precios de los trenes, de alguna manera, van por mercado, y no vamos a hacer aquí una discusión tarifaria. Por lo tanto, esto que les digo es así de cierto. Y no les digo nada, por ejemplo, en lo que a regionales se refiere, en los que la tarifa media de percepción por viajero/kilómetro son 4,5 pesetas. Es decir: AVE, 12,13; tren de largo recorrido, el normal, el de toda la vida, 6,9. (El señor **Camisón Asensio**: ¿Trenes correo?)... No, no, no tiene nada que ver correos. Está bien que se aclare. Sólo trenes de viajeros, sin mercancías. Tarifa de percepción media por viajero/kilómetro, los correos no transportan viajeros, sino car-

tas, paquetes, etcétera. Y regionales, 4,5. Por lo tanto, 12,13; 6,9 y 4,5. (El señor **Camisón Asensio**: ¿Intercity?) Exactamente, los datos de los interciti no los tengo aquí, pero los interciti desde Valencia se rigen por una política tarifaria totalmente semejante a la del AVE, que también va por trenes punta, valle y llano. Es decir, hemos hecho un sistema tarifario complejo. Concrétenme exactamente aquel que ustedes quieran y vamos a mirarlo; pero hay que mirarlo en el conjunto ¿eh? (El señor **Guerra Zunzunegui**: Talgo Madrid-Santander.) Talgo Madrid-Santander, me lo apunto para mirar cuál es la tarifa de percepción media viajero/kilómetro, vamos a verlo, pero de todos los Talgos Madrid-Santander y teniendo en cuenta que en todos los trenes existen políticas de descuento, porque no sólo hay políticas de descuento en el AVE. Es decir, estamos en una situación en la que las compañías aéreas efectúan políticas de descuento y las compañías ferroviarias también efectuamos políticas de descuento, para favorecer la utilización de nuestros trenes en momentos valle. Sinceramente, creo que ésta es una discusión con la que podemos llegar hasta el infinito, pero no ha lugar.

He apuntado lo de las 13,8 pesetas/kilómetro en el Barcelona-Cádiz y lo voy a comprobar, pero me extraña muchísimo, a no ser que sea el tren nocturno. (El señor **Camisón Asensio**: Madrid-Barcelona y Madrid-Cádiz.) Madrid-Barcelona, ¿en el Talgo? (Asentimiento.) Pues vamos a comprobarlo. ¿En primera? (Asentimiento.) ¡Ah! Pero es que vamos a comparar primera con primera y no primera con un promedio. Les haré la comparación de Madrid-Barcelona y Madrid-Cádiz con la primera del AVE. ¿Estamos de acuerdo? (Asentimiento.) Pero con la primera del AVE, no con la turista. (Asentimiento.) Vale. Espere que me lo apunte, no sea que después me olvide. Madrid-Barcelona, Madrid-Cádiz, en primera clase, precio por viajero/kilómetro. Si todos nuestros problemas fueran como éste, me parece que yo firmaba. (Risas.)

En cuanto a la cuestión de los tráfico inducidos, señor Andreu, usted sabe que es un tema filosófico de alta enjundia, ya lo he dicho al principio: ¡Ojalá toda España tuviera el AVE, ojalá todos los españoles tuviéramos una vivienda de cien metros cuadrados, ojalá! En fin, yo les ofrezco, como ofrecía mi Ministro, aquí tienen la goma, para ver de dónde lo sacamos para que nos lo pongan a la Renfe. Decía el señor Ríos que había una cierta inconsecuencia, pero le tengo que decir que nuestro planteamiento con el Gobierno, al que yo entiendo porque tiene recursos escasos y le vienen de los impuestos, es un planteamiento de ponernos de acuerdo, de llegar a un pacto y de comprenderles y de darnos cuenta de que el ferrocarril cuesta mucho dinero. Y aquí está el tema. Yo trato de explicar que el ferrocarril cuesta mucho dinero, por lo que cuesta la carretera ferroviaria, y su Grupo me ha entendido perfectamente; en otros grupos me explican que el problema son los impuestos de la carretera, etcétera, lo que quiero decir que sí que me han entendido probablemente, pero que les interesa hacer el tema más complejo para que no quede del todo claro. Así es la vida,

¿eh?, no hay en absoluto inconsecuencia; lo que hay es un diálogo y una comprensión. Yo estoy trabajando dentro de una empresa pública para un Gobierno en el que creo y creo que lo hace muy bien, sinceramente; es mi creencia personal. Por tanto, en cuanto a la filosofía de los tráficos inducidos, ¡qué le vamos a hacer! (Risas.)

En el tema de empresas que compiten con Renfe en el tráfico de mercancías, la directiva europea nos obliga... (El señor Andreu Andreu: Usted no me responde.) Cómo le voy a responder. El Ministerio ha hecho el PDI, el Plan director de infraestructuras, que es un documento que se ha presentado. De las demandas del país llega a solucionar un porcentaje equis y cuesta doce billones, de los cuales no sé cuántos se invierten en ferrocarril, y no tenemos dinero para hacer eso; no soluciona las demandas de todos. Las inversiones hay que priorizarlas y evidentemente es labor de la oposición criticar la priorización que se ha hecho, pero siempre sería interesante decir: «Mire, ustedes priorizaron esto pero yo lo habría hecho con aquello.» Esto sería lo bueno: «en vez de esto, habría hecho aquello», pero decirlo con claridad para que se enteren todos: esto no, aquello sí, y esto no me lo han dicho a mí, aparte de que hablábamos ya de algo totalmente realizado. Entonces sobre nuestro presupuesto de inversiones les invito a que diga: esto sí y aquello no.

En el tema del tren me he olvidado cuando he hablado de la Comunidad de Murcia decir que el acuerdo al que habíamos llegado hacía días era de mejorar el tren y lograr la velocidad de 160 kilómetros por hora, aunque no le escondo que es un tema de gran discusión, porque es un tren que tiene que ir por una vía de escaso tráfico, por cantidad de razones complejas de entender que no voy a decir aquí.

El convenio de Cartagena lo pilota el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Si tenía que haber estado en junio y no ha estado, el responsable es el Ministerio, no somos nosotros; pero ya se lo he dicho, precisa mucha inversión y mucho dinero y quizás que nos acostumbremos a mirar y buscar medidores de priorización de inversiones, y veremos.

El tema de empresas de Almería que quieren captarse para ir a servicio de mercancías es relativamente complejo porque son productos perecederos... (Los Diputados señores Ríos Martínez y Amate Rodríguez dialogan entre sí.)

El señor PRESIDENTE: Por favor, ruego a los Diputados silencio para que pueda terminar su exposición la Presidenta de Renfe. Luego se debate en privado lo que haga falta.

El señor RIOS MARTINEZ: Hay una petición de los empresarios.

La señora PRESIDENTA DE RENFE (Sala i Schnorkowski): En este tema en concreto se está trabajando, lo que los empresarios tienen que invertir en vagones frigoríficos. ¿Por qué? Porque yo creo que el ferrocarril lo salvamos si logramos hacer el mismo transporte de mer-

cancías a mejor precio que por carretera, porque si no no tiene sentido el transporte de mercancías en zonas de carreteras no congestionadas que sea subvencionado por el Estado. Es mi creencia y lo debemos hacer a precios competitivos y para hacerlo así lo primero es saber lo que realmente cuesta, y se está en diálogo con los empresarios y no se ha perdido ese tráfico. Lo que pasa es que el producto perecedero por ferrocarril tiene muchos problemas, porque el ferrocarril no sirve para todo. Siempre comparamos con Europa. ¿Ustedes saben lo que pierden en el concepto genérico las empresas europeas? ¿Ustedes saben los trabajadores que tienen por ejemplo en Alemania? El ferrocarril tiene 400.000 trabajadores y no tienen cien veces nuestro servicio; en Italia tienen cerca de 200.000 y no tienen cincuenta veces nuestro servicio. Perdón, me he equivocado. La relación sería de 5 y 10. Por tanto, seamos conscientes de todo este tema, toda Europa pierde mucho dinero. Sólo ganan dinero en mercancías en los Estados Unidos, en ningún sitio más. Este es otro debate.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señora Presidenta de Renfe.

Creo que se han dado dos situaciones, que ha habido muchas preguntas y muchas respuestas precisas pero al parecer insuficientes. Por otro lado, tengo que corregir la afirmación que he hecho a lo largo de la comparecencia de que la Presidenta de Renfe puede pedir su comparecencia. No es cierto, según el Reglamento de la Cámara, y corresponde a los señores Diputados y a los grupos parlamentarios solicitarla o bien que el propio Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente pida la comparecencia acompañado de la Presidenta de Renfe. Es la matización que quería aclarar al final de esta intervención, que solamente nos ha demorado 10 minutos en nuestro tiempo previsto.

Gracias, señora Presidenta de Renfe, gracias a todos por su colaboración.

- DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PROMOCION Y EQUIPAMIENTO DE SUELO (SEPES) (NAVARRO RODRIGUEZ). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/000252.)

El señor PRESIDENTE: Queridos colegas, señoras y señores Diputados, una vez recuperada la marcha de nuestra reunión para poder terminar a tiempo, ruego guarden silencio, en primer lugar, y, en segundo lugar, tomen asiento porque tenemos la comparecencia de don Gonzalo Navarro Rodríguez, Presidente de Sepes, que, al parecer, por un breve comentario que me ha hecho, trae noticias optimistas desde el punto de vista económico. Es de agradecer que acabemos la jornada con una posición y unas declaraciones optimistas de una iniciativa importante.

La comparecencia ha sido pedida por el Grupo Federal Izquierda Unida-Iniciativa por Cataluña. Por tanto, el señor Andreu tiene la palabra.

El señor **ANDREU ANDREU**: Quisiera simplemente que el señor Navarro nos explicara cuál es la política de ventas que piensa seguir el Sepes, porque tiene aún un pasivo importantísimo; cuál es la política que van a seguir con los minipolígonos industriales y cuál es el grado de infraestructura de los diferentes polígonos industriales que tiene el Sepes, así como si dicha infraestructura es suficiente para poner en el mercado las importantes cantidades de suelo que aún mantiene el Sepes y que no han sido transferidas a las comunidades autónomas que tienen similares institutos del suelo.

El señor **PRESIDENTE**: Excepcionalmente, como está previsto en el acuerdo de la Mesa dado que no hay más intervenciones pedidas, en esta ocasión podemos permitirnos el lujo de dar la palabra, si así lo quiere, a algún Diputado que en nombre de algún Grupo parlamentario desee formular preguntas al Presidente del Sepes. (Pausa.) No hay ningún portavoz del grupo parlamentario. ¿Existe algún Diputado que individualmente quiera realizar alguna pregunta? (Pausa.)

Entonces pasamos a dar la palabra al Presidente del Sepes.

El señor **PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PROMOCION Y EQUIPAMIENTO DEL SUELO (SEPES)** (Navarro Rodríguez): En primer lugar, quiero dar las gracias por invitarme a exponer en este foro algunas consideraciones. Si me permite el Diputado Andreu, aprovechando sus preguntas, ampliaré las respuestas para dar alguna información sobre esta empresa pública, Sociedad Estatal con capital del Estado al cien por cien, que me parece que es bastante desconocida. En concreto, en el tiempo que llevo yo presidiendo esa sociedad, me parece que he comparecido ante las comisiones parlamentarias en sólo una ocasión, lo cual puede tener ciertas lecturas.

Voy a hacer la interpretación positiva. Somos una empresa pública que, en general, no genera trastornos ni problemas a la Administración general. Tenemos un capital y unos presupuestos que nos han permitido desenvolvernos renunciando progresivamente a subsidios y subvenciones en capital y en explotación, a los que la sociedad renunció voluntariamente en el año 1985, me parece, en vista de que la actividad societaria típica estaba generando los recursos suficientes como para poder renunciar a las ayudas del Estado.

La Ley de Presupuestos de 1992 introduce algunas modificaciones estatutarias en el régimen de la propia sociedad y la más significativa es que se derriban los blindajes fiscales que eran resabios de la antigua organización de la que proviene Sepes, que era administración institucional, por lo que a partir del año 1982 estamos pagando tributos en régimen de Impuesto sobre Sociedades. La

cuantía del año pasado fueron 1.800 millones de pesetas en concepto de impuestos, y a esa buena noticia me refería cuando departía hace un momento con el Presidente de la Comisión.

Los pasivos a los que alude el Diputado del Grupo de Izquierda Unida son todos los territorios o terrenos que Sepes tiene y que pretende rotar a la mayor velocidad posible, pero el diseño societario es tal que debemos generar más patrimonio para atender las demandas cuando éstas se produzcan. Los dos últimos años han sido testigos de esta política, donde hemos provisionado mucho más terreno del que hemos drenado al mercado. Pensamos que el diseño societario nos empuja a eso y, por tanto, hablar de pasivos como una pesada carga no es tal. Es decir, sería absolutamente deseable que la rotación de los suelos fuera mucho más rápida, pero la idiosincrasia del producto suelo reclama unos largos periodos de inmovilización. El tiempo mínimo para promocionar un polígono es de alrededor de tres o cuatro años, dependiendo de trámites urbanísticos, calificaciones, etcétera, relativamente complejos y, por tanto, el diseño de la sociedad es tal que maneja ingentes cantidades de suelo, con un inmovilizado muy fuerte. Eso ha condicionado la estructura de la sociedad en el sentido de que el capital es brutal. En este momento el capital actualizado por la aplicación de los beneficios a reservas ronda los 70.000 millones de pesetas, que evidentemente y quizá por desgracia no rotan todo lo que deberían rotar en otros segmentos de mercado o en otros tipos de actividad. Los últimos años han visto una cierta caída de la demanda que ha provocado que lo que se ha hecho durante estos dos últimos años sea generar aprovisionamiento. Es decir, se ha invertido más que lo que se ha ingresado por ventas porque estamos aprovisionándonos para, cuando vuelva el ciclo expansivo del mercado, tener más oferta de suelo en más sitios y poder dar respuesta a una demanda social que parece para todos deseable.

No sé a qué se refiere al hablar de los minipolígonos industriales. Creo que S. S. es Diputado por Cádiz y me imagino que se refiere quizás a alguna de las actuaciones que ha habido en el antiguo Consorcio del Río San Pedro, actuaciones fragmentarias en el polígono donde está instalada la General Motors. Estas son actuaciones un tanto singulares tendentes a segmentar una gran actuación, que tenía previstas inicialmente unas 1.600 hectáreas, de las cuales algunas están puestas en cuestión por los nuevos criterios medioambientales, y en las zonas consolidadas de polígono, a partir de hace seis u ocho años en que la estructura de la demanda se alteró brutalmente, lo que se ha hecho ha sido rediseñar e inyectar nueva infraestructura en los polígonos diseñados para grandes implantaciones industriales para dar cabida a Pymes, pequeñas y medianas empresas, que es el sector por donde está floreciendo o aumentando el número de empresas que se crean en el país. Es una adecuación de un producto a una nueva posición del mercado. Eso lo hemos hecho por transformaciones en muchos polígonos, uno de ellos es el de el Trocadero, donde estaba General Motors; ahora ya no se llama así, ahora se llama

Saginow Parts por las segregaciones del Grupo General Motors. Este es uno de los cincuenta casos en los que hemos introducido nueva infraestructura para generar nuevo viario, nuevas conexiones y poder acoger lo que llamamos industrias «nido», industrias de 500 ó 600 metros cuadrados de techo construido que son unas empresas bastante robustas para las crisis y nos hemos volcado en ayudarlas. Se trata de encajar este tipo de industrias—habitualmente situadas en cascos urbanos consolidados, generando problemas de interferencia con los usos de residencia o de recreo— facilitando el sistema para que se instalen en zonas industriales.

¿El grado de infraestructura es suficiente? Inicialmente sí. Consiste en la ejecución de las previsiones del planeamiento que se tramita con respecto a procedimientos normales. ¿Cabría hacer alguna consideración? El nivel de exigencia que reclaman las administraciones que intervienen a esta sociedad estatal duplica, en su intensidad o en su rigor, el que exigen a un promotor privado cuando éste opera, por razones que son fácilmente comprensibles. Si esto es el Estado, debe hacer las cosas, primero, muy bien, y desde luego no debe mirar con pacatería los presupuestos de inversión para que estas infraestructuras estén correctamente dotadas.

Dicho esto, hay otros problemas. Las alteraciones de polígonos clásicos en micropolígonos reclaman nueva inversión. Las situaciones de degradación por falta de mimo de los polígonos generan demandas de nueva inversión en restauración. Hay fenómenos asociados a esto que son absolutamente naturales, porque las infraestructuras sufren un cierto desgaste, y estamos arbitrando tanto los procedimientos para que estas reparaciones se produzcan con presteza, como los sistemas jurídicos para que se produzcan de forma automática. Esto se está consiguiendo—por ciertas previsiones que tiene la normativa de aplicación nuestra, que es, básicamente, la normativa de la ordenación del territorio, de la Ley del Suelo— mediante la creación de entidades urbanísticas colaboradoras, que, una vez que este terreno pasa a los titulares del suelo, están legitimadas para dotarse de unos servicios complementarios a los que normalmente presta un ayuntamiento, que generalmente son insuficientes para lo que demanda un industrial. Por tanto, creemos que la infraestructura es más que suficiente. Cuando hay procesos de deterioro vamos a procesos de reparación, y sobre todo estamos implementando procedimientos para que no se lleguen a producir procesos de deterioro.

Por último, ha aludido al grado de infraestructura previo a las transferencias. Salvo las transferencias con la Comunidad Autónoma de Aragón, que quedaron bloqueadas porque el conjunto del juego transferencial que quedaba pendiente del Ministerio de Obras Públicas y Transportes no fue oportuno realizarlo en el año 1984—que me parece que es cuando se hacen las comisiones mixtas de transferencias— Sepes ha transferido todo lo que según los dictámenes constitucionales y los estatutos de las comunidades autónomas le correspondía transferir. Es decir, ha sido una especie de acuerdo o mandato en el marco normativo de aplicación, por el cual se trans-

firieron las actuaciones que tenían componentes residenciales, en tanto que los marcos estatutarios, como constitucionales, señalan que la responsabilidad en la producción de suelo industrial es de corte autonómico, y, por lo tanto, una empresa estatal no debía estar en ese segmento. Entonces los activos que tenía la sociedad fueron transferidos a las diversas comunidades autónomas en las que se domiciliaban los entes—sociedades filiales nuestras— que trabajaban en suelo residencial. Así por ejemplo, en Andalucía transferimos la participación en el capital social de cinco sociedades de gestión urbanísticas o *gestures*, que me parece que en este momento se han transformado de esa estructura societaria en las delegaciones territoriales de la Empresa pública del suelo andaluz. A Canarias se transfirieron *gestures* así como a todos aquellos sitios en los que había sociedades de gestión urbanísticas y éstas gestionaban paquetes de suelo residencial, siendo transferidas en forma de acciones—las acciones que tenía la sociedad estatal— al respectivo gobierno autónomo. Salvo que haya alguna noticia que yo desconozco, no sé que haya ningún proceso transferencial en curso respecto a los suelos industriales que gestiona Sepes.

Creo que he dado respuesta a cuanto me había planteado el señor Diputado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Andreu, ¿alguna pregunta complementaria?

El señor **ANDREU ANDREU**: En lo que se refiere al pasivo de los fondos propios, que fundamentalmente son los suelos que tiene Sepes, llama la atención que los fondos propios hayan variado muy poco en los ejercicios de 1992, 1993 y 1994. ¿Podría especificar si esta escasa rotación a la que usted ha aludido anteriormente se debe a la producción de suelo que está teniendo el Sepes o a la escasa venta? Para ser más concretos, ¿cuánto suelo y cuánta venta de suelo han producido en los últimos ejercicios?

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

El señor **PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PROMOCION Y EQUIPAMIENTO DEL SUELO (SEPES)** (Navarro Rodríguez): Quizá tengo demasiados papeles y por ello no encuentro las cifras concretas. El incremento del pasivo viene por lo dicho; es decir, en tiempos de baja en ventas lo que estamos haciendo, porque seguimos invirtiendo, es aprovisionarnos, es decir, generar más suelo en más sitios. Por lo tanto, ver la evolución de esa cifra no hace más que revelar el final de las operaciones. Cifras indicativas en millones de pesetas: el año 1988 fue el año clímax, cuando todo el proceso del ciclo inmobiliario viene con un par de años de retraso respecto al ciclo general de la economía, y, por lo tanto, el ejercicio más brillante, en términos de cifras de ventas de Sepes fue el del 88, cuando ya había culminado el ciclo

alcista de la economía española. En ese año se vendieron 20.000 millones de pesetas.

En estos momentos, la velocidad de cruce ronda los 10.000 u 11.000 millones de pesetas. Tengo aquí los balances a 30 de septiembre, y hemos vendido 6.900 millones de pesetas, incluyendo los costes financieros que cargamos al cliente por aplazamiento de las ventas; es decir, hemos pasado de 20.000 a unas expectativas de cierre del ejercicio de 11.000. En paralelo, en el ejercicio de 1992 se van a invertir trece mil doscientos y pico millones de pesetas en producción de nuevo suelo, tanto en la vertiente compra o expropiación, pago de justiprecios en suelo bruto, como en obras de urbanización. No sé si estas cifras le dan respuesta a lo que plantea.

El señor **ANDREU ANDREU**: Por favor, ¿podría trasladarlas por escrito?

El señor **PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PROMOCION Y EQUIPAMIENTO DEL SUELO (SEPES)** (Navarro Rodríguez): Sí, perfectamente.

De todas maneras, no sé si los señores Diputados disponen de este documento que el Sepes tramita ante el Gobierno, que es «El Paif y los Presupuestos de 1994», a partir del cual tenemos disposición de las salidas informáticas del Ministerio de Economía y Hacienda en las que aparecen las grandes *ratio* de la sociedad. Por si no lo suministrara el Ministerio de Economía, con mucho gusto puedo mandar unos cuantos ejemplares de «El Paif y los Presupuestos de 1994». A este respecto, me adheriría a lo dicho por la Presidenta de Renfe: las previsiones para 1994 no son más que eso, previsiones, en lo que se atiene a la generación de recursos. La producción de

gastos también es un tanto errática. Hay que ajustarla según marche la actividad, porque en nuestra sociedad es sorprendente que los costes indirectos, los costes incurridos ya se refieren práctica y estrictamente a los costes de personal y de entretenimiento de las oficinas y la pequeña flotilla de coches que tenemos para funcionar. Todo lo demás son costes directos que van adheridos a la intensidad de la actividad. Me refiero a adquisición de suelo, a pago de técnicos externos para realizar proyectos, notarios, en definitiva, servicios exteriores. Hay mucha elasticidad para ajustar el coste en el ejercicio de los servicios exteriores en función de la intensidad de la actividad y la generación de recursos.

Le tranquilizaría al Diputado en el sentido de que esta sociedad tiene garantizado el ritmo de actividad que se ha diseñado en el Paif hasta 1995, con un margen de fiabilidad del 90 por ciento. ¿Por qué? Porque durante todos estos años se ha estado vendiendo con aplazamiento de pago, con tipos de interés, evidentemente, más bajos que los del mercado hipotecario para estimular la ocupación del suelo y, por lo tanto, hay tesorería o vencimiento de las cuentas de clientes suficientes para garantizar los programas de expansión, que son bastante ambiciosos.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, a la vista de que no hay más preguntas, damos por finalizada la sesión de hoy, agradeciendo la colaboración de todos los Diputados y comparecientes para poder terminar a una hora prudente.

Se levanta la sesión.

Era la una y treinta 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