



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1994

V Legislatura

Núm. 132

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENCIA DE DON VICTOR MORLAN GRACIA,

VICEPRESIDENTE PRIMERO

Sesión núm. 12

celebrada el jueves, 3 de marzo de 1994

ORDEN DEL DIA:

Proposiciones no de ley:

- | | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| — Sobre medidas a adoptar para solucionar la situación que atraviesan la mayoría de las oficinas de Correos y Telégrafos en la Región de Murcia. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (BOCG, serie D, número 17, de 8-10-93. Número de expediente 161/000036) | 4168 |
| — Para promover la utilización de catalizadores en los vehículos de las Administraciones Públicas, posibilitando el consumo de gasolina sin plomo como carburante de los mismos. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán, Convergència i Unió. (BOCG, serie D, número 46, de 28-1-94. Número de expediente 161/000098) | 4171 |
| — Sobre mejora de la depuración de aguas residuales. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. (BOCG, serie D, número 49, de 7-2-94. Número de expediente 161/000107) | 4173 |

	<u>Página</u>
— Comparecencia del señor Presidente de la Compañía de Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVE (Martín Baranda), para dar cuentas de los resultados económicos de la citada empresa, así como de la política financiera, compra y venta de material y del patrimonio de la misma. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (Número de expediente 212/000467)	4178
— Comparecencia del señor Director General Adjunto de la Compañía de Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVE (Barrantes Romero), para informar sobre la gestión ordinaria de la citada empresa en relación a contrataciones de personal a terceros, así como sobre la política de jubilaciones, la política de comunicaciones y el funcionamiento de Transcantábrico. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (Número de expediente 212/000468).....	4191

Se abre la sesión a las once y veinte minutos de la mañana.

DEBATE Y VOTACION EN SU CASO DE LAS SIGUIENTES PROPOSICIONES DE LEY:

- **SOBRE MEDIDAS A ADOPTAR PARA SOLUCIONAR LA SITUACION QUE ATRAVIESAN LA MAYORIA DE LAS OFICINAS DE CORREOS Y TELEGRAFOS EN LA REGION DE MURCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000036.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Con arreglo al orden del día fijado para esta sesión, y a pesar de que empieza por la mañana en lugar de a las cuatro y media de la tarde que estaba convocada (me imagino que irá en beneficio de todos nosotros), vamos a empezar este debate con la proposición no de ley sobre medidas a adoptar para solucionar la situación que atraviesan la mayoría de las oficinas de Correos y Telégrafos en la Región de Murcia, presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Ríos Martínez.

El señor **RIOS MARTINEZ**: La propuesta de Izquierda Unida va dirigida a intentar hacer frente a las limitaciones y deficiencias que el Servicio de Correos tiene en la región de Murcia, aunque también hay que reconocer que estas deficiencias o limitaciones han afectado por igual a otras regiones; en concreto, en Alicante ha sucedido algo parecido.

La verdad es que, a pesar de los compromisos y la voluntad de invertir para mejorar el servicio de comunicación, no ha sido así, no ha llegado la evolución de las inversiones en condiciones permanentes y estables, y a nivel de lo que es la contratación de personal para hacer frente a lo que ha sido el tiempo, en el que después de

hacer las oposiciones no han podido entrar las personas que aprobaron, la evaluación de estos contratos temporales han ido dando un servicio bastante complicado en la distribución del correo.

Por otro lado, en las dependencias, las instalaciones y las infraestructuras, las obras a realizar —que en un informe elaborado por la propia Administración se decía que en 1993 y 1994 eran bastante amplios— no se han acometido, por lo que tenemos servicios de correos que no tienen la mecanización suficiente, solamente la hay a nivel provincial, no en la distribución que existe en todo el territorio. En dos años se habían comprometido a hacer once centros en esta reforma dentro de nuestra región, y en la provincia de Alicante y Valencia otro volumen importante también de actuaciones, pero la situación de oficina auxiliar y enlace a nivel rural es todavía bastante peor.

Es verdad que se han ido haciendo pequeñas actuaciones, pero bastante limitadas en un porcentaje alto a nivel de toda la región de Murcia, en todas y cada una de las comarcas, desde la de Cartagena hacia la del noroeste, Caravaca o Moratalla, y hacia la comarca del Altiplano.

En suma, nosotros creemos que la actuación que se ha hecho desde la propia Administración no ha sido la que necesita este servicio para hacerlo más competitivo, Y es verdad que el funcionamiento de Correos debe mejorar en cuanto a las infraestructuras (mecanización, territorio y personal), puesto que, si no, hoy en día lo que está generalizándose para el uso del correo son empresas privadas que te ofrecen el servicio de un día. En nuestra región no es realidad el tener un servicio de un día ni de dos; la comunicación por correo, la distribución de cartas y paquetería tiene una demora bastante mayor. Es verdad que existen algunos servicios urgentes que funcionan y solucionan todo esto, pero no es lo generalizado.

Nosotros creemos que el Servicio de Correos puede ser competitivo, y no solamente crecer en lo que pudiéramos llamar paquetería y comunicación urgente, que como estructura más rentable está yéndose hacia manos privadas. Creemos que puede recuperarse.

Por tanto, la propuesta que nosotros hacemos es instar desde el Congreso de los Diputados al Gobierno para dar

solución a la falta de personal y a la forma en que se vienen realizando las sustituciones de bajas y vacantes para el Servicio de Correos y Telecomunicaciones en nuestra propia región, con el objeto de que se pueda cumplir el cometido que tiene este servicio público para todos los ciudadanos a nivel de generalización del mismo, y no concentrarlo solamente en los grandes grupos de población de nuestra región, en los tres grandes municipios que son Murcia, Cartagena y Lorca.

El segundo punto sería iniciar a corto y medio plazo las inversiones necesarias para adecentar el estado de la mayoría de las oficinas postales rurales de la región, y para dotarlas de medios e instalaciones o mecanización suficientes para que se vaya sustituyendo lo que hoy es general: el trabajo o el tratamiento manual de la correspondencia casi en un 80 por ciento. Creemos que habría que informatizar y mecanizar ese manipulado, ese tratamiento que hoy en día, repito, todavía es manual.

Nada más.

El señor **VICEPRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar posición? (**Pausa.**)

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

El señor **SEDO I MARSAL**: Muy brevemente. En nuestro Grupo creemos que lo que se pide en los dos puntos de la proposición no de ley en un carácter genérico podría ser válido: dar solución a la falta de personal y a la forma en que vienen realizándose sustituciones en todo el Servicio de Correos (esto es un tema que desde hace tiempo se ha ido solicitando); también que a corto plazo se realicen las inversiones necesarias para ir solucionando y adecentando la mayoría de las oficinas, no sólo ya en Murcia, sino en muchas zonas. Pero, en realidad, esta problemática que se puede presentar creemos que desde hace un cierto tiempo, desde que posiblemente el organismo autónomo de Correos se ha hecho cargo en esta nueva organización de todo el sistema, ya se está realizando o empezando a realizar.

Por tanto, no creemos que en este momento sea necesario instar fuertemente al Gobierno para que dé solución a lo que ya en parte se está solucionando.

Nuestro voto será de abstención en este caso.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Peñarrubia, por el Grupo Popular.

El señor **PEÑARRUBIA AGIUS**: El Grupo Popular comparte plenamente el contenido de la proposición no de ley de Izquierda Unida relativa a la mejora del Servicio de Correos y Telégrafos de la región de Murcia. Es evidente que la situación de las oficinas de Correos en Murcia distan mucho de ser unas oficinas modernas y preparadas para una función eficaz, pero no es menos cierto que dicha situación es un indicador de cómo están, con carácter general, una gran parte de las oficinas de Correos de todo el territorio nacional.

Según el Plan estratégico de Correos de junio de 1990, uno de los tres elementos defintorios de la grave situación

fue el deterioro del patrimonio inmobiliario. Los edificios y locales integrantes de la red de Correos, según dicho Plan, a causa de las escasas inversiones en mantenimiento de años anteriores se encontraban muy deteriorados, hasta el punto de que la Inspección de Trabajo denunció infracciones al Reglamento de Seguridad e Higiene en el Trabajo que supusieron importantes sanciones.

Además de hallarse descompensada, la red de oficinas de Correos se encontraba tan deteriorada que más del 50 por ciento de la misma necesitaba actuaciones urgentes.

Por otra parte, el Plan de empresa, de febrero de 1992, dice que Correos heredó un patrimonio inmobiliario con importantes problemas derivados de la amplia distribución geográfica y de la antigüedad de muchísimos edificios. Como puntos débiles de Correos dicho Plan señala, otra vez, el deterioro de las infraestructuras, incluyendo entre las prioridades la mejora del patrimonio. Así, en el apartado referido a éstas, dice que un 42 por ciento de los actuales centros de tratamiento se encuentran en mal estado y precisan mejoras, añadiendo, a continuación, que en situación similar se encuentran las unidades de reparto, y particularmente las Jefaturas Provinciales.

Trasladando la cuestión a la región de Murcia comprobamos que en Murcia capital se dispone de un reciente edificio principal inaugurado en 1989, pequeño, mal situado y que no reúne las condiciones adecuadas. Existe una sucursal situada en el pabellón postal de la Estación del Carmen, alejada del centro urbano, y en un semisótano que no reúne tampoco las mínimas condiciones de habitabilidad.

Independientemente de lo citado, existe el viejo edificios de Correos en el centro de la ciudad, cerrado y sin prestar servicio, en estado de casi abandono. Recientemente se ha adquirido —por 200 millones— un solar, situado en la Avenida Juan Carlos I de Murcia, para construir un nuevo pabellón, pero aún no han comenzado las obras.

Tal situación, referida a la jefatura provincial, se repite también, aunque con matices distintos, tanto en la administración de Cartagena como en determinadas oficinas técnicas, como las de Cavanillas, Mazarrón, Jumilla, Archena y Totana, por citar algunas.

Además de lo expuesto, señorías, resulta curioso indicar que, según el informe anual del Ministerio, conocida por su denominación los transportes y las comunicaciones se barajan cifras contradictorias, según el informe sea de un año u otro, en lo referente, naturalmente, al número de oficinas. En cualquier caso, puede verificarse un descenso en el número de las mismas con el transcurso del tiempo.

Así ocurre también con la correspondencia tratada por Correos a partir del año 1989; sigue un camino parecido, es decir, un progresivo descenso por la incapacidad de Correos de hacer frente a lo que el mercado demanda.

En resumen, señor Presidente, las oficinas van siendo menos, la correspondencia también es menor, pero aun así, las instalaciones se deterioran cada vez más porque no se les dedica la mínima inversión.

Además de lo dicho, el Defensor del Pueblo, en su informe al Congreso correspondiente al año 1990, dice que desde el año 1988 viene realizando un seguimiento conti-

nuado del servicio de Correos como consecuencia de las quejas de carácter general presentadas por los ciudadanos sobre este servicio público, haciendo una mención expresa a las graves insuficiencias de medios personales y materiales que impiden el correcto funcionamiento de Correos e insistiendo en que tales quejas continuarán produciéndose en tanto no se aborde el problema de la escasez de medios. En el informe realizado en el año 1991 se vuelven a manifestar las quejas del Defensor del Pueblo, y en el informe del año 1992 vuelve a poner de manifiesto las creencias estructurales indicadas en anteriores informes.

Por tanto —y estableciendo ya cuál va a ser la postura del Grupo Popular—, es evidente que coincidimos con el proponente de Izquierda Unida en el deterioro del servicio de Correos en la región de Murcia, pero decimos que es común a los servicios del resto del territorio nacional, y que nos parecería incompleto apoyar en este momento esa iniciativa si no se aborda el conjunto de la nación con un plan racional en el que se insista en la modernización y, en definitiva, en la eficacia.

Por esas razones, entendiéndolo que contempla el contenido de la propia iniciativa, el Grupo Popular reclama una mayor atención al servicio de Correos y una mayor valoración en cuanto a amplitud a todo el territorio nacional. Ese es el motivo, señorías, por el que nos vamos a abstener.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Amate.

El señor **AMATE RODRIGUEZ**: El Grupo Parlamentario Socialista no va a apoyar esta proposición no de ley que ha presentado Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya por varios motivos. En primer lugar, coincidimos con el señor Peñarubia en que nos parece mala técnica parlamentaria el ir reivindicando soluciones parciales a problemas provinciales sin analizar la globalidad de la situación del correo en toda España.

En segundo lugar, nos parece una proposición un tanto ambigua, muy genérica e imprecisa. Cuando el señor Peñarubia hace referencia al progresivo deterioro del servicio de Correos y Telégrafos en la región de Murcia, o cuando propone dar solución a la falta de personal y a la forma en que se vienen realizando las sustituciones de bajas y vacantes, o cuando dice, en el punto segundo, que hay que iniciar las inversiones necesarias para ir adecuando el estado en que se encuentran la mayoría de las oficinas postales de la región de Murcia, no menciona en qué oficinas se producen esas bajas que no se cubren, tampoco qué oficinas tienen más necesidades de personal, no sabemos si es en la oficina principal, en las oficinas técnicas, en la provincia, o si se refiere a los enlaces rurales motorizados, etcétera. Creo que debería haber concretado un poco más para hacernos una idea más exacta de cuántas y cuáles son concretamente las oficinas postales afectadas.

Cuando se hace referencia a las inversiones, no sé si Izquierda Unida ha tenido en cuenta, a la hora de presentar esta proposición, las inversiones que se están realizando y las que están previstas para este año, tanto para adquisición

de nuevos inmuebles como para equipamiento. Le voy a dar algunos datos, señor Presidente, que estoy seguro conocerá el señor Ríos.

En cuanto a la calidad del servicio que dice que se está deteriorando, el año pasado se hizo una encuesta por la empresa consultora Arthur Andersen, encargada por la Secretaría General de Comunicaciones, y los datos que ponían de manifiesto en relación con la región de Murcia es que había una tendencia constante de mejora y que se encontraba ya muy cercana a los objetivos establecidos en el Plan estratégico del organismo autónomo Correos y Telégrafos.

En la encuesta —que está hecha sobre 14.815 objetos postales— se decía que el plazo medio de entrega, desde que tenía el matasello la carta o el objeto que se depositaba en Correos, hasta que llegaba a su destino, era 1,17 días; dentro de la misma provincia tardaban 1,85 días, y entre las distintas provincias, 3,29 días, tomando como muestra los objetos depositados en Asturias y que tenían que ir a la región de Murcia. Por consiguiente, me da la impresión de que algunas dificultades sí que hay, pero no tantas como para presentar una proposición no de ley de estas características.

Respecto a la política de personal, es verdad que en las plantillas las vacantes oscilan entre 57 y 62, que están cubiertas 59 plazas con contratos abiertos —lo que garantiza que haya una continuidad en el servicio—, y que se va a convocar el concurso de traslado que se realizó el año pasado y en el que se fijan 36 plazas para la región de Murcia, con lo cual estaría prácticamente completa la plantilla de funcionarios.

En lo que se refiere a infraestructuras y equipamiento en la región de Murcia, también creemos que se está haciendo un gran esfuerzo inversor. Aproximadamente se van a invertir este año alrededor de 1.300 millones en compra de inmuebles para nuevas oficinas postales y equipamiento.

Posiblemente conocerán los datos los representantes de Izquierda Unida y del Partido Popular, concretamente este último decía que no se estaba invirtiendo en la región de Murcia en el organismo autónomo de Correos y Telégrafos, pero quiero recordarles algunos. La puesta en funcionamiento de la oficina técnica de Aguilas, donde se va a realizar una inversión de 86 millones de pesetas; en la oficina técnica de Espinardo, 56.163.000; la compra de un local para la instalación de una oficina técnica en Calasparra, 27.600.000; la compra del local y obras para la instalación de la oficina de Fortuna, 32.975.000. Han sido adjudicadas y están en marcha obras e inversiones en las localidades de Molina de Segura por 11.500.000; Alcantarilla, 37.300.000; Puerto Lumbreras, 14.000.000; La Unión, 26.160.000; Barrio Peral, 46.900.000; Cieza, 102.000.000; La Raya, 4.300.000; Mazarrón, 44.000.000; Cabo Palos, 33.200.000; Moratalla, 22.100.000; Murcia, sucursal uno, 22.600.000; se pretenden adquirir nuevos locales para realizar las obras en el año 1994 en las localidades de Archena, por valor de 38.668.000, ya está firmada la escritura de compra-venta; en San Pedro del Pinatar, por un valor de 45.600.000 pesetas, y se van a firmar en el mes de

mayo las escrituras de compra de unos locales en Jumilla, por un importe de 60.375.000; La Manga del Mar Menor por otros 36.250.000, y Yecla por un valor de 64.564.000 pesetas.

Estos datos, señor Presidente, avalan lo que decía al principio en el sentido de no apoyar esta proposición no de ley, porque no creemos que el servicio de Correos en la región de Murcia se encuentre en una situación de progresivo deterioro, como dice la exposición de motivos, sino que, por el contrario, está alcanzando una calidad razonable, según se desprende de los datos que he dado.

Por otro lado, las plantillas de personal son las adecuadas, ya que próximamente se van a cubrir las vacantes por el concurso de traslado que está en marcha, y finalmente porque, como creo que he podido demostrar, se van a invertir en la región de Murcia, según decía al principio, alrededor de 1.300 millones de pesetas, lo que va a mejorar sustancialmente las infraestructuras y equipamientos de Correos y Telégrafos de esa región.

Por todas estas cuestiones, nosotros vamos a votar negativamente.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 10; abstenciones, 15.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley del Grupo Federal de Izquierda Unida.

— **PARA PROMOVER LA UTILIZACION DE CATALIZADORES EN LOS VEHICULOS DE LAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS, POSIBILITANDO EL CONSUMO DE GASOLINA SIN PLOMO COMO CARBURANTE DE LOS MISMOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO). (Número de expediente: 161/000098.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Segunda proposición no de ley, de acuerdo con el orden del día que todas SS. SS. conocen, para promover la utilización de catalizadores en los vehículos de las administraciones públicas, posibilitando el consumo de gasolina sin plomo como carburante de los mismos.

Esta es una iniciativa del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Para su defensa, tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Señor Presidente, voy a consumir un breve turno en defensa de la proposición no de ley de nuestro Grupo Parlamentario, breve porque su contenido es muy obvio y, por tanto, no creo necesario extenderme excesivamente al respecto.

Como es sabido, la Comunidad Europea está realizando esfuerzos y adoptando medidas para disminuir el nivel de

emisiones contaminantes en la atmósfera y el desarrollo de tecnologías limpias en los vehículos de motor. En ese sentido se han adoptado, por la propia Comisión de las Comunidades, diversas normas, como son la Directiva 70/220, que a su vez fue modificada por la Directiva 91/441 sobre emisiones de gases provenientes de vehículos automóviles, y también la Directiva 85/210 sobre el contenido de plomo en la gasolina, todas ellas con la finalidad de potenciar el uso de gasolinas sin plomo.

Asimismo, creo conveniente recordar que en la anterior legislatura, concretamente el día 8 de mayo del año 1990, la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios (Comisión antecesora de ésta), aprobó, por unanimidad de todos los grupos parlamentarios y a instancias del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), una proposición no de ley por la cual se instaba al Gobierno a adoptar las medidas fiscales necesarias para que el precio de venta de la gasolina sin plomo fuera inferior al de las otras, con un sentido muy claro que no era otro que el de incentivar el uso o consumo de este tipo de gasolina en detrimento de otras más contaminantes.

También creo que es necesario citar que en la cumbre de las Naciones Unidas sobre medio ambiente, que se celebró el año 1992 en Río de Janeiro, hubo una insistencia en la necesidad de adoptar sistemas de energía menos contaminantes, insistencia que se hizo llegar a todos los países del mundo.

Nuestro Grupo Parlamentario considera que es necesario iniciar medidas en este ámbito desde las administraciones públicas, con la finalidad de promover la utilización de catalizadores en sus vehículos, posibilitando así el consumo de gasolina sin plomo como carburante de los mismos. Y es para ello que presentamos una proposición no de ley que está en la línea de acuerdos similares que han adoptado administraciones locales o algunas comunidades autónomas. A nosotros nos consta que hace tiempo ya la Comunidad Autónoma de Cataluña adoptó un acuerdo similar al que propone nuestro Grupo Parlamentario, que es el siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en primer lugar, en las adquisiciones de nuevos automóviles que sean precisos para su utilización en los distintos ministerios, organismos autónomos y otros entes o empresas públicas dependientes del Estado, se soliciten vehículos que, si funcionan con gasolina, estén provistos de catalizador de origen de tres vías que los capacite para utilizar gasolina sin plomo. En segundo lugar, que dentro de sus posibilidades presupuestarias inicie las modificaciones técnicas necesarias en el Parque Móvil del Estado con la finalidad de aumentar progresivamente en el mismo el número de vehículos que tengan incorporado el catalizador a que se refiere el apartado anterior.

El señor **VICEPRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por el Grupo Socialista. Para la defensa de la misma, tiene la palabra don Demetrio Madrid.

El señor **MADRID LOPEZ**: Señoras y señores Diputados, vaya por delante nuestra convicción y nuestra

voluntad, que es también la del Gobierno, de ir avanzando en todo lo que sea la modernización no solamente del sistema de producción o del sistema social de relaciones, sino de mejorar lo que hemos venido llamando tantas veces la calidad de vida, que está también dentro de la defensa evidente de los contenidos sociales de nuestro programa, como es lógico, del Estado de bienestar, la forma en que los ciudadanos terminan viviendo y disfrutando del medio ambiente.

Evidentemente, la transformación en los avances tecnológicos permite que todo aquello que tenemos que utilizar como instrumentos de convivencia y también de transporte, en este caso el automóvil, vaya mejorando, y en ese sentido creemos que la proposición no de ley presentada es atinente, es oportuna y tiene todos los contenidos necesarios para ser aprobada de una forma unánime.

No obstante, desde la posición realista de las cosas, todo esto significa un volumen importante de compromisos que queremos, como es lógico, cumplir sin que se nos pueda exigir que lo hagamos. De ahí que la propuesta de la enmienda de sustitución del punto número 2, por un lado, quiere dar al Gobierno la oportunidad formal de adoptar este compromiso que se aprueba con la proposición no de ley, pero al mismo tiempo, como se verá por su lectura, incluso va más allá, al determinar las fechas para su cumplimiento.

Por eso, señor Presidente, la enmienda de sustitución al punto número 2 es del siguiente tenor: Dentro de las consignaciones presupuestarias (me refiero al punto número 2 de la resolución) tome las medidas necesarias para que antes del 31 de diciembre de 1996 los vehículos del Parque móvil ministerial tengan incorporado el catalizador a que se refiere el apartado anterior.

Como ven SS. SS., hay una voluntad decidida y firme de comprometer esta iniciativa, de llevarla a cabo.

Por otro lado, hay que reconocer, y SS. SS. lo saben, que los nuevos automóviles puestos en el mercado a partir del 1 de enero de 1993 llevan ya obligatoriamente incorporado el catalizador de las tres vías, de acuerdo con la normativa comunitaria sobre la materia.

No quiero extenderme más, señor Presidente. Deseo que acepte el proponente nuestra enmienda con el mismo interés, tanto político como en defensa medioambiental, con que aceptamos nosotros su proposición no de ley.

El señor **VICEPRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar posición? (**Pausa.**) Por el Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Para el Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya la proposición no de ley del Grupo Catalán Convergència i Unió es oportuna, tanto en el fondo como en la forma.

Yo creo que la propuesta, que es la de intentar reducir la polución urbana, tiene como objetivo que la emisión que ahora mismo se produce sea reducida, lo cual es importante. Para lograr esto plantea que la Administración (y ésa sería la forma) predique con el ejemplo; que no solamente

oriente a los ciudadanos en general a actuar, sino que ella dé ejemplo.

En la propuesta nos viene a plantear dos cosas: una, que para los nuevos vehículos que vayamos a adquirir se actúe ya, comprando vehículos que puedan utilizar la gasolina sin plomo. En el segundo punto viene a decir que los que ya están adquiridos se adecuen.

La enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Socialista viene a modificar el punto segundo en dos elementos. Mientras el Grupo de Convergència i Unió plantea que dentro de las posibilidades presupuestarias se acometa esta adecuación, el Grupo Parlamentario Socialista dice: dentro de las consignaciones presupuestarias. En ambos casos es indefinido, pero no son lo mismo las consignaciones que ahora mismo tenemos que las posibilidades presupuestarias que podamos tener, tanto en los movimientos o modificaciones como en las propias economías.

Sin embargo, el Grupo Parlamentario Socialista hace otra cosa que mejora la propuesta, y es concretar una fecha. Por tanto, la propuesta del Grupo Socialista agota, aun teniendo una relativización en lo que es consignación presupuestaria, el compromiso que el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió hace, y es que marca una fecha: el 31 de diciembre de 1996. Si el grupo proponente acepta la modificación nosotros vamos a apoyar esta proposición no de ley bien como la haga el grupo proponente en función de su propuesta, o bien aceptando la enmienda del Grupo Socialista.

El señor **VICEPRESIDENTE**: El Grupo Popular va a votar favorablemente bien la proposición no de ley que hace el Grupo Catalán (Convergència i Unió), o incluso la modificación, la sustitución del punto 2, que ha propuesto el Partido Socialista. Lo hacemos en función de las indudables ventajas que tiene la utilización de las gasolinas sin plomo, si bien advertimos el carácter simbólico, gestual que tiene el que aprobemos esta proposición no de ley por los siguientes motivos: En primer lugar, porque la adquisición de nuevos vehículos con catalizador, ya se ha dicho, es prácticamente la oferta generalizada en el mercado de automóviles, lo meritorio sería encontrar uno sin catalizador. Yo creo que en este sentido se podría dar un premio a quien lo consiguiera, porque hoy va uno al mercado y no lo encuentra. También creo que las observaciones que se han hecho tienen un sentido en lo que se refiere a las limitaciones presupuestarias, por lo menos así lo percibimos nosotros cuando se dice: dentro de las consignaciones de los presupuestos próximos en función de los gastos que genera el cambio de los antiguos catalizadores... Señorías, parece que no está de más recordar que la función de los diputados es controlar al Gobierno, pero fundamentalmente intentar, en la medida de lo posible, que no se incremente el gasto público. En este sentido, quiero hacer un relato de unos hechos, que yo creo son muy significativos de lo que es tomar iniciativas ejemplificadoras con el dinero público, es decir, aportando dinero público, cuando realmente la capacidad privada o la costumbre privada fue en el sentido contrario de lo que habitualmente se llama la preservación del medio ambiente.

Hasta el año 1993 se podían encontrar vehículos opcionalmente para los particulares con plomo o sin plomo, con catalizador o sin catalizador. Tener catalizador costaba 250.000 pesetas, 180.000 más en cada vehículo y, además, con la advertencia de que perdía aproximadamente el 4 ó 5 por ciento de potencia. La experiencia fue que durante dos años los particulares no compraban vehículos con catalizador, la gente no quería gastar dinero por mucho que se contaminara en función de estos dos elementos, hasta que, afortunadamente, la normativa y el avance de cierta cultura ecologista, han hecho que la totalidad de los automóviles tengan catalizador y ya no haya otro remedio. Cuando esto era voluntario, es decir, cuando tenían que pagarlo los particulares, elegían el que no tenía catalizador a juzgar por las estadísticas que eran espectaculares, algo así como solamente el 2 ó 3 por ciento de los usuarios y de los compradores voluntarios iban a vehículos con catalizador.

En consecuencia, quiere decirse que esta iniciativa tiene sentido en la medida que no incrementemos el gasto público, del mismo modo que no lo hacían los particulares con sus propios recursos. Para ello, por tanto, se me ocurre que si realmente tenemos que hacer unas cuantiosas inversiones en vehículos que no tienen catalizador, al menos como sugerencia me gustaría decir a la Comisión que una de las vías para no aumentar ese gasto público (que es nuestra principal función como parlamentarios) es reducir el número de coches oficiales. (**Rumores.**) Esa me parecería una medida que realmente encontrará el apoyo de los señores diputados. (**Continúan los rumores.**) Otra medida que me parece interesante —que creo es de bastante sentido común— es reducir la vida de los automóviles más antiguos. Hay automóviles que tienen ocho o nueve años y no tiene sentido meterles un catalizador ahora, porque el mantenimiento, el cambio, etcétera, es costoso y, en consecuencia, parece más lógico reducir la vida útil de esos automóviles más antiguos ya que los nuevos que se adquieren tienen catalizador, lo cual implica menor coste de consumo y mantenimiento.

Concluyo, sin molestar más a SS. SS., señalando que la preocupación de este grupo es no aumentar los presupuestos y, por tanto, en cualquier caso lo que hacemos es apoyar bien la redacción de la proposición inicial, o bien la sugerencia que ha hecho el Partido Socialista.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Para indicar la aceptación o rechazo de la enmienda del Grupo Socialista, el señor Recoder tiene la palabra.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Centrándome exclusivamente en lo que es estrictamente el objeto de esta proposición... (**Rumores.**)

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señorías, ruego un poco de silencio, si no les importa.

El señor **RECODER I MIRALLES**: El objeto de la proposición no de Ley, es reducir la contaminación de plomo en la atmósfera, y nuestro grupo parlamentario

acepta la enmienda propuesta por el Grupo Socialista al punto segundo de la proposición.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación. Vamos a votar la proposición no de Ley con la incorporación de la enmienda del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Queda aprobado por unanimidad.

— **SOBRE MEJORA DE LA DEPURACION DE AGUAS RESIDUALES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000107.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tercera proposición no de ley del orden del día sobre mejora de la depuración de aguas residuales, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor Gortázar tiene la palabra.

El señor **GORTAZAR ECHEVERRIA**: Señorías, en relación con la proposición no de Ley sobre depuración de aguas residuales, quiero decir algunas cosas que yo creo son de interés.

En primer lugar, es reconocido por la práctica totalidad de los expertos y entendidos en estas materias, que realmente la depuración de aguas residuales si no es el principal problema ambiental que tiene nuestro país, sí está entre los dos o tres primeros problemas ambientales; no solamente es una cuestión estética, no solamente es una cuestión de la desecación de parques importantes, como Daimiel, o los problemas que tiene Doñana, sino que es una cuestión de tipo económico y estratégico para nuestro país. Pensemos en los vertidos de aguas industriales a nuestros ríos; pensemos en las enormes cantidades de aguas sin depurar que llegan a nuestros ríos por parte de las ciudades; pensemos en cómo afecta esto al turismo. Como he dicho en otra ocasión en el Pleno, hay operadores turísticos que desaconsejan acudir a ciertas zonas de nuestra costa mediterránea porque no se tratan las aguas residuales, y realmente estamos no solamente con una degradación paisajística en algunas zonas mediterráneas de ya muy difícil solución, sino en una situación de deterioro muy claro de zonas costeras que dañan probablemente nuestro principal recurso industrial y exportador: los servicios turísticos.

En este contexto, la Comunidad Europea, el 21 de mayo de 1991, emitió la Directiva 271 sobre el tratamiento de aguas residuales urbanas. La Directiva indicaba que los Estados miembros velarán por que las aguas residuales urbanas antes de verterse tengan un tratamiento secundario con el siguiente calendario: a más tardar el 31 de diciembre del 2000, para las aglomeraciones de más de 15.000 habitantes o equivalentes; a más tardar el 31 de diciembre del 2005, para las aglomeraciones entre 10.000 y 15.000

habitantes o equivalentes; a más tardar el 31 de diciembre del 2005 también, para las aglomeraciones entre 2.000 y 10.000 habitantes o equivalentes que viertan sus aguas residuales en aguas dulces o estuarios.

Esta directiva es especialmente difícil de cumplir para España dada la dispersión de nuestra población y la gran cantidad de núcleos urbanos afectados.

Según los datos que ha facilitado el mismo Ministerio de Obras Públicas, en nuestro país sólo se trata entre el 40 y el 50 por ciento de las aguas que produce la población española, frente a los niveles mucho más elevados de otros países. Por ejemplo, Dinamarca, que es uno de los países que pasan por ser de los más cuidadosos con el medio ambiente, tiene un 98 por ciento del tratamiento; Alemania, el 85 por ciento; Francia, el 68 por ciento; Luxemburgo, el 90 por ciento, etcétera. A esto hay que añadir el hecho de que de unas 1.400 depuradoras que hay en nuestro país, solamente funcionan de manera regular el 15 por ciento de ellas, y el resto, el 85 por ciento, se encuentran paradas por problemas de sostenimiento, de mantenimiento, etcétera.

Por lo demás, la directiva a que he hecho referencia anteriormente, señalaba el interés o la conveniencia de que antes del 31 de diciembre de 1993 los gobiernos firmantes del acuerdo establecieran un mapa o una referencia de zonas sensibles donde hubiera que tener una atención prioritaria. Esta recomendación firmada por nuestro Gobierno no se ha aplicado, no tenemos esta relación de zonas sensibles y, en este sentido, quiero señalar el retraso que llevamos en esta dirección.

Los costes para un plan de tratamiento de aguas, a juzgar por las previsiones oficiales, son muy elevados, estamos hablando de billón y medio de pesetas, mientras que expertos independientes cifran el coste del tratamiento de aguas residuales en tres billones y medio de pesetas, es decir, dos billones de pesetas más, porque los costes de construcción y de sostenimiento son francamente elevados. Por ejemplo, para 100.000 habitantes, el precio del tratamiento de aguas es de 10.000 pesetas por habitante; para 50.000, son 15.000 pesetas por habitante; y para 2.000 habitantes, 25.000 pesetas por habitante. Lógicamente, a menor núcleo de población el coste por unidad es más elevado, mientras que los costes de explotación son, como saben SS. SS. para 100.000 habitantes, ocho pesetas el metro cúbico y también en esta misma proporción, avanzando hasta el nivel de 2.000 habitantes, con 30 pesetas por metro cúbico; es decir, lógicamente la unidad de coste por explotación en los núcleos pequeños es más elevada.

En esta dirección hay que señalar que nos encontramos ante un problema presupuestario y económico de gran trascendencia, estamos hablando de una problemática, de un proyecto y de unos planteamientos que pueden tener la dimensión que en su día tuvo el Plan Energético Nacional o la que está teniendo el Plan Hidrológico. Realmente, un plan de saneamiento, en una perspectiva de 10 ó 15 años y con estos volúmenes de actividad y de inversión pública, no es un tema menor ni partidista, a mi juicio, es un tema nacional. En consecuencia, lo que nosotros hacemos en esta Comisión es plantear, instar al Gobierno la necesidad

de que presente este Plan nacional de tratamiento de aguas residuales, en la inteligencia y en la idea de que realmente se trata de un plan de inversiones y de utilización de fondos comunitarios en la dirección de compensar las cuantiosas inversiones que tienen que hacer comunidades autónomas y ayuntamientos.

Las instituciones locales hoy día tienen dificultades perentorias de tipo económico, cuestiones elementales como son desde pagar nóminas a pagar deudas de obras necesarias. Si realmente esta Cámara no aborda el problema, digamos, muy firmemente y con los recursos precisos para ayudar a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos, ciertamente el tema de las aguas residuales puede convertirse en el auténtico caballo de batalla, en la auténtica losa de nuestro desarrollo turístico, económico, incluso de salud pública en el plazo de 15 ó 20 años, si no cumplimos —digo—, los planteamientos que hace la directiva y que son de sentido común: que las aguas residuales no se viertan a los ríos, a los mares o a los estuarios.

En este sentido, quiero decir que, por supuesto, hay una responsabilidad de los ayuntamientos que no han destinado fondos, en unos casos, porque no han podido, en otros, porque no han tenido esa preocupación; también hay responsabilidad de las comunidades autónomas; pero hay que decir que no todas las comunidades autónomas ni todos los ayuntamientos tienen el mismo nivel de tratamiento de aguas; hay unos que han hecho más que otros. Quiero destacar que realmente en el caso particular del Ayuntamiento de Madrid, no solamente por la Administración que actualmente lleva el Partido Popular, sino incluso en la época anterior, ha habido una preocupación muy seria en relación con las aguas residuales; también hay que señalar el ejemplo del Gobierno balear en esta dirección, que trata el 100 por ciento de las aguas residuales y no vierte al Mediterráneo un solo litro de agua contaminada.

Quisiera que este ejemplo y esta capacidad de acción se extendiera al conjunto de los municipios y comunidades autónomas y en esta dirección pedimos a la Comisión que apoye nuestra proposición no de ley en la inteligencia de que a lo largo del año tengamos un material para debatir posteriormente en Comisión, a efectos de resolver este tema que es de trascendencia nacional.

El señor **VICEPRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la misma, don Felipe López García tiene la palabra.

El señor **LOPEZ GARCIA**: Antes de plantear la defensa de la enmienda, quisiera hacer unas reflexiones previas, porque creo que el tema tiene suficiente envergadura.

Siguiendo el orden secuencial que el Partido Popular plantea en la exposición de motivos, inicialmente quiero decir que coincidimos en su preocupación por los problemas medioambientales; creo que es un tema que comparten todos los grupos de la Cámara, y de manera particular el que afecta a la calidad y a la cantidad disponible de

agua, que es una de las cuestiones que, sin ninguna duda, están ocupando ya el trabajo del Gobierno desde hace tiempo.

El Ministro, señor Borrell, recientemente en una comparecencia ante el Senado, el día 18 de noviembre pasado, coincidía efectivamente en que la tercera parte de nuestros ríos, que 50 unidades hidrogeológicas, que unos 65 embalses tienen problemas graves de contaminación y que, por tanto, será necesario hacer un esfuerzo importante en las medidas que propone el Plan nacional. Señalaba también el Ministro en esta dirección que el objetivo prioritario en la aplicación de los fondos comunitarios en materia medioambiental va a ser justamente el tratamiento y la mejora de la calidad de las aguas en España.

Pero establecida esta coincidencia, hemos de ser necesariamente discrepantes con afirmaciones que a reglón seguido se hacen. No se corresponden con el trabajo desarrollado por el Gobierno, desde nuestro punto de vista, las afirmaciones que se hacen sobre el incumplimiento de la Ley de Aguas. El esfuerzo realizado para vigilar el cumplimiento de la ley elaborada y desarrollada por el Gobierno socialista es notorio, desde nuestro punto de vista, en estos últimos años.

Es verdad que no sin esfuerzo se ha conseguido corregir una situación que gobiernos anteriores consintieron durante décadas. Es perfectamente constatable el incremento de expedientes sancionadores, tanto en número como en cuantía, que se vienen produciendo, así como la incorporación a tareas de vigilancia en la ribera de los cauces fluviales del servicio de protección de la naturaleza y, de igual manera, una incorporación reciente de objetores de conciencia en tareas de prestación social sustitutoria al servicio de las comisarías de aguas y con el mismo propósito de mantener la vigilancia y control y, consecuentemente, mejorar la calidad de las aguas, tarea, naturalmente, que es complementaria a la creación de nuevas infraestructuras que se están realizando por el Ministerio y que, lógicamente, se pretenden completar con lo que el Plan nacional establece.

En esta dirección, y también de especial relevancia, nos parece que la entrada en funcionamiento del servicio automático de información de calidad de las aguas, el sistema Saíca, al que el ministro ha hecho referencia en esta Comisión en más de una ocasión, va a suponer un elemento también decisivo en ese trabajo de coadyuvar a la mejora de la calidad de las aguas. Es uno de los primeros proyectos medioambientales que se ha financiado con fondos comunitarios, concretamente con los Fondos de Cohesión, obteniendo una financiación próxima a los 5.000 millones de pesetas en subvención, y supondrá el establecimiento de una red de estaciones automáticas de alerta que permitirá transmitir en tiempo real y de forma continua parámetros que hagan posible tener un diagnóstico continuo de la calidad de nuestras aguas por tramos de río y en función de los usos que cada tramo tenga. De la misma manera, permitirá una alerta automática de protección para determinar usos especialmente de abastecimiento y reforzar de manera decisiva la estrategia de control, vigilancia y sanción de vertidos contaminantes. Es una experiencia innovadora, no

puesta en práctica en ningún país de la Comunidad a este nivel de desarrollo tecnológico, y es un modelo integrado de vigilancia de calidad de las aguas que, como saben, se apoya en la tecnología del satélite Hispasat.

Pensamos que los argumentos reseñados no permiten trasladar la impresión de que se incumple la Ley de Aguas o que existe alguna desidia por parte del Ministerio en lo que a objetivos de calidad se refiere. Admitimos, sin duda, que la situación es mejorable, en ello se está trabajando y, naturalmente, el Plan nacional de saneamiento vendrá a dar una respuesta definitiva a esta situación.

Pero también quiero decirle, señor Gortázar, que, por otra parte, y fruto no sólo de la preocupación, que naturalmente compartimos, sino de la ocupación y el trabajo coordinado en este caso de los tres niveles de la Administración del Estado, se ha pasado en los últimos años de un 10 por ciento, aproximadamente, de aguas depuradas a casi el 60 por ciento actualmente; concretamente, el 59 por ciento de la población española está servido por algún sistema de depuración y no el 40 por ciento, como ustedes hacen ver en algún sitio.

Pienso que sería deseable que sobre una realidad que puede objetivarse se hiciera una descripción exacta para poder centrar el debate sobre bases más firmes, independientemente de que los juicios que mereciera esa realidad fueran luego coincidentes o no por parte de quien los aprecia.

De ese 59 por ciento, el 44 por ciento corresponde a un tratamiento secundario y el 15 por ciento a un tratamiento primario. Es verdad y hay que señalar que, no obstante, los rendimientos en algunas instalaciones no se ajustan a las normas de emisión de la Directiva 271, por tanto habrán de ser corregidos y que, de la misma manera, será necesario pasar a secundarios algunos tratamientos que actualmente son primarios, dada la consideración que tiene la zona receptora; ampliaciones de este tipo ya se están realizando en distintas fases de ejecución en ciudades como Bilbao, Málaga, Pamplona, Sevilla, San Feliú de Llobregat, etcétera. En otras ocasiones también será necesario hacer un tratamiento más riguroso con eliminación de nutrientes, si los vertidos se dan en zonas con riesgo de eutrofización.

Con el objetivo de cumplir la obligación referida en el artículo 17 de la directiva, el Ministerio, a través de la Dirección General de Calidad de las Aguas, está trabajando en la elaboración de ese Plan nacional de saneamiento y depuración, que pretende básicamente la definición y valoración de las infraestructuras necesarias para el cumplimiento de la directiva.

Como saben, las actuaciones a que se refiere el Plan afectan a materias que, salvo en el caso del País Vasco, fueron transferidas por el Estado a las comunidades autónomas. En consecuencia, el Ministerio ha constituido un grupo de trabajo integrado por representantes de todas las comunidades autónomas, que se reúne con similar frecuencia a como lo hace en Bruselas, con el Comité de seguimiento de la directiva, con el objetivo de dar respuesta puntual a las cuestiones que se plantean en el Comité y que obligan a tomar decisiones a los Estados miembros.

La ejecución del Plan de saneamiento y depuración requerirá, naturalmente, la participación de la Administración central, de las comunidades autónomas y de las administraciones locales para afrontar las inversiones necesarias en el cumplimiento de la directiva y los objetivos de calidad que establece el Plan hidrológico nacional.

Será necesario distinguir, no obstante, lo que constituye el esfuerzo de creación de las infraestructuras de saneamiento y depuración, lo que es la formación de capital bruto de saneamiento, aspecto que naturalmente está contemplado en el Plan de saneamiento, de lo que es la explotación y el mantenimiento de las plantas, gasto corriente que en el caso de las infraestructuras hidráulicas, concretamente depuración, supone un coste elevado que puede llegar al 10 ó 15 por ciento de coste de explotación sobre inversión total.

Naturalmente, las apreciaciones que hace el señor Gortázar, en relación con lo que ocurre en el Ayuntamiento de Madrid, serían fácilmente rebatibles con datos en la mano, en la medida que en comunidades autónomas, si se puede establecer un «ranking» de depuración de aguas residuales en España, en los tres últimos casos son comunidades autónomas que gobierna el Partido Popular: caso de Cantabria, caso de Castilla y León y el caso de Galicia. Creo que ése no es el debate que hay que plantear aquí ahora, pero en todo caso, dado que se hace una alusión directa a responsabilidades de comunidades autónomas o ayuntamientos que están gobernados por el Partido Socialista o alternativamente por el Partido Popular, para demostrar cuál es el nivel de dedicación y de sensibilidad sobre cuestiones medioambientales, yo creo que hay que ser en todo caso riguroso con los datos. Me parece que el tema tiene suficiente envergadura, trasciende naturalmente lo que puede ser una confrontación política partidaria, y hay que plantearse un trabajo de armonización y de interés compartido entre todas las administraciones del Estado para dar respuesta, sin ninguna duda, a un problema que preocupa a todos los ciudadanos —insisto— y no sólo preocupa sino que ocupa a la Administración socialista desde hace algunos años.

El ritmo con que se desarrollan los trabajos permitirá disponer de un documento de avance del Plan nacional, de manera que en plazo de dos o tres meses se pueda tener a disposición ese documento de avance. El señor Gortázar también ha hecho referencia al incumplimiento en cuanto a fechas de entrada en vigor de la trasposición de la Directiva 2/71, pero, no obstante, le tengo que decir que, dada la complejidad del tema, ningún país de la Comunidad ha hecho la traslación de esa directiva. Sin embargo, eso no es ningún obstáculo para que admitamos que se está trabajando a buen ritmo, que es necesario, en lo posible, cumplir los plazos que establece la directiva y que, dada la complejidad —insisto— del tema dada la necesidad de armonizar y coordinar los intereses de las comunidades autónomas, de los ayuntamientos y de la propia Administración central, planteamos establecer un período que no pretende dilatar el tema, sino dar un margen de maniobra y un mayor nivel de flexibilidad a un tema que es complejo.

De ahí la presentación de esta enmienda, que nosotros hacemos de sustitución al texto que plantea el Grupo Popular. Según nuestra propuesta quedaría de la siguiente manera: A lo largo del presente año se envía a esta Cámara, para su análisis y discusión en la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, un Plan de saneamiento y depuración de aguas residuales que defina y valore, de conformidad con las comunidades autónomas con competencia en la materia, las infraestructuras necesarias para el efectivo cumplimiento por España de la Directiva 91/271

El señor **VICEPRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar posición? (**Pausa.**)

Por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), el señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Nuestro grupo anuncia que va a votar favorablemente la proposición no de ley, tanto si fuese la redacción inicial, como con la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

El primer párrafo de la proposición no de ley creemos que es acertado y quizá su acierto esté en que en cuatro líneas llega a dar tres de las prioridades medioambientales que el Ministro propuso como forma de acción de su Ministerio. Nos dice: uno de los más graves problemas medioambientales con los que se enfrenta España, junto con la gestión de los residuos y con el proceso de desertificación, es el del agua en sus vertientes de abastecimiento y calidad. Aquí hay tres de las prioridades y, por tanto, se nota el trabajo de síntesis y aceptable que ha tenido el proponente, llegando a presentar una proposición correcta, como es llevar hacia adelante el desarrollo de los muchos planes que a lo largo de este 1994 tendremos que ver en la Comisión y que, en este caso, es en cumplimiento de la directiva comunitaria.

De todas maneras, a mí me preocupa que durante el año 1994 tenemos que recibir el Plan director de infraestructuras, el Plan hidrológico, y el plan que hoy se está pidiendo y que vamos a aprobar en la proposición no de ley que se nos presente, en el que estamos fijando unos plazos que en el texto original son seis meses y en la enmienda de sustitución el presente año. A mí me preocupan estos plazos que estamos fijando, porque creo que ya en estos momentos en los que nos había prometido inicialmente el señor Ministro, tenemos algún retraso.

Es muy difícil todo este tipo de trabajo y por tanto estos plazos son relativamente cortos. Lo que queda de año posiblemente puede parecer que es largo, pero todo lo que se pide como Plan nacional de saneamiento también va ligado con el Plan hidrológico, puede ir ligado con el Plan director de infraestructuras y la conjunción de todos estos planes puede dar un nuevo incumplimiento de plazos, cosa que sería muy preocupante.

Por otra parte, decía el proponente que el cumplimiento de la directiva representa un gran esfuerzo económico para los ayuntamientos y para las comunidades autónomas, ya que la depuración de las aguas residuales es fundamental-

mente competencia de los ayuntamientos, pero las comunidades autónomas intervienen fuertemente en ello.

El Grupo Catalán (Convergència i Unió) puede tener la satisfacción —aquí se habla de «rankings»— sin quitar méritos a nadie, de que la Comunidad Autónoma de Cataluña tiene previsto dejar cumplimentada la directiva a finales del año 1997 en poblaciones de 2.000 habitantes y que esto se ha realizado en la Comunidad Autónoma de Cataluña con un gran esfuerzo, incluso económico, de los ciudadanos, mediante un canon. El proponente nombra al Ayuntamiento de Madrid, y nos hubiera gustado que se citara lo bien o al menos lo favorablemente que se está desarrollando en nuestra comunidad autónoma cuando el proponente es diputado por Barcelona, pero éste es otro tema.

En realidad, nosotros confirmamos que el tema es importante y vamos a votar favorablemente la proposición no de ley.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por el Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, el señor Ríos tiene la palabra.

El señor **RIOS MARTINEZ**: No voy a entrar en la competencia en función de quién gestiona porque este concepto maniqueo entre si yo gobierno lo hago bien, si tú gobiernas, lo haces mal, creo que al final no es lo mejor para el tema que estamos tratando, porque en todos los huertos cuecen habas; en todos lados cuecen habas.

A mí me gustaría plantear la oposición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya para apoyar esta propuesta. Es verdad que nos gusta más la propuesta originaria del Grupo Popular que la de la propia enmienda, pero no queremos pasar sin hacer tres comentarios o tres posiciones sobre lo que ha sido el razonamiento.

Creo que es una actuación multicompetencial en lo que significan las distintas administraciones; la gestión corresponde a los ayuntamientos; el planteamiento general corresponde a las comunidades y al Estado a nivel de buscar los propios fondos. Lo cierto y verdad es que el saneamiento está condicionado por un crecimiento anárquico a nivel de instalación de industrias en cada uno de los sitios, y mucho de los problemas, más que en plantearse la depuración instalando depuradoras, están en actuar sobre los vertidos que se producen. Creo que sería bueno que ese plan o la actuación que se deba acometer no vaya solamente a la depuración de las aguas vía depuradora pública exclusivamente, sino a hacer un plan para evitar los vertidos que empresa a empresa van echando sus aguas hacia las distintas vertientes.

El ejemplo de la región en la que yo vivo, que es el Plan de Saneamiento del río Segura, ha originado un esfuerzo tremendo de la Comunidad Autónoma y del propio Estado central; sin embargo la depuradora puesta en marcha se hace inútil a la vuelta de año y medio y alguna, incluso, se ha sustituido sin ponerse en marcha. ¿Por qué? Porque el problema es del tipo de vertido y la depuración no sirve igual si es un vertido, por ejemplo, de cultivos, o por el tipo de tratamiento, si es metálico. No se puede hacer una depu-

ración exclusiva y general, hay que actuar sobre los puntos de origen; de ahí que creamos que sea necesario no solamente abordar el tema de depuradoras sino también el de vertidos, conjuntamente, dentro de ese Plan.

Además, está el tema de la gestión, de la mejor gestión de los recursos; el ejemplo que he utilizado del Mar Menor, en el propio río Segura, o a nivel del Estado en otros sitios, es de gestionar escrupulosamente los recursos. Es verdad, y hay que reconocerlo, que se ha hecho un esfuerzo importante desde la Administración del Estado para abordar esto. Se ha incrementado el volumen de ciudadanos que reciben agua depurada. El problema es que hay aguas en Sevilla o en otras ciudades donde la calidad que nos ofrece desde luego no es la deseable, aunque hayamos incrementado el 40 ó 50 por ciento en número de personas que se están ahora mismo depurando las aguas. Por tanto la gestión en la administración de recursos escasos también es importante.

La enmienda que introduce el Grupo Parlamentario Socialista habla solamente de infraestructuras necesarias, y yo creo que no solamente son infraestructuras necesarias, sino que hay que ir a ampliar la gestión de esas infraestructuras, la administración de los recursos y la actuación, por otro lado. En todo caso lo que propone el Grupo Socialista es ampliar el plazo de seis meses a un año, porque dice para el presente año, seis meses... tampoco vamos a regatear (**risas.**); me he equivocado en tres meses, pero bueno, está bien.

En todo caso, el Grupo Popular propone el compromiso para ahorrar agua. Parece que este criterio que tenemos los ciudadanos respecto a que lo que no es mío, que es de otro, y no es un instrumento para comprometerte, no es válido. A nadie se le ocurre tirar un papel en su casa y sin embargo en la calle y desde el coche lo haces fácilmente. Parece que en el tema del agua no se actúa para ahorrar, aunque es verdad que se han hecho campañas fuertes. Yo he oído las campañas que ha hecho el Estado en televisión para el ahorro de agua.

No sé si es porque se entiende que se va a seguir haciendo —me refiero a la enmienda que presenta el Grupo Socialista— o porque se está realizando por las distintas administraciones (mi Comunidad lo está haciendo, la Comunidad de Madrid lo está haciendo y el propio Estado lo está haciendo) o si vamos a llevar de verdad ese compromiso de ahorrar. El agua es un recurso escaso; de ahí que la otra propuesta que hacía el Grupo Popular de agua de mejor calidad y ahorro de agua, sea bueno mantenerla.

En todo caso, el Grupo de Izquierda Unida, entendiéndolo que, como bien decía el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, es un compromiso común de todos los grupos de la Cámara, si el Grupo Parlamentario Popular admite la enmienda del Grupo Socialista vamos a apoyarla y si no la admite igualmente la vamos a apoyar, aunque yo espero que el compromiso de la Cámara sea exigir que de verdad se haga lo que aquí se pronuncia, porque muchas veces hacemos pronunciamientos en la Cámara cuya eficacia en el devenir del tiempo no es tan latente.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Para indicar la aceptación o rechazo de la enmienda, tiene la palabra el señor Gortázar.

El señor **GORTAZAR**: Muy brevemente. El Partido Popular lo que ha hecho en esta proposición no de ley ha sido recoger en gran medida lo que el Gobierno propuso como Plan, en octubre de 1992, cuando dijo que estaba puesto en marcha un Plan nacional de depuración de aguas residuales; de manera que lo que hacemos es simplemente recoger aquella iniciativa que de momento está inconclusa.

También quiero señalar que efectivamente estamos ante un problema nacional, no de partido (en este sentido agradezco las intervenciones que ha habido hasta este momento); debemos comprender que son tres las administraciones concurrentes en este tema y que en muchos casos se da la circunstancia de que no son del mismo partido. Por ejemplo, una comunidad autónoma puede tener un alcalde en la ciudad principal que no sea del mismo partido, con lo cual se crean situaciones a veces contradictorias. En cualquier caso yo he hecho la referencia a Madrid precisamente porque esa Comunidad Autónoma tiene Presidencia socialista, e incluso la administración anterior socialista se preocupó adecuadamente de este tema. Va un poco en la línea de decir que no es problema de un partido o de otro, sino que ha habido unos sitios con más sensibilidad y más preocupación que en otros; simplemente a este nivel.

Lamento que los datos que ha esgrimido el portavoz socialista no se atengan a lo planteado, en el siguiente sentido. Asegura que es el 59 por ciento, de los cuales el 44 por ciento...

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Gortázar, le he dado la palabra para que diga si acepta o rechaza la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **GORTAZAR ECHEVERRIA**: Simplemente señalar que es el 44 por ciento de tratamiento secundario, y yo señalaba el 40. En este sentido quiero decir que mis cifras son adecuadas en función de lo que él mismo ha dicho, y compararlas con las del Reino Unido que a este nivel tiene el 85 por ciento. (**Rumores y protestas.**)

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señoría, no reabra el debate.

El señor **GORTAZAR ECHEVERRIA**: Termino señalando que aceptamos la enmienda que ha hecho el Grupo Socialista, pero me parecía importante precisar algunas de las cifras que se habían barajado.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación de la proposición no de ley con la enmienda planteada por el Grupo Parlamentario Socialista, de sustitución, y que dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que a lo largo del presente año envíe a esta Cámara, para su análisis y discusión en la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, un Plan nacional de saneamiento y depuración de aguas residuales que defina y

valore, de conformidad con las comunidades autónomas con competencias en la materia, las infraestructuras necesarias para el efectivo cumplimiento por España de la Directiva 91/271, de la Comunidad Económica Europea.

Efectuada la votación, dijo:

El señor **VICEPRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad la proposición no de ley en los términos indicados.

Hasta que llegue el primero de los comparecientes, vamos a suspender la sesión durante unos minutos.

Se reanuda la sesión.

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA, FEVE (MARTIN BARANDA), PARA DAR CUENTA DE LOS RESULTADOS ECONOMICOS DE LA CITADA EMPRESA, ASI COMO DE LA POLITICA FINANCIERA, COMPRA Y VENTA DE MATERIAL Y DE PATRIMONIO DE LA MISMA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/000467.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, vamos a reanudar la sesión con la comparecencia de don Gonzalo Martín Baranda, Presidente de la Compañía de Ferrocarriles de Vía Estrecha, para dar cuenta de los resultados económicos de la citada empresa, así como de la política financiera, compra y venta de material y del patrimonio de la misma.

Como la comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Federal de Izquierda Unida, tiene la palabra don Manuel García Fonseca para formular las preguntas o manifestaciones que estime oportunas.

El señor **GARCIA FONSECA**: Quiero agradecer al Presidente de FEVE su presencia entre nosotros y, previamente a entrar en el planteamiento de algunas de las preguntas que a mi grupo le preocupan y que desearía fueran contestadas y esclarecidas por el Presidente de FEVE, quisiera manifestar algunas anomalías en todo este proceso pues me gustaría dejar constancia de las mismas.

Mi grupo, ante una serie de problemas sobre los que pide aclaración de FEVE y que motivan esta comparecencia, había planteado previamente una serie de preguntas por escrito, varias decenas, al menos unas treinta, hace ya más de dos meses. Además, habíamos solicitado alguna información documental, que nos parecía era importante para poderla estudiar y, a partir de ello, hacernos una composición de lugar que nos hubiera llevado a esta misma comparecencia, pero quizás en otros términos, mucho más depurados, y, en todo caso, con mucho más conocimiento de causa por nuestra parte. Esto, repito, no ha sido así e incluso cuando hace una semana recibí la notificación de la comparecencia hoy del Presidente de FEVE, todavía

tenía la esperanza de que durante esa semana hubiera recibido esa información. Fue esperanza vana.

Con todo esto quiero decir que mi grupo, al menos en la estrategia que habíamos diseñado, hubiera considerado necesario, pues para nosotros hubiera sido importante, tener estas informaciones que habían solicitado por escrito, y la respuesta, también por escrito, a las preguntas que habíamos hecho. Digo esto para justificar el tipo de preguntas que voy a hacer, pero, sobre todo, para indicar que mi grupo entiende que todas las preguntas que hemos formulado no van a poder resolverse con esta comparecencia y ya anuncio que va a seguir insistiendo sobre el mismo tema y volverá en el futuro a solicitar las comparecencias que estime pertinentes, tanto de la dirección de FEVE cuanto del ministro correspondiente.

Dicho esto, simplemente me queda señalar —y empiezo ya a entrar en materia— algo que creo debiera ser obvio y por eso mismo innecesario que yo lo planteara ahora; pero quiero hacerlo constar, una vez más.

Mi grupo es beligerante, como saben SS. SS., en el tema de la empresa pública. Somos defensores de la empresa pública de manera clara y rotunda, pues queremos fortalecer y desarrollar la empresa pública, pero para eso la empresa pública entendemos que debe tener una profunda reforma de su gestión. Precisamente porque creemos ser defensores como el que más de la empresa pública, por eso mismo queremos ser, tanto como el que más, los que reclamemos una gestión adecuada de la empresa pública. Una prueba de esta voluntad nuestra, incluso en el tema que nos ocupa, es la votación positiva de mi grupo al crédito extraordinario de más de 10.000 millones de pesetas que se aprobó la semana pasada y que mi grupo hizo no sin ciertas reservas, pero con el ánimo de no entorpecer, ni mucho menos, el funcionamiento de una empresa pública, como FEVE en concreto, especialmente querida para un diputado como el que les habla, en cuya circunscripción transcurre el cincuenta por ciento de la actividad de FEVE.

Dicho esto, paso directamente a las preguntas. Son muchas preguntas, aunque no todas, ni muchísimo menos, las que mi grupo querría que se le contestaran. Me gustaría que el señor Presidente nos contestara lo más sucintamente que pueda, pero con la mayor claridad y concisión a los temas siguientes.

Primero. ¿Qué plan de transporte de viajeros tiene usted diseñado? ¿Qué plan de transporte de mercancías tiene usted diseñado o tiene diseñado la Compañía? ¿Cuáles son los objetivos que se marcó la empresa para 1993 y el grado de cumplimiento y cuáles son los que tiene marcados para 1994?

En el tema de gastos me gustaría que también me diera información específicamente en relación a los gastos de gestión corriente y, dentro de ellos, que tienen tres apartados si estoy en lo cierto (servicios exteriores, tributos y gastos diversos) que esta última partida, gastos diversos, la desagregara de la manera más pormenorizada posible. También querría que me informara sobre la evolución de los gastos de personal.

Pasando a otro tipo de temas, me gustaría que el señor Presidente de FEVE explicara, si lo puede hacer de alguna

manera, cuáles son los motivos o razones que pueden servir para justificar que en FEVE se hagan contratos blindados.

En este orden de cosas, quiero formular una última serie de preguntas: ¿Cuántas personas se han contratado en FEVE sin el correspondiente proceso de selección? Hablando de contratación de personas, en relación a una persona concreta, Marcial López Linares, quisiera saber qué trabajo se le ha encargado, ¿cómo se le ha pagado?, ¿a qué otros profesionales se les pidió presupuesto? y, si es posible, que me aporte fecha y registro de entrada de las peticiones de estos otros profesionales.

Pasando a otro tipo de temas, quiero señalar la compra de unidades. Este es un tema que afecta específicamente a mi región. Hay 16 unidades que se han comprado, las unidades 3800. La pregunta es: ¿Conoce usted que se hayan calzado las suspensiones de estas 16 unidades nuevas que ha fabricado CAF? Aun reuniendo las condiciones de seguridad mínimas, que supongo, ¿compraría usted un automóvil con estas características, es decir, con una amortiguación suplementada? En este mismo sentido, las cajas que fabrica CAF para unidades de tren para RENFE, ¿han sido calzadas? ¿Qué trámite ha dado al informe del inspector general que, como usted sabe, hizo un amplio informe, muy voluminoso, sobre este último tema del que estoy tratando. ¿Se lo ha pasado usted al director de material? ¿Qué respuesta le dio éste? Y si me puede documentar esta respuesta.

Por último, ¿qué tiempo pasó desde la suspensión formal del contrato de construcción de estas máquinas? Hubo un tiempo con un contrato inicial; lo digo para información de todos los diputados. Estas máquinas, las 16 unidades, se contrataron y en un momento determinado, por motivos presupuestarios, se anuló el contrato puesto que no había posibilidades en aquel momento de cumplimiento por parte de FEVE de la compra de todas las unidades y luego de nuevo se volvió a hacer un contrato para la compra del total inicial previsto de 16 unidades. La pregunta es: ¿qué tiempo pasó desde la suspensión formal del contrato de construcción de estas máquinas por parte de FEVE hasta que se tomó de nuevo la decisión de construir las? ¿Cuánto pagó FEVE de penalizaciones y sobrecostos?

Estas son las preguntas sobre las que desearía una respuesta lo más clara y concreta por parte del Presidente.

Nada más. **(El señor Camisón Asensio pide la palabra.)**

El señor VICEPRESIDENTE: Señor Camisón, hemos planteado, desde un principio, que se formulaban las preguntas por parte del señor García Fonseca, contestará el señor Presidente de FEVE y después fijaban posición los distintos grupos respecto a la comparecencia del Presidente de FEVE.

Para contestar al señor García Fonseca, el señor Presidente de FEVE tiene la palabra.

El señor PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA, FEVE (Martín Baranda): En primer lugar, quiero agradecer la

posibilidad de estar en el Congreso de los Diputados hablando de la empresa que me toca dirigir. El señor diputado hizo una pregunta general, nos hizo una pregunta de qué se hacía, qué ocurría en FEVE en varios niveles: a nivel económico, a nivel de gestión, a nivel financiero. Antes de pasar a dar contestación a las preguntas concretas, me gustaría entrar en este aspecto.

Lo primero que creo habría que definir, y tiene que ver con su primera tanda de preguntas sobre los planes de transporte de viajeros y de mercancías, es FEVE en sí. FEVE es una empresa ferroviaria que circula a lo largo del norte de España, desde Bilbao a Ferrol, con una importancia grande en Asturias; de León a Guardo; en Cartagena y, hasta el 1.º de enero de este año, también tenía la responsabilidad en Palma, en el ferrocarril Palma de Mallorca-Inca.

Un ferrocarril de este tipo tiene dos tipos de tráfico. Por un lado, un tráfico de viajeros y, por otro, un tráfico de mercancías. El tráfico de viajeros, fundamentalmente, es un tráfico de cercanías o un tráfico regional de viajeros; viajeros que se mueven, como mucho, en el entorno de 70 kilómetros. Ustedes que conocen perfectamente el norte de España se dan cuenta de que estas cercanías no son unas cercanías de grandes ciudades. No son las cercanías de Madrid ni las de Barcelona; son cercanías similares a las que pueden tener Sevilla, Valencia y las comparaciones que podemos hacer son en situaciones similares. En nuestro entorno no tiene razón de ser poner un tren cada cinco minutos, sino que lo normal en hora punta, como mucho, es lograr un tren cada cuarto de hora o cada media hora a lo largo del día. Esto en cuanto al tráfico de viajeros.

En cuanto al tráfico de mercancías, FEVE es un ferrocarril que surge como unión de ferrocarriles mineros y básicamente el transporte que hace es de carbón. Nuestro principal cliente es Hunosa, con lo cual nos indica qué problemas podemos tener en el desarrollo de este tráfico. Es decir, servimos a empresas que están en crisis; por un lado, como ya he citado, a Hunosa; por otro a Solvai y empresas similares.

Creo que éste podría ser el planteamiento general de la historia; y a partir de ahí, qué hemos hecho y qué queremos hacer.

Nosotros pensamos desde el primer momento que el tráfico de cercanías de FEVE era importante y había que procurar darle calidad. Eso nos llevó a un plan de inversiones que está en este momento en realización y, además, debemos procurar que sea seguro. Hicimos un plan que ya está en marcha, que ya está adjudicado totalmente y a lo largo de este año y del que viene queda acabado. Es un plan de instalaciones de seguridad. Luego entraremos en él, en cada una de las dos cosas.

Nosotros pensamos que las posibilidades de FEVE no son crecer de manera espectacular en número de viajeros, porque no es posible; los habitantes que hay en la región son los habitantes que hay en la región. Lo que sí podemos hacer es hacerlo bien, dar satisfacción al usuario y controlar de manera seria los gastos. Así es el trabajo que hemos hecho fundamentalmente en viajeros.

Desde el año 1989, los viajeros de Feve han pasado de 10.669.000 a 11.758.000, y los ingresos —es un tema que me gustaría destacar— han pasado de 986 millones a 1.253 millones. Hay algo que consideramos es importante destacar en la gestión de Feve en los últimos años. Nos ha parecido que debíamos tener unas tarifas adecuadas, es decir, debemos dar una calidad, pero no debemos buscar viajeros, porque tampoco hay más. Tenemos un mercado relativamente cautivo y debemos procurar, sin pasarnos en el precio de la tarifa, ir a una tarifa que sea realista. En este momento tenemos tarifas similares a las de la carretera en todo nuestro entorno, en algunos tramos las tenemos mayores y superiores, de una manera importante, a las tarifas que para los mismos servicios presta Renfe. Hemos procurado el aumento de los ingresos a base de incrementar el número de los viajeros y, por otro lado, de tener una política de tarifa realista.

En cuanto a cómo somos valorados por nuestros usuarios, ha coincidido que, en marzo de 1994, la Organización de Consumidores, la OCU, en su revista «Compra Maestra», ha dicho: «Transportes públicos, estamos contentos», y habla de la satisfacción de los usuarios de los transportes públicos. Nos parece significativo, y nos ha llenado de satisfacción, el que nuestra empresa sea el modo que satisface más a nuestros usuarios. El índice global de Feve es el 60,9, siguiendo Renfe, con 50; cercanías, con 50,4; el metro, con 48,7; el autobús urbano, con 32,5; y el autobús interurbano, con 29,2. Podemos decir que a nivel de gestión, dentro de las posibilidades que permite una empresa de este tipo, hemos cumplido los objetivos que nos habíamos planteado.

Si analizamos lo que ha ocurrido en el tráfico de mercancías, ya hemos comentado que nuestro primer cliente es Hunosa, que tiene prácticamente el 57 por ciento del tráfico; el segundo es una empresa que también está en crisis en parte, que es Solvai; tercero es Altos Hornos, y luego tenemos Minas de Figaredo y Hulleras de Fabero. Pues bien, a lo largo de estos últimos años hemos incrementado el tráfico de mercancías. El año pasado —este año no nos ha dado tiempo a comprobarlo— fuimos la única empresa europea que aumentó sus ingresos de cercanías entre todos los ferrocarriles europeos. Este año hemos vuelto a aumentar estas cifras. Estos ingresos se han incrementado también dando satisfacción al cliente y procurando no tirar las tarifas, porque, como todos ustedes saben, en el futuro nos vamos a encontrar con que el tráfico de mercancías no debe estar en ningún momento subvencionado. Sobre este aspecto me gustaría hacerles un breve comentario.

En un análisis que se hizo de Feve al poco de llegar yo a la presidencia, sobre qué pasaba con el tráfico de mercancías de Feve, para qué valía, aparte de dar satisfacciones a los clientes, nos encontramos con algo que me gustaría destacar entre ustedes, que son expertos en el tema. Si desapareciera Feve del norte de España, de la cornisa Cantábrica, depende qué carreteras, tendríamos un incremento de 60 a 600 camiones diarios en carreteras muchas veces estrechas, lo que daría unos índices de congestión y de accidentabilidad importantes y fuertes.

Como les iba diciendo, es en este aspecto en el que nos dimos cuenta que hacíamos un servicio público añadido al meramente real de conseguir unos ingresos por este tráfico. Como les he comentado, pretendemos aumentar el tráfico y queremos que las tarifas no sean tarifas regaladas. En este momento, tenemos tarifas que van entre las 7 pesetas y las 10 pesetas toneladas/kilómetro normalmente, y estamos procurando que a clientes heredados con tarifas muy bajas, que no son capaces de pagar lo que se hace en el transporte, se les suba las tarifas, porque de cara al futuro vamos a tener necesidades de mayor material, porque nos están creciendo unos tráficos determinados; por ejemplo, estamos preparándonos para entrar en el tráfico de la siderúrgica integral del norte de España y vamos a necesitar ese material. Nuestro tráfico de mercancías —como último dato— se mueve en el entorno de los 80 kilómetros como término medio, a veces menos, según los clientes, de las minas a la central o entre minas.

En cuanto a la satisfacción de los clientes, quiero comentar una breve anécdota que ocurrió en Castilla y León. En un momento determinado, hubo quejas a la Junta de Castilla y León porque en la línea de Guardo prácticamente el ferrocarril Feve estaba copando todo el transporte de carbón de las minas a la central. Cuando se presentó esta queja a la Junta de Castilla y León el análisis que se hizo fue si estábamos haciendo *dumping* o estábamos por debajo de tarifas. La contestación es que nosotros cobrábamos bastante más que ellos y a pesar de eso la gente de las minas y de la central quería que fuera transportada por ferrocarril, porque dábamos mejor servicio, más rápido y más adecuado a sus necesidades.

Creo que con esto le he comentado un poco lo que ha sido la política de transportes, tanto de viajeros como de mercancías, en el pasado. ¿Hacia dónde vamos en el futuro? En este año vamos a acabar la electrificación y podremos dar mejor calidad en el servicio Bilbao-Valmasedo, que está creciendo a lo largo de estos años. En Cantabria seguiremos dando el servicio que damos, que está bien valorado y somos el modo de transporte más usado en la región a nivel público. Y en Asturias tenemos que acabar las obras del PTC que están en este momento en marcha, que se finalizarán a lo largo de este año y del que viene. Con eso, consideramos, adecuándonos en todo momento a la demanda, que cumpliremos la misión que tenemos en cuanto a viajeros.

Respecto a mercancías, nos encontramos con un problema. Sabemos que con los nuevos planteamientos de tráfico de mercancías en este país, las empresas no van a querer trabajar con el ferrocarril, con la empresa A, con la empresa B o con la empresa C, sino que van a querer que un ente, que una empresa dedicada a logística de transportes les resuelva generalmente los transportes que tiene la propia empresa. Nosotros apostamos por prepararnos para lo que nos iba a venir. Sabíamos que en Hunosa había el problema de que el tráfico cada vez se nos iba a reducir, pero, por otro lado, sabíamos que de los puertos iba a entrar mineral que iba a ir a las centrales térmicas asturianas. Ya en aquel momento logramos entrar en los puertos de Avilés y de Gijón como camino para el tráfico que va a

venir en un momento determinado. De la misma manera, dijimos en su momento que teníamos que prepararnos para el tráfico de la siderúrgica integral entre Vizcaya y Asturias, hasta donde por tierra somos el camino más rápido.

Eso nos va a obligar este año y quizás el que viene a ir a un plan de inversiones en material móvil. Nuestro parque de locomotoras es antiguo. Excepto 24 locomotoras, el resto tiene bastante más de 35 años y para un transporte de larga distancia no tiene utilidad.

Vemos, pues, que nos estamos preparando en ese sentido. En el plan de inversiones de este año estamos intentando, dentro de las posibilidades que tenemos, adquirir locomotoras y el tipo de material móvil, de remolcado acorde con las necesidades de bobinas, etcétera, que vamos a tener en el próximo futuro. Con esto he contestado a su pregunta sobre el plan de transporte de viajeros, sobre el plan de transporte de mercancías, cómo nos ha ido en 1993 y qué pensamos hacer en 1994.

Por primera vez, las dotaciones presupuestarias dedicadas a Feve en el año 1994 nos van a permitir cumplir el presupuesto objetivo. Ha habido una tendencia desde siempre en Feve a funcionar con un presupuesto imposible de cumplir a nivel de subvención, de tal manera que al final había que acudir a la vía de los créditos extraordinarios.

En su momento ya hablamos con nuestro Ministerio porque pensábamos que no era un buen procedimiento, que de esa manera no se puede funcionar, porque al final vamos a tener más intereses que ingresos. En la comparecencia no se nos ha preguntado, sobre política financiera, pero si tiene interés el señor Diputado podemos hablar de ello.

Tenemos que decir lo que cuesta de verdad este ferrocarril. Hagamos lo que hagamos, no puede costar mucho menos, ni puede costar mucho más. Ustedes han visto que estamos aumentando los ingresos, pero tiene unos topes y están en esos límites. Podemos subir un uno, un dos o un tres por ciento. Hemos hecho lo que no se está haciendo en el resto de Europa.

Podemos dejar totalmente limados los gastos; prácticamente los tenemos desde 1990. Pero de ahí no nos podemos mover. La diferencia es una y si no tenemos la diferencia clara, poco a poco nos vamos metiendo en unos niveles de deuda que nos van cargando unos intereses que preocupan de verdad y nos llevan a vivir una perpetua mentira. Por primera vez, los presupuestos de 1994 son realistas, como, si ustedes quieren, comentaremos a continuación.

Respecto a la gestión de los gastos corrientes, tenemos tres tipos de gastos. Si me permiten, ya que se habla de las políticas de personal, como decía Paracelso, no se sabe más que lo que se puede contar y medir. Y como de pesetas estamos hablando, igual que hablamos de gastos corrientes, hablaremos de política de personal y del dinero que le cuesta a Feve.

Consideramos gestión corriente todo lo que son servicios exteriores, suministros de agua, de luz, vigilancia, limpieza, trabajos por terceros, estudios, proyectos, informes, tributos y también, cómo no, algo importante y que

Feve desde el año 1992 ha puesto en marcha: tener asegurados desde la compañía todos los daños a terceros.

Creemos que no es bueno para una empresa pública ni para nadie, cuando podemos tener accidentes, incidencias y ocasionar daños a terceros, no tener cubiertos estos riesgos con un seguro, porque nos veríamos en situaciones como las que ya hemos tenido en Feve en que se tienen pleitos pendientes desde años inmemoriales. Hay gente, que bastante desgracia tiene de estar en una mala situación, que no ha podido cobrar. Nosotros decidimos que Feve se iba a asegurar. Quitando este gasto extraordinario, que no se da hasta 1992, la evolución de los gastos corrientes en los últimos años es: 977 millones, 1.005 millones, 943 millones, quitando los gastos del seguro. En el año 1990, fueron 810 millones y en 1989, 825. La subida, exceptuando esto, está en los límites de lo razonable si nos damos cuenta de que debemos tener unas unidades limpias y eso cuesta dinero. Todos sabemos que las compañías de seguridad, con las que tenemos que contar en algunas estaciones, suponen unos incrementos de costes. A pesar de que se vayan limando poco a poco, debemos mantenerlas, porque nos surgen necesidades nuevas.

El personal es la gran partida de Feve. Más del 70 por ciento de nuestros gastos corresponde a personal. ¿A qué es debido que tengamos tan importantes gastos de personal en una compañía ferroviaria? Fundamentalmente, porque Feve es una compañía que surge de viejos ferrocarriles mineros, con muy pocas instalaciones y que necesita de manera importante el factor humano en el trabajo.

Alguna vez se ha comentado que nosotros quizá no tenemos problemas de exceso de personal en algunos sitios. En algunos momentos necesitaremos maquinistas, economistas y personal especializado el algún tipo de material, pero tenemos una plantilla desajustada y viejos oficios heredados que en 1990 no tienen razón de ser. La primera labor de la empresa ha sido ajustar las plantillas a base de formación, de procurar que el personal vaya mejorando su calidad de trabajo, pasando de tareas muchas veces duras, que hoy día pueden hacer las máquinas, a trabajos más humanos, más dignos.

Junto a eso, se ha ido haciendo una política de ajuste de personal, ajuste lento, adecuado a las circunstancias. Si no hay inversiones, si no tenemos instalaciones de seguridad, si no tenemos enclavamientos, las personas que están en ese momento moviendo las agujas tienen que seguir en la empresa. En el momento en que aparece el enclavamiento, que da más seguridad, esas personas no tienen razón de ser y hay que recolocarlas y promocionarlas. Necesitaremos personas que atiendan a nuestros clientes, por ejemplo, como una de las labores de formación.

A 31 de diciembre de 1989, había 2.523 trabajadores. A 31 de diciembre de 1993, hay 2.138 trabajadores, de los cuales ahora me parece que quedan 2.030 porque los trabajadores de los ferrocarriles de Mallorca han pasado a depender de la autonomía.

La reducción más importante ha tenido lugar en los últimos tres meses con un plan de jubilaciones que nos han pedido los representantes sindicales de los trabajadores. Un plan de jubilaciones similar al que la empresa más

grande de España, Renfe, tenía. Eso nos ha originado una serie de bajas porque lo que parecía lógico es que fuera voluntario y nos va a crear —lo aceptamos así en su momento— unos períodos de ajustes normales después de un proceso de jubilaciones de este tipo.

En este aspecto, quiero comentar las subidas en convenios salariales: del 10,8 por ciento del año 1989; del 8,75 en 1990; del 7 por ciento más productividades que llegan al tres en el año 1991; en el año 1992, convenio a dos años, lo mismo; y en el año 1993 se rompió una tradición, que debía romperse algún momento, de que la hermana pequeña siguiera los pasos de la hermana grande. Firmar el mismo convenio de Renfe en Feve; firmar el mismo convenio de los autonómicos en Feve.

Dentro de los condicionantes que el Gobierno de la nación nos puso, teníamos, como las empresas públicas, el de no pasar del 1,8 por ciento en las subidas salariales a no ser que hubiera una importante mejora de productividad. Se ha estado negociando durante más de un año un convenio. Se firmó el viernes pasado con una subida que está en torno al 2,97, no llega al tres por ciento. Esta subida se hace dividiendo la masa salarial por número de trabajadores y ver la subida trabajador a trabajador. Podemos, pues, decir que en cuanto a gastos de personal hemos comentado la situación.

No tenemos posibilidades de ir a grandes contrataciones porque, en realidad, no son necesarias. Lo que sí tenemos es que, de acuerdo con la normativa de jubilación de 64 años, debemos, a medida que se van jubilando anticipadamente, contratar, de manera temporal, a un trabajador. Estos trabajadores se piden al Inem y se busca lo que hemos comentado antes: si en un momento determinado jubilamos a un peón y necesitamos una persona preparada para una intervención o un tema informático, hay que buscarlo de esta manera aunque procuramos hacerlo con los representantes de los trabajadores y de acuerdo con el Inem.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Martín Baranda, le rogaría que fuera concluyendo.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE)** (Martín Baranda): Entonces pasaremos más rápidamente sobre los temas.

En cuanto a contratos blindados, he de comentarle que el equipo directivo de Feve en este momento es mucho menor que el equipo de Feve del año 1991. Las personas del equipo directivo actual de Feve tienen los sueldos de las personas que ejercían ese cargo en 1989. Y los únicos contratos blindados que se hicieron fueron los de estas personas que cuando llegaron heredaron el contrato del director anterior. A igual sueldo, vinieron con las mismas características. El blindaje, en ningún momento llega a un año. Con las condiciones que en este momento tienen si se han de marchar, con el tiempo que llevan, la indemnización no llegaría ni a medio año.

En cuanto a trabajos de terceros, podríamos decir que en nuestra compañía hay dos tipos de trabajos: unos que

van dedicados a inversión y otros que van dedicados a explotación. Los de inversión son los estudios o proyectos que tenemos que realizar. Muchos, prácticamente todos, se hacen en la casa, pero a veces algunos de estos proyectos o estudios, por sus características, tenemos que encomendarlos a profesionales del exterior, como en los casos urbanísticos, como sucedió con el cinturón de Oviedo. Para el cinturón verde de Oviedo Feve no tiene personal preparado para hacer la oferta que se hizo en su momento a la Comunidad, al Ayuntamiento, y al Ministerio respecto a qué es lo que se podía hacer con Oviedo. Hubo que acudir a un equipo de profesionales. Podemos decir que éste es un tipo de contratos de inversión. Todos los contratos pasan al consejo de administración, donde están representados todos los ministerios y los dos sindicatos mayoritarios en cuanto la adjudicación supera los diez millones de pesetas. Hay otro tipo de servicios médicos o jurídicos que van al capítulo de gastos de explotación que, si no llegan a diez millones (que no llegan) se hacen a través de la jefatura de la dirección responsable.

Piensen ustedes que en Feve, hasta 500.000 pesetas, puede llevar el tema el responsable local, el director local, el jefe de la región, pero a partir de esa cifra y hasta diez millones de pesetas, debe ser aprobada por el director general adjunto y por el director económico financiero la adjudicación de cualquier servicio. De la misma manera, a partir de los diez millones hay que llevarlo al consejo de administración.

En este aspecto —y en el tema de obra nos ocurre igual— nos consideramos modélicos. Llevamos también todos los reformados que pasen de diez millones de pesetas, aunque no lleguen al 2, 3 ó 5 por ciento, al consejo de administración para su conocimiento y aprobación. Respecto al trabajo de don Marcial López Linares, debo manifestar que se le encargó en su día. No es un contrato de la casa, sino que versa sobre la gestión de compras, almacenes e inversiones y *stock* que Feve tiene que poner en marcha ahora. A medida que las vamos encontrando y que hemos detectado que tenemos piezas para material que ya no se usan, tenemos que hacer una limpieza de ese material y una reducción importante en los costes. Es un contrato comercial, no es un contrato de trabajo, se hicieron ofertas a una serie de empresas, y si usted tiene interés se las puedo proporcionar. La oferta suya fue la más barata en todos los niveles y la que reunía mejores condiciones de acuerdo con los responsables que llevaban este tema.

En cuanto a las unidades, creo que sobre CAF, sobre las unidades de cercanías ha habido malas interpretaciones, una mala información que ha podido llevar a la confusión al señor Diputado. Respecto a las unidades de cercanías para el transporte eléctrico, para el tráfico con tracción eléctrica, se compran dieciséis unidades en diciembre de 1990. Esas dieciséis unidades tienen las mismas características que las de los ferrocarriles vascos, que tienen nuestro mismo ancho. Creo que la comparación que ha hecho el señor Diputado con Renfe no es lógica pues no son las mismas: unas son más anchas, las nuestras son más estrechas; son similares a las que está adquiriendo el Gobierno vasco. En esas unidades, lo único que nosotros añadimos

en su momento es que nosotros tenemos características diferentes que tienen que ver con lo que hemos comentado antes: cómo es Asturias, cómo es Cantabria, cómo son nuestros tráficos; que tenemos un tren cada media hora o cada hora y que en el primer diseño que los técnicos de la casa han hecho se les han olvidado pequeñas cosas como servicios, lavabos, cuartos de baño, que permitan a la gente que tiene que hacer un recorrido de tres cuartos de hora no tener que bajarse en aldeas perdidas o en sitios pequeños, en la mitad del campo y tener que esperar allí una hora.

Esas son las pequeñas variaciones que hay que realizar, aparte de una serie de novedades que ya se están introduciendo, como puede ser la mejora del equipo de megafonía para poder avisar a los viajeros, la instalación de conmutadores de pantógrafos, etcétera. En el momento en que se decide la realización de esas unidades, se saca a concurso, adjudicándose a la oferta mejor y más barata, que en aquel momento es la de CAF, y se empiezan a construir bajo el control de la dirección de material, encargándose además a una empresa externa, a FIAT —empresa con amplia experiencia en este aspecto—, el control de esta construcción; al mismo tiempo se pide a la Inspección General que controle el material. Todos los interesados en esta cuestión intervienen. El informe de la Inspección General al que se refiere usted no es un informe de la Inspección General como tal, sino un análisis que realiza durante la fase de construcción, en el que se pide que se comprueben y se vean una serie de parámetros que son necesarios en el proceso constructivo.

En cuanto a las suspensiones, se exigió desde el principio que el material tuviera el mismo tipo de carretón que las unidades eléctricas que teníamos —fue una decisión que se tomó por parte de los técnicos de la casa, entre los que se encontraba tanto el actual director de material como el inspector general— para que nos sirviesen los carretones que teníamos almacenados, para las nuevas unidades con el fin de ir a unos repuestos lo más económicos posible. Una vez hecho esto, la siguiente fase fue la de ajustar esas suspensiones a los pesos de las nuevas cajas durante el proceso de fabricación. Posteriormente tuvo lugar el trámite de comprobación a cargo de la Inspección General, emitiendo un informe el director general en el que se decía que no existía ningún problema para que funcionasen esas unidades sino todo lo contrario, como así refleja el informe a que aludí anteriormente de la Organización de Consumidores y Usuarios, OCU, en el que se dice que esas unidades funcionaban de forma satisfactoria.

Me pregunta el señor Diputado cuáles han sido los incrementos de coste de estas unidades. Estas unidades se adjudicaron en 3.806 millones de pesetas y tuvieron un incremento de mejora de 81,5 millones de pesetas por las papeleras que comenté anteriormente, los cuartos de baño, etcétera. Además, como en todo contrato de material, se estableció una cláusula de liquidación en la que se decía que se tendría en cuenta el IPC en función de los diferentes materiales que se aportan para unidades de este tipo; ese incremento fue de 300 millones de pesetas.

Por último, el señor Diputado dice que se paró la fabricación del material. No, no se paró —como que me han

pedido que sea breve no he podido entrar en el tema financiero—, lo que sucede es que, desde el año 1992, lo que nosotros procuramos es evitar por todos los medios incrementar la deuda. Como dato significativo puedo decirles que hemos pasado de tener que endeudarnos cada año en 8.000 ó 9.000 millones de pesetas, a controlar la deuda. Así, en el año 1991 conseguimos contraer una deuda de sólo 2.000 millones de pesetas y durante este año pasado la aportación de créditos del Estado, como consecuencia de unos créditos pendientes, ha sido superior a los gastos que hemos tenido. Es la única manera de reducir la deuda en la empresa. Desde el principio, decidimos que no debíamos pasarnos de los topes presupuestarios. En el año 1992, el tope que se estableció fue más bajo y, por tanto, hubo que laminar la inversión. Esa laminación dio origen a un incremento de costes de 213 millones de pesetas.

Creo haber contestado básicamente a todas las preguntas del señor Diputado, y estoy a disposición de todos ustedes para lo que me quieran preguntar.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor García Fonseca, le rogaría que fuera conciso y breve, en la medida de lo posible.

El señor **GARCIA FONSECA**: Me pide una cosa imposible, señor Presidente, aunque lo intentaré.

Voy a pasar muy rápidamente por el primer tipo de cuestiones, casi de forma telegráfica, si bien me centraré en algunas que considero de mayor interés.

Sobre la valoración que hace el señor Presidente de Feve de los resultados de su compañía —incluso echa mano de la Organización de Consumidores y Usuarios—, a mí me gustaría preguntarle si se refiere a los trenes de cercanías, no ya desde que es usted Presidente sino desde antes —el señor Barrionuevo firmó un convenio con el entonces Presidente de Asturias de 17.000 millones de pesetas, fundamentalmente para las cercanías del Feve—, o a los trenes regionales o de largo recorrido. Si se refiere a estos últimos, dudaría yo mucho —y soy sociólogo— de la fiabilidad de esa encuesta. En todo caso, acepto el dato.

Lo que me gustaría preguntarle es cómo explica usted entonces que en los trenes de cercanías se incremente el número de viajeros y en los trenes de largo recorrido, o en los trenes regionales, decrezca permanentemente y ustedes tengan que ir reduciendo —no recuerdo la cifra exacta, aunque la tengo— el número de trenes en los últimos años, como no sea porque realmente los trenes de largo recorrido son absolutamente impracticables, a no ser para gente que tenga un alto espíritu de sacrificio.

Pasando a otro tema, de acuerdo con los datos que usted da, nos situamos a la cabeza de Europa en el tráfico de mercancías ya que dice que se han incrementado los ingresos por mercancías, cosa insólita en cualquier compañía ferroviaria europea. Sin ánimo de echar agua al vino sino simplemente por un afán de objetividad, he de decir que es cierto que, en cuanto al número de ingresos, ha habido un incremento en el tráfico de mercancías, que mi Grupo estima muy coyuntural, entre otras cosas porque hubo ahí un *boom* cuando antes hubo un hueco, debido fundamen-

talmente a la gran huelga de Hunosa de hace un par de años que originó el que hubiese que sacar con intensidad todos los *stock* de carbón que existían.

Yendo a datos concretos, en toneladas de mercancías —no voy a dar cifras sino simplemente porcentajes—, si ponemos uno o 100 en 1989, en 1993 tienen ustedes 84,2 toneladas transportadas, es decir, el 16 por ciento menos, que es el incremento de ingresos por mercancías a que usted aludió. Efectivamente, ha existido un incremento. Si tomamos la misma *ratio* (uno en 1989) da 1,12 en 1992, lo cual implicaría un 12 por ciento de incremento. Sin embargo, esto hay que relativizarlo en la medida en que, si se compara esta subida con la tarifa de mercancías, resulta que estamos por debajo; es decir, la tarifa sube un 18 por ciento, mientras que los ingresos lo han hecho en un 12 por ciento y el IPC un 17 por ciento. Por tanto, menos lobos, señor Presidente, puesto que los resultados —dicho en términos numéricos— están bastante lejos de ser satisfactorios.

Le he preguntado también por los gastos corrientes, y específicamente por los gastos diversos. Creo que no me ha respondido o, si lo ha hecho, a mí se me ha escapado. En 1989 había 383 millones para gastos diversos y, en 1992, 607 millones; gastos diversos que, repito, son una especie de cajón de sastre sobre el que mi Grupo desearía que hubiese la máxima claridad.

En cuanto al gasto de personal, señor Presidente, usted lo subraya como el gasto más relevante que padece la compañía. Sin embargo, mi Grupo no entiende muy bien cómo explica usted que se incrementa el gasto de personal, que pasa de 6.421 millones de pesetas, en el año 1989, a 7.759, en el año 1991 y, sin embargo, la plantilla se ha reducido de 2.250 trabajadores, en el año 1989, a 2.030 —como usted dijo—, en el año 1993. Decir que a pesar de que la plantilla disminuye los gastos de personal se incrementan por las subidas del convenio, me parece que es bastante osado, señor Presidente.

Ha terminado su información poniendo énfasis en que en el último convenio —como si de un logro de su gestión se tratara— ustedes han roto la tradición —lo ha dicho literalmente— de según las líneas de Renfe o Feve en este tema. Se vanagloria de haber logrado una subida salarial del 2,97 por ciento exclusivamente, muy por debajo de la de Feve.

Señor Presidente, sobre este tema mi Grupo tiene que decir cosas muy serias. En primer lugar, tengo en mi poder una carta manuscrita —que voy a fotocopiar para pasar a todos los diputados—, una carta realmente insólita, sorprendente, no sólo por el contenido, sino por la forma. Se trata de una carta del Presidente de la compañía, una carta suya, dirigida a los dos secretarios generales de Feve, en la que se compromete a una serie de cosas. No les leo la carta entera porque el contenido no es tan importante como la carta en sí misma. Dice lo siguiente: «El incremento de productividad nos deja hacer ver la meta de un acuerdo en el entorno de las condiciones de Renfe.» Está firmada en Santander el 2 de junio de 1993.

Señor Presidente, esta carta me parece algo impropio de un Presidente de una compañía como Feve. Repito, la carta

en sí el contenido y, después, el incumplimiento de la misma. Pero usted viene aquí y dice que ha logrado un convenio donde ha roto con la línea seguida por Feve y las comunidades autónomas, y ha logrado unos decrementos salariales. Mi Grupo se tiene que preguntar cuáles han sido las armas por usted utilizadas para conseguir tal acuerdo cuando usted se había comprometido por escrito a un convenio en otra dirección.

Mi Grupo va de perplejidad en perplejidad, porque lee en una hoja informativa, publicada por uno de los sindicatos, que dice: «La dirección de la empresa acepta nuestra propuesta de firmar un documento en la propia mesa negociadora por el que garantiza que, sea cual sea la decisión de los jueces respecto a los compañeros implicados en el accidente de Vega de Anzo, en ningún caso serán despedidos por Feve.» No sé qué decir, señor Presidente. Esta es la condición.

Señor Presidente, yo estoy seguro de que los trabajadores implicados en el accidente de Vega de Anzo van a ser absueltos por los jueces, porque son inocentes. No estoy tan seguro de que sean ustedes absueltos, porque también ustedes tienen una querrela presentada por otro de los sindicatos. Es un accidente que he seguido relativamente de cerca —como es mi obligación— y, desde luego, las responsabilidades de tipo jurídico —si es que los jueces lo estiman así— y la irresponsabilidad con que ustedes aparecen en las causas de este accidente terrible son obvias y muy fáciles de constatar.

Sobre los contratos blindados, señor Presidente, dice usted que esto es por tradición y estima que todavía es poco porque ni siquiera les compensa un año de retribuciones. Pero yo me sigo preguntando: ¿cómo puede usted defender que existan contratos con blindaje a personas que al mismo tiempo o son funcionarios en excedencia o tienen un puesto de trabajo asegurado, tienen una excedencia en una empresa pública —en este caso en Renfe— o en otras? ¿Cómo es posible que usted pueda justificar esto? No quiero dar nombres, porque ya los conoce la opinión pública y no ha sido precisamente una primicia lanzada por este Diputado.

En cuanto a contrataciones laborales, señor Presidente, dice que todas se han hecho —además con presencia de los sindicatos— por procedimientos reglados. Yo, al menos, puedo citarles tres. David Revenga: se ha contratado sin procesos de selección y sin cumplir la normativa vigente, que obliga a que las incorporaciones del exterior se realicen con categoría de entrada de peón y se le acaba de renovar el contrato con las mismas irregularidades. Pedro San Miguel: tiene las mismas irregularidades que el anterior en su incorporación, va de jefe de personal, al margen de la estructura establecida. Paz Castro Veiga: se hizo una especie de selección a la que sólo acudió ella. Sería interesante pedir el resultado de dicha selección. Señor Presidente, estos datos me los testimonian los propios sindicatos a los que usted, sin embargo, ha presentado como testigos del cumplimiento del procedimiento normal.

Respecto a Marcial López Linares, señor Presidente, quiero recordarle que es un señor que ha sido despedido de Renfe e indemnizado por sentencia de Magistratura. Fue

despedido porque provocó en Renfe un agujero de cerca de 2.000 millones de pesetas (el agujero de Alsa —así se llama la empresa—, filial al cien por cien de Renfe) estableciendo condiciones que obligaron a Renfe a pagar cerca de 2.000 millones de pesetas. Un señor que es despedido de Renfe, que dejó en Renfe —es público y notorio— una estela muy dudosa, ¿cómo puede usted explicar que —llámelo como quiera—, con un contrato laboral o comercial, inmediatamente usted lo contrate en su empresa? Por supuesto, quiero que me envíe una copia de las ofertas que dice que hubo de otras personas. Pero es que llueve sobre mojado, porque GMP (empresa consultora que hizo un inventario de Feve que costó varias decenas de millones, que aparece involucrada en los hechos que provocaron el cese del señor García Valverde) también tiene contratos con usted. Son coincidencias que no creo que digan mucho en favor de su sentido de la oportunidad.

Señor Presidente, en relación con las unidades 3.800, usted afirma aquí —y va a constar en el «Diario de Sesiones»— que el inspector general advirtió o no del calzamiento de las unidades y que dio el visto bueno a ese calzamiento. En cuanto al sobrecosto de estas unidades, ustedes pagan, en concepto de indemnización, 213 millones de pesetas a la empresa CAF a la cual terminan comprando todas las unidades y, además, el plazo que cuenta entre el momento en el que ustedes deciden formalmente la modificación o incumplimiento del contrato, y cuando, de nuevo, en el consejo de administración se toma la decisión de contratar el total de las unidades, pasan, entre un momento y el otro (esto se lo digo a partir de la documentación presentada por usted en el último consejo de administración), seis días. Seis días que han costado la friolera de 213 millones de pesetas.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor García Fonseca, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **GARCIA FONSECA**: Termino, señor Presidente. Además, tiene usted que hacer un nuevo protocolo (así figura, al menos, en las actas de este consejo), lo cual implica una revisión de precios, que supone 300 millones de pesetas más.

Antes de terminar mi intervención, señor Presidente, mi Grupo, repito, tiene todavía muchas preguntas pendientes y espero seguir teniendo oportunidades para esclarecer todas estas cuestiones y que quedan lo más transparentes posible ante la opinión pública. **(El señor Posada Moreno pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Señor Presidente, sugeriría que, antes de que contestara el Presidente a esta réplica, interviniera el portavoz del Grupo Popular para acortar, de esta forma, un poco la sesión, si lo considera adecuado por la Presidencia.

El señor **VICEPRESIDENTE**: De acuerdo, señor Posada, si no hay ningún inconveniente por parte del Grupo Parlamentario Socialista y el compareciente lo estima oportuno. Por mi parte, no hay ninguna dificultad en que haga uso de la palabra el señor Camisón, lo haga después el portavoz del Grupo Socialista, y posteriormente conteste el señor Presidente de Feve. ¿Hay algún inconveniente? **(Pausa.)**

De acuerdo.

Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente de Feve, saludándole con toda cortesía parlamentaria, vamos a entrar exclusivamente en aquellos puntos que usted no ha tratado, o que no han quedado suficientemente explícitos.

Nos ha extrañado su análisis sobre las inversiones realizadas por Feve, cuando nos consta que ha habido una caída manifiesta. Nuestros datos dan, por ejemplo, que en 1991, Feve invirtió 5.799 millones; que en 1992 ya hubo una caída importante de 4.608 millones, y así hemos seguido.

Hemos visto que usted intenta justificar estas caídas en inversión y he creído entender que eran por realismo. Señor Presidente, en una empresa como Feve con 1.222 kilómetros, de los que tan sólo 173 están electrificados y 93 son de vía doble, lo realista sería que no hubiera esta tan baja electrificación y ejecución en vía doble. Aquí, para ser sinceros, habría que haber reconocido que las inversiones en Feve están bajando, con gran perjuicio, al transporte ferroviario de las zonas españolas a las que sirve.

Por lo que se refiere a la evolución del tráfico, usted ha hecho una comparación muy habilidosa, puesto que en el período que ha elegido para justificar sus cifras es el período que más le favorece, que es el de 1989 a la actualidad. Además, ha empleado el índice del número total de viajeros. Sería mucho más racional haber utilizado el número de viajeros/kilómetro, puesto que se puede dar el caso de que casi todos los viajeros hagan trayectos muy cortitos, de cinco minutos, y, sin embargo, en el cómputo, vayan grandes longitudes de trenes vacíos. Usted ha preferido elegir la cifra de viajeros en su conjunto y creemos que eso no da idea de la realidad. Porque la realidad es que, en la última década, la caída del tráfico de viajeros en Feve es espectacular puesto que en el año 1980 —midiéndolo correctamente en viajeros/kilómetro— era de 492 millones, y en el año 1992, que es la última cifra que nosotros disponemos, ha sido tan sólo de 226 millones. Volviendo a un año intermedio de la década, 1985, el número de viajeros/kilómetro era de 394 millones, y vemos que la bajada en 1992 y 1993 ha sido espectacular. Luego, para ser sinceros y ajustarse a la realidad, hay que contar las cosas como son y no como quieren que se vean.

En lo que sí estoy bastante de acuerdo con usted es en el caso del tráfico de mercancías, puesto que, midiendo en toneladas/kilómetro, está bastante estabilizada la cifra a lo largo de la última década.

Otra cuestión que usted ni siquiera ha tocado y que es trascendental, es la evolución de la cuenta de resultados de Feve, ya que vemos aquí que hay una caída en picado también. Si el año 1985 estábamos en menos 7.300 millones,

en el año 1992 hemos bajado a diez mil y pico millones. Esta caída está ahí, no ha sido citada, no ha sido analizada por el señor Presidente y nos gustaría que, a pesar de lo avanzado de la hora, nos explicara qué remedios tiene imaginados la empresa para intentar evitar esta caída en picado de los resultados de explotación de la compañía.

En cuanto a las perspectivas en cercanías, según nuestros datos, el mayor tráfico lo ha encabezado Santander, como era costumbre, seguido de Gijón-Oviedo, Bilbao, Mallorca y acabando por el trayecto Cartagena-Los Nietos. Esta relación de importancia en cercanías ¿se sigue manteniendo o ha empezado a alterarse?

No ha citado tampoco, señor Presidente, un índice que para nosotros es fundamental, que es la subvención del Estado a esta empresa pública, que ha venido oscilando, en los últimos años, del orden de unos 7.000 millones de pesetas. A nosotros esta cifra nos preocupa, sobre todo, porque vemos lo que está ocurriendo en Renfe, a la que usted llama hermana mayor. Allí estamos viendo que esta cifra, de pronto, se cambia, se manipula. La última cuestión que hemos debatido sobre esta cifra en Renfe es que ha sido disminuida en 19.000 millones, por iniciativa del propio Ministro del ramo, cuando coincide, además, con la cifra que se debía aumentar para pagar la deuda que Correos tenía con Renfe, con lo cual esta cifra del contrato de la subvención del Estado aparece manipulada en Renfe. ¿En la hermana menor, usted está de acuerdo en que esta subvención del Estado se ajusta realmente a una realidad sin manipulación engañosa? Esta es la pregunta concreta que le hago.

Nosotros hemos defendido en los últimos tiempos, en varias ocasiones, que no tiene sentido mantener, dentro del transporte ferroviario público español, administraciones separadas para los ferrocarriles españoles, sobre todo ahora en que Renfe está organizada en unidades de negocio separadas. Creemos que la incorporación de Feve como una unidad de negocio en Renfe podría implicar, además de una mejor gestión, unos ahorros importantes de coste. Por tanto, insistimos en esta vieja cuestión nuestra y le preguntamos su criterio respecto a ello. Y relacionado con este asunto, nos gustaría conocer qué se ha hecho por parte de la presidencia de la empresa pública para adaptar las directivas comunitarias, en tanto en cuanto propugnan la separación de la explotación del servicio de la gestión de la infraestructura.

En el campo de los contratos blindados, que le ha planteado el portavoz de Izquierda Unida, usted ha pasado sobre ascuas. A nosotros, en otras ocasiones —igual que ha explicitado el señor portavoz de Izquierda Unida—, nos ha preocupado este tema a nivel general, pero muy concretamente en Feve (y ya no es una crítica que hayamos hecho nosotros) la crítica la ha hecho nada más y nada menos que el vicesecretario general del partido que sustenta al Gobierno. Pero es que en el caso de Feve se da además una circunstancia, que se reitera, y es el caso de los blindajes cruzados, y se ha visto el caso —que se ha hecho público— de un directivo de Feve que ha recibido una sustanciosa cantidad por el blindaje en Feve, luego ha entrado en Renfe y la señora Presidenta se ha visto forzada a des-

pedirle de Renfe por ser inmoral la acción. Puesto que este cruce de contratos blindados de Feve con otras empresas públicas se ha repetido con asesores del Ministerio de Transportes —y ya que el portavoz de Izquierda Unida no ha dado nombres tampoco yo voy a darlos—, se han hecho cruces con Winter en dos ocasiones, con asesorías del delegado del gobierno, con el gobierno actual de la Diputación de Sevilla, con consultores del propio Ministro, nos gustaría, si es que no tuviera los datos, que de una vez por todas —se lo rogaría al señor Presidente— enviara a esta Comisión un análisis real de la situación de los contratos blindados de Feve y sus cruces con otras empresas públicas; pido que lo envíe a esta Comisión para conocimiento de todos los Diputados.

Para terminar, señor Presidente, nos gustaría (aunque se ha explicitado por el portavoz de Izquierda Unida pero no por usted) conocer todo lo que se sepa del accidente de este verano en La Vega de Anzó. Asimismo nos gustaría conocer, si fuera posible, y si no que nos remita a la Comisión el informe correspondiente, lo antes posible y por escrito, sobre la evolución de los emolumentos de los consejeros de Feve durante el último quinquenio. No es mucho, no creo que sea un trabajo exhaustivo, como deduzco que es su impresión, al comprobar los gestos que ha hecho el señor Presidente.

Con esto termino la exposición de dudas que mi Grupo plantea en esta comparecencia.

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

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, por la manera como han discurrido las cosas en esta Comisión, lo cierto es que nos encontramos en una mezcla híbrida, extraña, entre lo que es una comparecencia y lo que es la realización de unas cuantas preguntas con respuesta oral en Comisión. Las comparecencias, como todos sabemos bien, son sobre un tema concreto, específico, lo cual permite a los Grupos parlamentarios, y en concreto al mío, formarse una opinión, un criterio y manifestar la valoración que le merece lo que diga la persona que ha sido citada a la comparecencia. Pero lo cierto es que estamos más bien en un trámite de preguntas, se han hecho muchas y muy variadas, y en este trámite es normal que en la comisión intervenga sólo la persona que ha hecho la pregunta y aquel que debe responder.

No obstante de la intervención general del señor Martín (a quien doy la bienvenida a esta Comisión en nombre de nuestro Grupo), lo que nos interesa merece algunos comentarios por nuestra parte.

Las cuestiones que se plantean en relación con la política general de los ferrocarriles y de los recursos disponibles, sobre si las inversiones son o no suficientes, realmente no son responsabilidad del señor Martín, sino que vienen marcadas precisamente por esta Casa, que es la que aprueba estas políticas generales y la que aprueba los recursos presupuestarios de los que puede disponer esta empresa como otra cualquiera.

Me parece que la política global que el señor Martín define como de una empresa que tiene que actuar en un mercado cautivo, limitado y con dificultades crecientes, dadas las características de sus principales clientes en mercancías, no parece que con carácter general es una política global acertada. El incremento en el número de viajeros, los ingresos por viajeros, el alto grado de satisfacción que muestran las encuestas hechas entre los usuarios de esta empresa, los incrementos en el tráfico de mercancías en unos momentos en que las tendencias mundiales apuntan en sentido contrario y el mantenimiento de unas tarifas competitivas me parece que trazan una envolvente de política general con la que nuestro Grupo muestra su más completa conformidad. Si a eso añadimos que la empresa parece estar en una política de previsión de futuro, introduciéndose los tráficos futuros que puedan generar por los productos siderúrgicos en los puertos de la cornisa cantábrica, me parece que es un camino acertado de gestión global de los intereses de la compañía.

Sobre los contratos blindados —que ya ha sido un tema reiteradamente debatido en esta Cámara y sobre el que mi Grupo ha manifestado el juicio de valor que todos conocen— no quiero insistir. Únicamente recordar que hay una normativa del Gobierno que limita extraordinariamente la posibilidad de estos contratos blindados, situándolos por debajo de lo que en el Estatuto de los Trabajadores son indemnizaciones normales por despidos improcedentes. Decir también que esta práctica de los contratos blindados (que en estos momentos, como digo, se censura en cierta medida y se limita por el Gobierno) tuvieron su origen en una época en que la extraordinaria actividad económica de este país indujo a la necesidad de establecer alguna prima especial para personas cuya valía se consideraba preciso incorporar a los equipos de dirección de las empresas. No es un asunto por el que debamos de rasgarnos las vestiduras, y especialmente unos Grupos se las deberían de rasgar menos que otros. La información que hemos recibido de que todos los contratos de servicios han pasado por el consejo de administración a partir de una cierta cuantía que parece razonable, y que para cuantías inferiores hay otros órganos de decisión en la empresa, también me parece una práctica de dirección empresarial absolutamente aceptable y parecida a la que existe en el sector privado y en el público.

Acerca de las dudas que parece se habían extendido sobre la moralidad o no del señor López Linares, no es eso lo que estamos aquí discutiendo. Hay un contrato comercial con ese señor que parece ser, además, que se sustancia en su favor después de un proceso de selección de ofertas, entre las cuales la suya ha sido la mejor.

Tampoco encontramos ningún elemento que nos pueda inducir a ningún tipo de preocupación especial por las vicisitudes que surgen en torno a la contratación de las dieciséis unidades de cercanías con GAF y la exigencia que se le hace de que, dadas las características especiales del trazado por el que deben discurrir y el deseo de mejorar la comodidad de los usuarios, se introduzcan algunas especificaciones técnicas distintas de lo que es normal en el ferrocarril convencional.

Naturalmente todas las respuestas del señor Martín son rechazadas de alguna manera por el señor García Fonseca, que muestra su disconformidad con las mismas y pone sobre la mesa una serie de datos cuyo conocimiento no nos consta, sobre cuya veracidad, en principio, por venir de quien viene, no tenemos que dudar, pero que hace imposible que este Grupo se pronuncie sobre la bondad o maldad de las gestiones que pudieran estar en el entorno de los datos que ha puesto sobre la mesa el señor García Fonseca. A este respecto no tenemos otra opción que decir que quedaremos para fijar posición a resultados del conocimiento de esa información y del esclarecimiento de los hechos que han ocurrido en su entorno.

Por lo que respecta a la comparecencia del presidente de Feve, volvemos a decir que, deslindando lo que son las preguntas concretas que los grupos le hagan, sobre lo cual, como es obvio, no tenemos nada que decir —faltaría más que ningún grupo se pronunciase sobre las preguntas que otro grupo quiera formular a cualquier compareciente—, y siendo el sentido general de la comparecencia conocer la situación general de la Compañía, la política general que se lleva, los resultados a los que lleva esa política y su alto grado de coincidencia con la política ferroviaria en general (que no viene definida, como he dicho, por el señor Martín), en ese sentido merece el apoyo de nuestro grupo, porque no detectamos que haya ninguna actuación que pueda estar fuera de las prácticas usuales en las gerencias de este tipo de empresas.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al señor Martín Baranda, quisiera indicar que esta comparecencia se ha desarrollado de acuerdo con los portavoces de distintos grupos parlamentarios. Lo que sí es cierto es que el desarrollo de la misma no ha obedecido a los criterios ortodoxos con que siempre se han llevado a cabo en esta Comisión. Por lo tanto, a partir de la comparecencia del siguiente compareciente, don Miguel Ángel Barrantes, si no hay ninguna objeción, aplicaremos el artículo 202 del Reglamento y volveremos a la fórmula tradicional de siempre en esta Comisión.

El señor Martín Baranda tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE)** (Martín Baranda): Contestaré brevemente a las preguntas que se me han hecho ahora. Si bien hay una serie de temas, como bien ha comentado en este momento el Presidente de la Mesa, que son generales y a los que se les puede dar respuesta documentada, a algunos otros temas, no, porque plantean cuestiones que uno no espera que se le pregunten. Por tanto, lo primero a lo que nos brindamos es a mandar la documentación al señor Diputado que le interese, a nivel oficial y a nivel personal, que en nuestro caso es relativamente fácil.

En cuanto al comentario relativo a que está decreciendo el tráfico y a que las unidades regionales son peores o no son buenas, estando de acuerdo en que no son perfectas y no son de un buen material —y evidentemente lo sabíamos—, me gustaría decir que por eso se ha ido a una remo-

delación o a un rediseño de todas ellas. Desde 1991-92 empezamos a poner en marcha una reparación general, un rediseño de los trenes regionales que nos permitiera afrontar el futuro con un material más de acuerdo con las circunstancias que pide el ciudadano. He de decir que en ese aspecto se está actuando porque —y es cierto— era un material viejo. De todas maneras, en algunos sitios sigue funcionando. El problema es que son materiales que tienen más de 20 años. Se ha ido a un gran esfuerzo de rediseño, de reparación, etcétera, para adecuarlo a los tiempos actuales.

En cuanto al tema de los gastos diversos, siento no tener su desglose aquí, pero se le enviará al señor Diputado.

Respecto al incremento de los gastos de personal, quiero decir que, a pesar de que se baja la plantilla, cuando el incremento de los convenios es superior al coste de la vida, o aunque sea igual, se nos empieza a multiplicar en una empresa donde hay una gran cantidad de personal. Frente a eso, lo que se ha hecho es reducir las horas extras, mejorar la gestión, llegándose a límites que hemos considerado que no se puede bajar más. Estamos en unas cantidades mínimas de horas extraordinarias que nos han costado un esfuerzo importante de gestión.

En cuanto a por qué en un momento determinado se habla de unas condiciones de Feve similares a las de Renfe, y se cita un día determinado, me gustaría recordar que en principio las condiciones del convenio de Renfe, las conocidas por la prensa y de las que se habla, se mueven en el entorno del 3 por 100, y en ese entorno es en el que hemos firmado ese convenio. El convenio luego ha ido subiendo por problemas que en Feve no se daban —por problemas de deslizamiento, por problemas de horas extraordinarias, ... por otra serie de problemas—, que hacen que suba más la masa salarial. En nuestro caso, como habíamos resuelto esos problemas, ese problema no lo teníamos. Lo que hemos mantenido ha sido el montante total cuando hacíamos esa división —dinero-personal— que se nos pidió por el Ministerio.

En cuanto al accidente de Vega de Anzó —y contesto también al Diputado don Felipe Camisón—, quiero decir que es un accidente desgraciado, de los más graves que ha habido en España en los últimos tiempos. Las circunstancias que lo causaron son los errores humanos. La seguridad del ferrocarril se basa en el cumplimiento de unas normas. Si esas no se cumplen, podemos encontrar problemas de seguridad. La única manera de asegurarlo por completo es a base de instalaciones, de enclavamientos, de bloqueos y de sistemas de frenado automático. A Feve, que carecía de todo esto, en mayo de 1991 se le adjudican todas las instalaciones necesarias para el próximo período, para los próximos años.

Me gustaría destacar que en un momento determinado, cuando el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente nos pregunta si es necesaria más inversión en temas de seguridad, decimos que en una empresa como Feve, en el momento en que nos hace la pregunta, tenemos todas las inversiones en marcha, adjudicadas y se están empezando a construir las instalaciones.

Acerca del asunto relativo a los contratos de tres personas, no puedo contestarle, porque no lo sé ahora. Le mandaremos la comunicación de todo este tema. Sobre el tema relativo a las ofertas del señor que le preocupa tanto, también se las mandaremos, aunque en este momento sí les puedo decir cuáles son porque tengo aquí un breve resumen. Pero ya que usted quiere saber todo, le daremos todos los datos referentes a cómo fue, quiénes asistieron, quiénes fueron y la valoración técnica que se hizo del tema; aparte de ser la más económica.

En cuanto al informe de la inspección general, quiero decirle que ese informe no existe como tal, sino (en el período de construcción de las unidades) las recomendaciones que da la inspección para poner en marcha todos los controles. Además, el inspector general dispone de matizaciones para el informe que está haciendo una compañía exterior de reconocido prestigio.

Creo que he contestado a todas las preguntas del señor Diputado. Quiero decirle al señor Diputado que lejos de mi estado de ánimo está en ningún momento ninguna vanagloria personal sobre el hecho de que hayamos mejorado una serie de cosas de Feve. Sencillamente ha sido porque los trabajadores de Feve y el equipo de la empresa lo han hecho posible.

Respecto a las preguntas del señor Camisón, quiero decirle que cuando me ha mirado a la cara y decía que creía que iba a tener los datos, yo estaba mirando un documento que hicimos recién llegado en el año 1991. Es normal, había un cambio de Ministro y nos pidió a todas las empresas que le contestáramos acerca de cómo eran nuestras empresas y sobre qué ocurría en ellas. Es un documento de base al que nos referimos siempre, porque —podemos decir— es un dato de inicio.

No tengo los datos referidos a 1985, ni siquiera a 1990, pero me gustaría recordarle al señor Diputado que tendríamos que ajustar datos, porque en ese período lo que ha habido es un período de transferencias. El año que viene van a bajar nuestros viajeros, porque se nos van los de Mallorca. En ese período, que yo recuerde, ha habido una transferencia de los valencianos, que es un ferrocarril importante, y eso puede trastocar los datos. Si el señor Diputado quiere, le podemos preparar un análisis de evolución del tráfico de viajeros. Sí puedo decirle, no obstante, que en los sitios en que estamos trabajando el tráfico se ha ido incrementando a base de dar calidad.

Hace una pregunta que me gusta, en cuanto profesional del transporte, antiguo profesor de ferrocarriles; por qué no hemos medido los transportes de cercanías en viajeros/kilómetro. Pienso que en trenes de largo recorrido sí es importante el número de kilómetros que recorren, mientras que en trenes de cercanías, que suponen un entorno de 25, 30 ó 50 kilómetros, no es tan significativo el número de viajeros/kilómetro como el número de viajeros. Sin embargo, sí es importante el número de toneladas/kilómetro, porque da unas características determinadas. En nuestro caso esto no se ha hecho con la habilidad de dar los datos de una manera u otra, sino, sencillamente, porque nos parecía más exacto a nivel técnico.

En cuanto al tema de las inversiones, diré que los datos que yo tengo no coinciden exactamente con los suyos. Quizá ha podido ser en algún momento, por un problema de documentación. Nos prestamos gustosos —tanto a usted como a los demás señores diputados— a dar cualquier información a nivel personal o como grupo.

Las inversiones en 1989 —antes hemos saltado esto a petición del señor Presidente, pero la verdad es que yo me había quedado con ganas de hablar de ello— fueron de 5.190 millones, de los cuales la subvención de capital por parte del Estado no era más que de 3.118 millones, y hubo que endeudarse en 1.817 millones. En 1990 viene, como ha comentado el señor Diputado de Izquierda Unida, el plan de transportes de Asturias, el PTC de Asturias. En aquel momento se lanzan las inversiones y se llega al compromiso —compromiso no escrito, que cuando yo llego no encuentro— de que parte del dinero se daría desde el Ministerio por medio de una transferencia. Ese compromiso en realidad, digo, no debió existir, no se debió pasar de las conversaciones.

Esto nos lleva al dato siguiente, a que en 1990 hubiera 3.518 millones de inversión de subvención de capital, la empresa llegara al tope autorizado presupuestariamente de endeudamiento y se invirtieran 5.905 millones. Esto nos dio como resultado un endeudamiento de 2.387 millones, que fueron los que dieron origen a los déficit.

En 1991 teníamos una subvención de capital ridícula, de 2.318 millones, y nos encontramos con que las unidades estaban en marcha, que tiene que ver con el porqué tenemos que laminarlas, ya que nos dimos cuenta de que si no nos pasamos de los topes máximos de endeudamiento que tenemos; nos encontramos con que las obras del PTC, que estaban en marcha, se van acabando y hay que ir pagando y eso obliga a llegar al tope de endeudamiento, que aquel año se nos había puesto elevado, era de 8.355 millones, que es a lo que llegan las inversiones en el año 1991.

En el año 1992 las inversiones son exactamente de 5.000 millones, el tope que tenemos de endeudamiento, y procuramos quedarnos en 4.668, aunque de subvención de capital no tenemos más que 3.518, con objeto de lograr por todos los procedimientos no pasar de 1.462 millones en nuestros límites de endeudamiento.

En cuanto al año 1993, diré que creo que es un año singular. Es el año en que nos vemos obligados a entrar en el plan de seguridad, además de haber negociado en su momento acabar unas actuaciones importantes en todo Asturias y en el resto de cercanías de FEVE. En Asturias, el País Vasco, Cantabria y en la línea León-Guardo, que ha habido que arreglar mediante un convenio que hemos suscrito con la Junta, trabajamos a medias FEVE y el Ministerio de Obras Públicas. Ha sido, por tanto, un año excepcional de inversión, pero, frente a eso, hemos logrado 1.150 millones, hemos llegado a 7.169 millones, aunque no tenemos todavía cerrado el asunto, no de subvención extraordinaria, sino por un traspaso de capital del Ministerio de Obras Públicas, y hemos logrado unas subvenciones del FEDER de 822 millones, lo que nos da como resultado que nuestro endeudamiento, a pesar del «boom» inversor,

no va a estar, el año que viene, por encima de 2.164 millones.

En lo relativo al déficit le diré que tenemos estabilizado el déficit en ingresos y gastos y estamos logrando por todos los procedimientos reducir el déficit, debido a intereses. Creo que es significativo lo que ha ocurrido en los últimos años en el ferrocarril —tenemos datos desde 1989, porque unas preguntas escritas del señor diputado de Izquierda Unida nos remiten a esa fecha—. En 1989 todos los pagos que ha habido de gastos de explotación, de gastos financieros, de inversiones, de amortizaciones de préstamos y otros gastos hacían un total de pagos de 16.878 millones. Todo lo que fuimos capaces de cobrar aquel año, tanto como capítulo de explotación como de subvenciones —quiero decir aquí que una de las labores que se ha tenido que hacer en la empresa ha sido cobrar las subvenciones, ya que existía una mala práctica, de la que no echaría yo la culpa al Ministerio de Hacienda ni al Tesoro, que tenían los retrasos normales que se pueden dar en la Administración, sino a que no teníamos desde la empresa al hábito de seguir los papeles por toda la Administración; si algún diputado tiene interés, puede ver las diferencias; muchas veces hemos llevado el retraso de un año para cobrar, mientras que en este momento estamos en un retraso normal, de dos o tres meses—, fueron 8.000 millones, y hubo que financiar 8.796 millones. En 1990 se pagaron 19.000 millones, se cobraron 8.000 y hubo que financiar casi 10.800 millones. A partir de este año nos encontramos con un problema añadido: que préstamos pedidos anteriormente se empiezan a amortizar entonces. Desde 1990 estamos amortizando 1.500 millones, que van subiendo a 2.000, y este año en que llegamos a 6.000 millones.

Frente a esto, en 1991 hay que pagar 21.000 millones incluidas todas las cuentas, cobramos 18.000 millones y nada más nos queda por cobrar (es decir, aportamos como déficit al año siguiente) 2.483 millones. En 1992 hay que pagar 21.000 millones de pesetas y llegamos a cobrar 16.000 millones de subvenciones atrasadas, ya que se nos debían subvenciones desde el año 1985, aunque fueron pequeñas cantidades. Este año 1993 hemos tenido que amortizar unas obligaciones de forma acelerada; hemos tenido que pagar de amortizaciones de préstamos heredados 6.737 millones; hemos tenido que pagar 29.960 millones y hemos sido capaces de cobrar de deudas que tenía el Tesoro (que básicamente, ha sido, como digo, una labor de gestión dentro de la empresa), 31.000 millones. Es decir, que por primera vez empezamos —igual pensamos seguir el año que viene— a estar en financiaciones negativas. Tenemos que evitar pasar de un año para otro financiación. En este momento esperamos ir reduciendo en los próximos años la deuda que tenemos. Queremos, en tres o cuatro años y al MIBOR., ir quitando la deuda que tenemos a largo plazo con el Banco Europeo de Inversiones. Además, en aquel momento los intereses estaban muy altos.

Sobre la pregunta de las unidades de negocio, contesto al señor Diputado que me la he hecho diciéndole que eso es lo que hay que hacer en el futuro. En el año 1993, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio

Ambiente realizó el estudio de adecuar la contabilidad de Renfe a las nuevas directivas europeas.

En los primeros tanteos que hicimos nosotros, vimos que nos podíamos encontrar con que nuestro tráfico de mercancías no necesitaba subvención; separábamos la gestión de infraestructura, la gestión de circulación, las subvenciones para viajeros de cercanías, que están recogidas en la Directiva, y nos quedábamos con el tema de mercancías. Este trabajo se ha acabado en enero de este año. La semana pasada hicimos un calendario. Debido a esta comparecencia, no hemos podido comprobar los datos de 1992, que era el ejercicio que pusimos. Hemos creado un equipo de trabajo para, en los próximos meses, hacer la contabilidad de acuerdo con la Directiva de 1993 y empezar a hacer la de 1994, de una manera paralela; es decir, vamos a hacer una contabilidad clásica, que es la que llevábamos, y la contabilidad de acuerdo con la Directiva. Lo tendremos así en el año 1994, y el compromiso del personal responsable conmigo ha sido que en 1995 podremos ser capaces de llevar la contabilidad de acuerdo con la normativa. Eso nos va a obligar a lo largo de este año a un cambio estructural, tema que en este momento estamos pensando. No podemos hacer un concurso abierto, porque de esto sólo saben seis o siete compañías de estudios; estamos hablando con ellos, pidiéndoles que nos hagan, a lo largo de ésta y de la semana que viene, las ofertas para hacer una estructura de la empresa, infraestructura-circulación, viajeros-mercancías, material (talleres y maquinistas), por un lado y, por otro, la parte común, la Administración y nos quedaría la parte del patrimonio y el resto financiero, etcétera. Luego tendremos que hacer un reparto de costos, porque no parece lógico, con una empresa tan grande como puede ser Renfe, los Ferrocarriles franceses o los Ferrocarriles italianos o los suecos, que para una unidad de viajeros, que para nosotros es pequeña, haya que poner jefatura de compras, jefatura de personal; nos multiplicaría la cabeza. Si uno de los motivos de nuestras actuaciones es que vamos reduciendo la cabeza de la casa en todo momento, nos podíamos encontrar con que la multiplicamos. Estamos jugando con este aspecto y a lo largo de este año lo podremos hacer.

Ya he comentado el accidente de este verano.

Sobre la evolución de lo que cobran los Consejeros, quiero decirle que se la enviaré —no la tengo aquí—, pero me parece que es el nivel dos, en el nivel 2, hay empresa 1, empresa 2, pública, pues en el nivel 2, empresa pública, y ha estado siempre en ese nivel. Se lo mandaré si tiene usted interés.

Yo creo que con esto he contestado a todas las preguntas.

Quiero agradecerles permitirme estar aquí, lo cual es agradable, porque uno puede explicar una cosa en la que trabaja muchas horas y, mal que bien, cree en ello y darles también las gracias por su atención. Para cualquier pregunta o aclaración que quieran, me tienen aquí, así como para cualquier comparecencia, estaré encantado de venir.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martín Baranda, por su información. Le agradecemos tam-

bién que este cambio de horario no haya sido problema para usted.

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL ADJUNTO DE LA COMPAÑIA DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE), BARRANTES ROMERO, PARA INFORMAR SOBRE LA GESTION ORDINARIA DE LA CITADA EMPRESA EN RELACION A CONTRATACIONES DE PERSONAL A TERCEROS, ASI COMO SOBRE LA POLITICA DE JUBILACIONES, LA POLITICA DE COMUNICACIONES Y EL FUNCIONAMIENTO DEL TRANSCANTABRICO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/000468.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Vamos a dar paso a la siguiente comparecencia, de don Miguel Angel Barrantes Romero, a quien ruego se incorpore a la Mesa.

Señorías, vamos a empezar la segunda comparecencia, de don Miguel Angel Barrantes, Director General Adjunto de la Compañía de Ferrocarriles de Vía Estrecha, para informar sobre la gestión ordinaria de la citada empresa en relación a contrataciones de personal a terceros, así como sobre la política de jubilaciones, la política de comunicaciones y el funcionamiento del Transcantábrico.

De acuerdo con el artículo 202 del Reglamento del Congreso, la comparecencia va a iniciarse con una exposición oral por parte del compareciente y, después, si alguno de los grupos estima conveniente suspender la sesión, se suspenderá y, si no, se continuaría con la intervención del Grupo proponente de la comparecencia y con el resto de los grupos.

El señor Barrantes tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL ADJUNTO DE LA COMPAÑIA DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE)** (Barrantes Romero): Señor Presidente, no sé si buenos días o buenas tardes, señores Diputados.

Diré, en primera lugar, que lo que me gustaría dejar claro a SS. SS. es, primero, que de la comparecencia que a mí se me pide, hay algunas partes, como la de contratación de personal, que creo que ya se ha hablado de ella; pero, si quieren, yo vuelvo a insistir; la política de jubilaciones creo que también se ha comentado; la contratación a terceros, también se ha tratado.

Sobre la política de comunicaciones, yo querría pedir una aclaración al señor Diputado, porque no sé si tengo que hablar de la política de comunicación externa e interna de la empresa, es decir, la Dirección de Comunicación, o bien se refiere a las comunicaciones de la propia empresa ferroviaria. **(Pausa.)** Es de la primera, la política de comunicaciones de la Dirección de Comunicación. Y el funcionamiento del Transcantábrico. De acuerdo.

Señor Presidente, podía empezar a hablar a la vez...

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Barrantes, usted haga la exposición de todos los temas.

El señor **DIRECTOR GENERAL ADJUNTO DE LA COMPAÑIA DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE)** (Barrantes Romero): Intentaré ser lo más breve posible...

El señor **VICEPRESIDENTE**: Le agradecería que en aquellos temas que usted estime que han sido tratados por el anterior compareciente y que son conocidos por los señores Diputados sea usted breve. En el resto, lo necesario.

El señor **DIRECTOR GENERAL ADJUNTO DE LA COMPAÑIA DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE)** (Barrantes Romero): Muchas gracias, señor Presidente.

Como colofón a la última aclaración, quiero decir que como Director General Adjunto de Feve no tengo responsabilidad directa en ninguno de estos asuntos. Unos dependen de la Dirección Económico-Financiera y de Personal y otros de la Dirección de Comunicación de esta empresa.

En cuanto a las contrataciones de personal, yo querría puntualizar, única y exclusivamente, que en todos los ferrocarriles las cargas de plantilla son muy fuertes, están basadas en unas estructuras bastante arcaicas y todos los ferrocarriles del mundo tienden a una reducción, a un ajuste de estas plantillas, basados en las posibles mejoras técnicas, lo cual redundará en muchas categorías de baja calificación (peones, especialistas de estación) que promocionan a puestos con unas remuneraciones más amplias (maquinistas, procesos de datos). Así, no es bueno hacer una equiparación de plantilla con costo de esa plantilla, porque el nivel de la plantilla media se ha elevado.

Me gustaría decir, ante todo lo expuesto, que entre los años 1987 y 1989 Feve redujo su plantilla en 420 agentes y que esta reducción se ha tardado cinco años en conseguirla, hasta 1993. No hay una política salvaje de reducción, ni mucho menos.

Las contrataciones de personal, estando en una política de reducción de plantillas, como es lógico, no son masivas; son muy limitadas, para puestos muy concretos. En la empresa hay dos casos fundamentales de contratación: primero, estamos ante el Real Decreto 1.194/85, de 17 de julio, que propugna la jubilación anticipada a los 64 años, que nos obliga a hacer una contratación temporal, por un año, cuando se adelanta una jubilación de este tipo. De éstas, tengo por aquí el dato, se han producido 27 sustituciones en el año 1993, o sea, que es un número bastante limitado.

Lo que el señor Diputado ha mencionado antes de que en algunos casos el tema de selección de personal no se ha podido llevar con una exquisitez tremenda, puede ser, porque yo, al no tener una responsabilidad directa, no conozco el caso concreto de cada asalariado. Si se tiene una persona seleccionada con anterioridad, la Ley sí que nos obliga a, el mismo día que se produce la jubilación, hacer la nueva contratación, con lo cual se tiene que ir corriendo al INEM

y coger a una persona para poder cumplir la Ley. Este es un tipo de contratación y bastante escaso.

El otro tipo de contratación es por contratos de obra. Nosotros, aparte de ser un ferrocarril tradicional, las cercanías, las mercancías, tenemos algún tipo de producto, del cual hablaremos al final, como es el Transcantábrico, que es un tren estacional, es un tren turístico y que necesita una serie de trabajadores que no son propios de un ferrocarril; por ejemplo un músico, unos literistas, que se les hacen contratos por obra y no es muy fácil tampoco hacer una selección para que unos señores se pasen durante seis, siete meses al año y luego se les acabe el contrato moviéndose en un tren desde El Ferrol hasta Bilbao. De estos contratos temporales es un número muy reducido el que se hace, 21.

Esto en cuanto a personal, dado que se ha hablado antes de ello.

Podíamos pasar a la política de jubilación. Se ha hecho con un acuerdo con la representación social; se han aplicado ya los baremos de la jubilación que se habían hecho en Renfe. Por dar algún otro dato, eran jubilables a partir de los 58 años 217 agentes, de los cuales se han acogido a esta jubilación anticipada 197. Había tres posibilidades, esto era voluntario: había un complemento vitalicio mensual entre jubilación y jubilación, un complemento mensual entre jubilación y un abono único en jubilación y un abono único y de una sola vez a la firma del plan. Pues bien, de estos 197, se han acogido 195 al abono íntegro de una sola vez, y dos a la primera, al complemento vitalicio, es decir, ir cobrando una mensualidad. No es una política de jubilación, sino que es una realidad de la empresa de ir ajustando plantilla dentro de este personal mayor de 58 años. Desgraciadamente había un gran tanto por ciento de personas, bien en taller, bien en vías y obras, con unos estudios bastante básicos y primarios; les hubiera costado bastante poder evolucionar dentro de la empresa.

En cuanto a contratos a terceros, por tocar un tema que no se ha tocado y que sí es responsabilidad mía, que es prácticamente el 95 por ciento de todas las inversiones de Feve, puedo decir que en algunos casos hacemos adjudicación directa; ni tres ofertas ni nada; una, y me pego con el suministrador porque por narices estoy en sus manos; yo, en su día, hice una adquisición que es de una marca y las piezas de repuesto me las tiene que dar ese señor; no tengo más remedio. Entonces, no siempre se piden tres ofertas; se piden siempre que se puede; y más de tres, y hasta veintitantas, y se hacen concursos públicos, como es lógico, además.

Los procedimientos de compras ya se han comentado. Creo que una cantidad de diez millones de pesetas para ir a un Consejo de Administración lo que dice claramente es que estamos en una empresa con unos límites presupuestarios bastante bajos, pero la defendemos de la mejor manera posible.

Vamos a pasar ya un poco más extensamente a la política en comunicaciones. La Dirección de comunicación de Feve —un poco abundando en lo que se ha comentado antes de que se intenta reducir la cabeza, digamos que lo que se intenta es que cada persona que tiene responsabilidad en la empresa tenga un abanico muy amplio de res-

pensabilidades— se ocupa de prensa, promoción y publicidad, turismo, actividades de interés social, exposiciones y relaciones institucionales.

El tema de prensa creo que es obvio explicarlo; es atender a todas las noticias que puedan salir en prensa con el tema de Feve que nos ocupa y todo aquello que pueda tener relación con él y de forma continuada. Estar a disposición de los medios de comunicación.

Promoción y publicidad, para el que tenemos un presupuesto bastante escaso; la mayor parte de este presupuesto de promoción y publicidad se lo lleva hacer los horarios al público, que, por supuesto, se regalan.

Publicidad prácticamente no se hace y desde la Dirección de Comunicación lo que siempre se pretende es buscar ciertas subvenciones para que no le cueste una peseta al erario público. Tan es así, y parece un poco anecdótico, que, como objetos de promoción, se ha diseñado dentro de la empresa Feve un reloj, que parece que tiene bastante éxito. Tenemos un vendedor buenísimo, que es nuestro consejero de comisiones. Y lo que se saca, porque jugamos con un pequeño margen en la venta de estos relojes, es para poder hacer ciertos regalos a nuestros clientes, como hace cualquier otra empresa, es lo único que podemos hacer, pero que no le cueste ni una peseta a ningún ciudadano español.

En cuanto al turismo, nosotros estamos muy centrados en todo lo que es el Cantábrico. Como desgraciadamente el ferrocarril no es un modo de transporte de moda, tan es así que Feve se creó cuando empezaron las empresas privadas a no ser rentables, nos parece que tenemos que hacer una labor de, donde estamos implantados, intentar de la mano del ferrocarril o con la ayuda un poco de los medios que podemos poner a su disposición, promover esa zona. Se tienen, fundamentalmente en la cornisa cantábrica, acuerdos con ayuntamientos, con gobiernos autónomos para intentar, dado que nosotros podemos estar por nuestro tren en Australia o en Estados Unidos, ir de la mano de otras ofertas turísticas que se pueden hacer en la zona. No es un producto que nosotros pongamos ahí para ganar dinero, sino que nos parece que tiene otra finalidad.

Dentro de las actividades de interés social, tenemos un departamento que nosotros lo hemos denominado un poco como «productos especiales», pero más que porque sean unos productos ferroviarios especiales, porque se dedican a todo. Buscan en los colegios excursiones, con tercera edad, con asociaciones de jubilados de Ensidesa; los intentamos mover en tren y ponernos de acuerdo con otros ayuntamientos para que los reciban, salgan en la foto, y todas esas cosas. No tenemos ningún afán de lucro en esto, como es lógico.

Ultimamente, hemos hecho algunas pequeñas experiencias con minusválidos psíquicos y hemos tenido también unos resultados bastante buenos, en excursiones en trenes regulares.

También esta Dirección de Comunicación, y dentro de esta política de comunicaciones, hacemos exposiciones en nuestras propias estaciones, que creemos que, dada su propia tipología (algunas tienen unos «halls» grandes), en vez de únicamente ir a tratar de lucrarnos, nos parece que son

puntos de encuentro en los cuales, vuelvo a insistir, de la mano de los ayuntamientos, de las oficinas de Turismo, podemos hacer algo de cultura.

Dentro de estas actividades culturales, algunas veces, por los distintos contactos que mantenemos con mucha gente, hay iniciativas, como ha sido una exposición de los caminos de hierro, cuya promoción era de la Fundación de Ferrocarriles, con la cual tenemos unas relaciones muy estrechas. Otra, por ejemplo, historia del juguete Payá, que tiene cantidad de juguetes históricos en lata; la hemos tenido en Bilbao, en Gijón, en Llanes. Exposiciones de dibujo infantil y otras de iniciativa propia de la empresa, de Feve. Hicimos una labor de recuperación histórica de la estación de Concordia, en Bilbao. Dentro de esta misma recuperación histórica, teníamos una sala en el sótano, prácticamente sin ventilación, no podíamos meter allí a nadie para que pudiera trabajar. Se utilizaba un almacén de papeles que se ha acondicionado para tener una sala de exposiciones: hemos tenido ya una exposición de litografías de la industria conservera del litoral cantábrico, otra de 100 fragmentos de segundo, de un histórico reportero de hace más de 40 años, Antonio Gabriel, Jefe de gráficos de «El País», exposición que ha estado en Bilbao, Gijón, Portugalete, irá a Sevilla, vendrá después a Madrid y luego irá a Barcelona. Tenemos alguna más, pero no me quiero extender. Como antes comentaba, sí intentamos rentabilizar actividades para no cargar nunca al erario público con este tipo de actuaciones.

Las relaciones institucionales es otro de los temas fundamentales que tiene la Dirección de Comunicación. Aparte de las relaciones institucionales que, como es lógico, lleva Presidencia o, a otro nivel, los directores de la Casa, lo que sí es una política de empresa clara es que la Dirección de Comunicación siempre tiene conocimiento de esas relaciones institucionales que pueda llevar otro responsable y, aparte de eso, lleva las generales. Ella es la que se encarga de organizar nuestra presencia en ferias, siempre de la mano de ayuntamientos. Por ejemplo, hemos estado en FITUR, y se reparte empanada de El Ferrol, se reparten folletos, etcétera. No solamente nosotros intentamos vender Transcantábrico, sino las zonas por donde pasa, como he dicho antes.

Del funcionamiento del Transcantábrico, quiero contar un poco qué es, porque creo que habrá señores Diputados que no lo conozcan, desgraciadamente para ellos. Es un tren turístico de elevadas prestaciones. Podemos decir que es un tren de lujo que recorre, sólo en temporada estival, toda la cornisa cantábrica. Con anterioridad, hacía el recorrido desde León hasta El Ferrol, pero, dado el escaso tráfico y el estado de la vía, y que, como todos ustedes saben —y si no se lo digo— tenemos suspendido el servicio de viajeros, ya con anterioridad se decidió que el recorrido de este tren fuera desde El Ferrol a Bilbao y desde Bilbao a El Ferrol.

Los criterios para el diseño de la ruta se basan siempre en la demanda de los viajeros. Se hacen encuestas a bordo para saber qué grado de satisfacción han tenido. Aparte de esto, se mantienen conversaciones continuas por todas las localidades por donde discurre el tren para conocer las ini-

ciativas y las necesidades que puedan tener las autoridades de estos municipios. El tren consta de cuatro coches-salón. Cada uno de ellos está dedicado a una comunidad autónoma de aquéllas por las que discurre: Asturias, Cantabria, Euskadi, Galicia, y otros cuatro coches, que son los coches-cama.

El servicio del Transcantábrico admite un máximo de 54 viajeros en plaza doble y el costo para una semana será, para el año 1994, de 161.000 pesetas, en compartimento doble y 182.000 pesetas por persona, en compartimento individual. No es barato, pero aquí está incluido todo, desde un bufé de desayuno, hasta los mejores restaurantes de las zonas, excursiones, etcétera. Acompaña al tren un autobús para desplazar a la gente que está viajando y duerme a tren parado, para que pueda dormir tranquilamente. En la tripulación de este tren hay un jefe de expedición, que es el responsable del viaje, un maquinista y dos agentes de mantenimiento del tren, que es personal de Feve; y luego, por contratos de obras, se tiene un músico, cuatro camareros literistas, un conductor del autobús y una guía.

La temporada oficial es desde junio hasta finales de septiembre, pero estamos intentando promocionar fuera de esta temporada regular viajes chárter. Si hay un grupo que le interesa con un número mínimo de plazas, le alquilamos el tren para hacer un recorrido.

En cuanto a la promoción ya expuse antes algo cuando hablé de los relojes. Tenemos otra serie de productos, llaveros que se venden en el Transcantábrico, bolígrafos, todo hecho con diseño interno de Feve, no contratamos a ningún Alberto Corazón en Feve.

En gratuidades en el Transcantábrico, su política no contempla la distribución de plazas gratuitas. Pero, ojalá tuviéramos el tren al cien por cien, siempre lleno. Lo tenemos al 80, al 75. Lo que sí tenemos negociado con los restaurantes son dos gratuidades, para que las oficinas de turismo de todo el mundo, si nos mandan periodistas, agentes turísticos, puedan hacer, si no todo el recorrido en este tren, algunos días sin que les cueste nada a ellos y a nosotros tampoco, y así poder salir en prensa; porque si hubiera contratado una página de publicidad en un periódico de Sidney no estaría apareciendo aquí, me habrían pegado ya en la calle.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Le ruego vaya concluyendo, señor Barrantes.

El señor **DIRECTOR GENERAL ADJUNTO DE LA COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE)** (Barrantes Romero): Ya concluyo. Voy a ser muy breve.

El balance económico de 1992 —tengo datos de los dos últimos años— es: 62.901.000 pesetas de ingresos y gastos 63.784.790 pesetas. Total, perdimos con el Transcantábrico, en 1992, 883.000 pesetas, si no contamos el regalo que hacemos del albornoz; almohadas, mantas, etcétera; un millón de pesetas. Si consideramos esto, hemos salido lo comido por lo servido. El año 1992 fue un mal año por todas las efemérides que hubo en nuestro país, como todos

ustedes conocen. En 1993, hemos conseguido un beneficio de 12.696.000 pesetas. El índice de ocupación subió bastante. Este dinero lo empleamos, algo más, a petición de la Dirección de Comunicación, en remozar el tren. Últimamente no se le había hecho ningún interiorismo y se han colocado cortinas, moquetas ignífugas, se han cambiado lavabos y se han hecho una serie de mejoras. Estos beneficios redundan en mantener el tren en unas condiciones óptimas.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias.

El señor Camisón, del Grupo Popular, me plantea la posibilidad de intervenir en primer lugar. Si no le importa al señor García Fonseca, le doy la palabra al señor Camisón. (**Asentimiento.**)

Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Empiezo agradeciendo al portavoz de Izquierda Unida la gentileza de permitir la prelación en esta actuación, siendo como era iniciativa suya la petición de comparecencia.

Señor Director General Adjunto de Feve, le saludamos también con toda cortesía parlamentaria desde el Grupo parlamentario Popular. Habida cuenta de la hora en que estamos y de que los temas han sido tratados en profundidad a lo largo de esta mañana, voy a plantearle exclusivamente una cuestión, una cuestión nada más, pero con mucho interés.

Usted ha hecho referencia, en cuanto al funcionamiento del Transcantábrico, a una serie de invitaciones a personas relacionadas con el mundo de las comunicaciones, que nos parece bien. Pero se han hecho públicos otros casos que no son así, como por ejemplo, que en junio del año 1992 un determinado consejero de Feve viajó con toda su familia invitado por la directora de comunicación de Feve. Para tener la visión completa, le rogaría, señor Director, que se remitiera a esta Comisión la relación de todas las invitaciones que la organización del Transcantábrico ha hecho a lo largo del último quinquenio, para que se pueda analizar por parte de los grupos políticos aquellas que estén razonablemente justificadas y aquellas otras que no.

Esta es la única petición —con mucho interés— que hago al señor Director General adjunto de la compañía.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Gracias, señor Presidente.

Quiero agradecer también al señor Director General adjunto de Feve su comparecencia en esta Comisión.

Voy a intentar ser muy breve, creo que lo voy a conseguir...

El señor **VICEPRESIDENTE**: Se lo agradeceremos todos, señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Voy a hacerle algunas preguntas y algunas consideraciones.

Le he preguntado antes al señor Presidente si tenían ustedes algún plan de transporte de viajeros, si tenían un plan de transporte de mercancías y si tenían unos objetivos de empresa para el año 1994; para el año 1993 sí los habían tenido. El me contestó de una manera que me parece que no respondía directamente a lo que yo he preguntado.

Feve pretende adaptarse —siguiendo un poco las líneas de Renfe, las buenas líneas en este caso— a la directiva europea, como ha hecho Renfe en su nuevo estatuto —repito— donde se especifica que hay que hacer un plan anual en diversos sentidos o que abarque esos distintos aspectos que yo señalo. Quisiera saber si tienen un plan escrito sobre todos esos temas a los que yo me refería, es decir, si hacen ustedes un plan anual escrito, en esta línea de la directiva comunitaria, en cuanto al transporte de viajeros, en cuanto al transporte de mercancías, en cuanto a los objetivos de la empresa, etcétera.

Otra pregunta que quiero hacerle es, hablando de planes, si se aplicó algún plan de actualización financiera en 1993 y si en este sentido han diseñado algún plan para el año en curso.

En relación a algunas preguntas, a pesar de que son preguntas ya realizadas, me gustaría que usted las valorara, aunque fuera brevemente. Concretamente, ¿cómo valora usted la compra de las unidades calzadas, sobre las que antes pedí información, y el procedimiento seguido en la contratación de las mismas? Sobre esta misma cuestión, quisiera saber si usted conoce el informe de la Inspección General sobre el calzamiento de las unidades, si le consta que se ha pasado este informe al director de material, si éste dio alguna respuesta y si de todo esto hay documentación por escrito.

Me queda alguna pregunta más. En cuanto a la contratación de personas, sinceramente lo que usted ha dicho no me deja satisfecho. Hay distintos tipos de contrataciones, obviamente, pero en uno de ellos, por ejemplo, usted justificaba el hecho de que no se respondiera estrictamente a la legalidad porque respondía, en algunos casos —y lo puse como ejemplo— a jubilaciones que había que cubrir en 24 horas. ¡Hombre! Este no es un buen ejemplo para justificar el tipo de contrataciones a las que yo me refiero, y he citado algunos ejemplos. Si hay algo que matemáticamente se puede prever es cuándo se va a jubilar una persona. Que ese tipo de causas pueda justificar la contratación no regular de las personas que sean, no me parece explicativo.

Quiero insistir, sobre el tema de las jubilaciones, en si efectivamente se han abonado importes superiores a lo establecido. Hay unas tablas, son matemáticas también, en un acuerdo firmado, en un plan estatal de jubilaciones. La pregunta es si se han abonado importes superiores a lo establecido y, en ese caso, a quiénes y por qué motivos.

Otra pregunta —y voy terminando—. ¿Usted considera acertada la decisión de vender maquinaria, por ejemplo, martilladora de vías, a bajo coste para luego tener que alquilarla para las mismas funciones con personal de

Feve? ¿De quién ha sido esta decisión? ¿Ha sido una decisión suya?

Con relación al tema del Transcantábrico usted ha sido muy prolijo en la información de detalles y además, simplemente le pido la misma documentación que solicitó el interviniente anterior.

En todo caso, termino ya con un tema al que antes hemos hecho una alusión indirecta, que es el trágico accidente de Vega de Anzo. ¿Cómo se puede explicar que con mucha anterioridad a la fecha de este accidente, el tren turístico Transcantábrico, que circula también por ese trayecto, estuviera provisto de un sistema de telefonía móvil, abonado a la red telefónica nacional, y este otro tren no? De estar provistos estos trenes de viajeros del mismo sistema, desde luego este accidente, éste, se hubiera evitado.

Estas son las preguntas específicas que quería hacerle.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Jerez Colino.

El señor **JEREZ COLINO**: Gracias, señor Presidente. Lógicamente, quiero expresar el agradecimiento de mi Grupo por la comparecencia del Director General.

No sé si felicitar a los pocos que estamos aquí, porque la verdad es que a estas horas es un acto heroico que merece la pena cuando menos mencionar, ya sea el compareciente, la Mesa, los que están tomando nota y los periodistas.

Por supuesto, estamos de acuerdo en buena parte con lo que el Director General ha expresado, teniendo en cuenta, además, el volumen de las contrataciones que se están haciendo. Las jubilaciones parece que es un tema muy puntual y concreto, y estoy seguro de que el Director General en caso de duda puede conocer incluso a las personas afectadas, porque el tono familiar con que se mueven en las cifras parece que apunta en esa dirección.

Cuando en la política de comunicaciones se describe el Transcantábrico quizá haya alguna observación que sería bueno —no sé si lo decía con esa intención o no— resaltar, y es que de sus palabras parece meritorio el que no hubiera gasto en publicidad. Teniendo en cuenta las características turísticas en las que se mueve y el ámbito en que este ferrocarril está planteado, parece que la publicidad tiene su interés, porque tiene sectores que podrían usarlo, no solamente en la zona en la que se mueve el propio ferrocarril, sino en otras zonas de España. Creo que sería interesante, repito (a lo mejor no lo ha dicho con esa intención), que pudiera replantearse la posibilidad de realizar algún gasto y alguna inversión en publicidad turística, que estoy seguro que sería rentable, para cubrir desde ese setenta y tantos u ochenta al cien por cien, que sería lo deseable. Nos parece interesante todo lo que ha planteado el Director General.

En esta como en otras cuestiones, parece que las preguntas que se plantean en la comparecencia son el catalizador de otra serie de preguntas en las que, lógicamente, mi Grupo, una vez que se exponen, tiene que estar a la expectativa de lo que el Director General pueda responder al Grupo que pide la comparecencia, y definirnos en su momento, si es que hubiera turno para ello; creo que a

estas alturas podría ser hasta un error el que se pudiera plantear un turno de definición. Simplemente decir que nos parece interesante la inquietud que se plantea alrededor de la procedencia de los gastos, que se recurra dentro del propio sistema a temas más o menos ingeniosos que permitan la obtención de fondos que, a su vez, puedan emplearse en mejoras, en reposiciones y en otros gastos. Creo que desde ese punto de vista, aun moviéndonos en una dimensión pequeña, merece un aplauso que por parte de la Dirección se tengan esta serie de inquietudes.

Esperando, en caso de que haya turno, poder definirnos en relación al segundo turno de preguntas que se han hecho, damos por terminadas nuestras preguntas, sobre todo en función de la hora.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor Jerez. Espero que, a la vista de las contestaciones del señor Barrantes, no sea necesario. De cualquier manera, la Mesa y la Comisión, como es lógico, están dispuestos a oír todo tipo de explicaciones y a aclarar todo tipo de dudas que se planteen.

Tiene la palabra el señor Barrantes.

El señor **DIRECTOR GENERAL ADJUNTO DE FEVE** (Barrantes Romero): Aparte de la solicitud del Diputado don Felipe Camisón, cuya contestación muy gustosos les enviaremos tanto a él como al Diputado de Izquierda Unida, entramos con las preguntas del señor García Fonseca.

Me ha preguntado explícitamente si tenemos un plan escrito para adecuarnos a la directiva europea. No, no tenemos un plan por escrito para adecuarnos a la directiva europea. En este sentido, no tenemos ninguna actuación plasmada en un documento. Sí hay iniciativas que ya ha comentado mi Presidente con anterioridad, tenemos que analizar documentación de «consulting» externos que han hecho una labor contable sobre todo este tema y, cuando tengamos una idea clara sobre el tema de la estructura, como también ha comentado mi Presidente, será el momento de irnos a un plan reflejado en el documento.

Sobre el plan de actualización financiera, dentro de mis modestos conocimientos de política financiera, lo que sí sé, como política de empresa, es que nuestra deuda —no sé qué tanto por ciento exactamente, pero sí me atrevo a decir que muy elevado— está como lo marca el mercado financiero, es un Mibor más un pequeño coeficiente, con lo cual este Mibor se va actualizando según se van moviendo en el mercado los tipos de interés, quitando algún pequeño préstamo que se haya pedido con un plazo fijo o que, por tener liquidez de tesorería, tenga un interés fijo. Vuelvo a repetir, más del 90 por ciento de la deuda de Feve está en Mibor más la negociación que se haya hecho en cada momento, pero no suele llegar ni al punto en muchos casos, con lo cual la actualización financiera es automática.

Sobre el tema de las unidades 3.800, me ha preguntado por el procedimiento seguido para la contratación. Yo no estaba en Feve cuando se hizo este contrato, pero sí sé, por referentes, que hubo una comisión muy extensa de personal de Feve que intervino en el pliego de condiciones. En

ese pliego de condiciones, uno de los puntos, que quizá se hace fundamental por las preguntas del señor Diputado, es que se solicitó que los bogies fueran intercambiables con las unidades antiguas 3.500, es decir, que la suspensión tenía que ser por muelles, tanto la primaria como la secundaria, no neumática. Digo esto porque hay una diferencia clara. La suspensión neumática se autorregula, la suspensión por muelles hay que regularla dependiendo de los diferentes pesos que tenga la caja y, como es lógico además, la caja de las 3.800, más moderna, no era igual que la de las 3.500; si no hubiéramos contratado 3.500. Era distinto. Todas las suspensiones secundarias se regulan. Otro tema es el de las tolerancias, que no es que se vierta en un informe de la inspección general, sino que la dirección de material de Feve es la responsable de la construcción de estas unidades 3.800. Como apoyo técnico a esta dirección de material, se contrata una empresa de reconocido prestigio en control de calidad, que es Fiat; con quien se tiene el contrato es con CAF, que me parece que es otra empresa de reconocido prestigio, y cuando se empiezan a recibir estas unidades en Asturias se solicita que, antes de que se empiece con las pruebas en vía, las tres partes —la dirección de explotación, que las va a tener que mover; la dirección de material, que es la responsable de esa construcción; y la inspección general, un poco como testigo— hagan una recepción, que las miren, que hagan las pruebas en vía y que den el visto bueno. Ante eso, lo que sí hace la Inspección General es un informe detalladísimo del pliego de condiciones técnicas. Lo contrario era volver a coger a Fiat, a CAF y a nuestra propia dirección de material y decirles: «Esto hubiese sido mejor...» Todo está sujeto a opiniones, una de las cuales, que se refleja en el informe de la inspección general, es que habría que definir las tolerancias de la suspensión; y otra decía: «Puede haber más peligro de corrosión si se suelda un vierteaguas en Candás en vez de en CAF. Esas eran dos apreciaciones. Insisto, yo lo tengo por escrito y digo: «Señores de la inspección general, de explotación y de material, son ustedes quienes tienen que hacer el informe, no me vale un informe de una tercera parte. ¿Por qué? Porque puede ser tendencioso.» Se continúa con el tema, porque la inspección general no depende de mi Dirección, sino del Secretario General, al cual yo le dirijo el escrito y le digo: «La Dirección General no tiene que dar las tolerancias, para eso existe una dirección de material.» El tema continúa adelante, se hacen las actas de recepción, se le remiten a la inspección general y las unidades llevan funcionando meses a plena satisfacción, y bien derechas.

Jubilaciones. Me ha preguntado S. S. si se han entregado importes superiores a lo establecido. Ninguno, es más, si así hubiera sido hubiese sido un contubernio entre la representación social y la parte de la empresa implicada en estos abonos, porque han tenido desde el primer momento, tanto UGT como Comisiones, la lista completa de los abonos a realizar por la fórmula. Luego, no.

En cuanto a vender maquinaria, que es la segunda pregunta que usted me hace, me va a permitir S. S. que yo no haga crítica en este caso de una gestión anterior a mi

entrada en la empresa. La decisión no es mía, porque no estaba.

Me ha pedido la lista del Transcantábrico, que le facilitaré, y me ha preguntado sobre el tema del accidente, el tema del teléfono móvil. No es lo mismo un teléfono al lado del bar de un tren turístico que un teléfono en una cabina de conducción; no es lo mismo que llame un viajero a Nueva York a que se utilice un teléfono sin las debidas medidas de reglamentación. Además, no sería solamente un teléfono sobre el cual se cobra, habría que poner teléfono en todos aquellos trenes o unidades que puedan tener el mismo problema, inversión que ya no es poner un teléfono.

Ha hecho otra apreciación: ¿Se hubiera evitado el accidente? Yo llevo más de veinte años en esto del ferrocarril y no estoy tan seguro. ¿Por qué? Porque no es lo mismo un teléfono de Telefónica, una cabina que va en un tren, que un teléfono tren-tierra como el que tiene Renfe, que no tiene zonas de sombra. Si lo recuerda bien S. S. (y antes lo ha mencionado) el accidente fue en un túnel. Ahí no llega el teléfono. Este teléfono que va en el Transcantábrico tiene muchísimas zonas de sombra. Permítame S. S. que le diga que, con esta misma preocupación, pero no para un teléfono como el del Transcantábrico, sino para hacer una instalación con todas las bendiciones, teníamos contratado con anterioridad, y ya lo tenemos instalado en algunas unidades de Asturias, una comunicación-radio entre puestos de mando y los móviles, que se está probando ya, y estaba contratada con anterioridad. ¿Qué le vamos a hacer!

En cuanto al tema de gastos de publicidad para el Transcantábrico, ¡ojalá! ¿Que sería bueno que tuviéramos «overboking»? Pienso que sí, no por el tren, sino por los sitios por donde pasa el tren. Pero en las circunstancias inversoras en que se mueve Feve, como bien ha dicho mi Presidente con anterioridad, es el primer año que los Presupuestos Generales del Estado contemplan para nosotros una subvención, y vamos a hacer todo el esfuerzo posible en cumplir nuestras previsiones, para no tener que ir a un crédito extraordinario. Hablar de gastos de publicidad en el extranjero, no es costoso. Quizá es que somos pacatos por las cifras en que nos movemos en Feve. Pienso que sí sería acertado. Sería acertado para toda la zona por la cual discurre el tren que el tren fuera un bien muy preciado, al cual no pudiese ir toda la gente, porque entonces sería mucho más preciado. Pero nos vamos a costos que a lo mejor serían difícilmente explicables o razonables para los montantes en que nosotros nos movemos.

Y otro de los temas es que solamente tenemos un tren; si pudiéramos tener cuatro o cinco trenes, a lo mejor sí tendría más sentido el hacer unas campañas de publicidad en el mundo, pero como he comentado, tenemos unos ingresos de sesenta y tantos millones, y la campaña no costaría menos de 25, 30 ó 40 millones, con lo que estaríamos hablando ya de más del 50 por ciento de los ingresos.

Creo que no había más cuestiones. **(El señor García Fonseca pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE:** Brevísimo, porque creo que los comentarios que han hecho los dos compare-

cientes han aclarado ya mucho los temas que usted ha planteado.

El señor **GARCIA FONSECA**: Si estima el señor Presidente que es hora de terminar, terminamos y, tan amigos. **(Risas.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor García Fonseca, yo le agradecería que, si ha de hacer una intervención, sea lo más breve posible, pero muy breve, porque son las tres y cuarto de la tarde.

El señor **GARCIA FONSECA**: Entonces prefiero no hacerlo.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Fonseca, por su comprensión, y muchísimas gracias a ustedes por su presencia en esta Comisión, a los servicios de la Cámara y a todos por su paciencia y por haber entendido que el debate que se ha llevado a cabo es importante para los Ferrocarriles de Vía Estrecha.

Muchas gracias. Se levanta la sesión.

Eran las tres y veinte 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