



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1994

V Legislatura

Núm. 222

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 21

celebrada el martes, 31 de mayo de 1994

ORDEN DEL DIA:

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

- | | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| — De la reforma organizativa que se pretende llevar a cabo en la citada Compañía, con la creación de empresas que gestionen servicios, así como del plan estratégico 1994-1998 y de la reducción de puestos de trabajo prevista. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (Número de expediente 212/000592)..... | 6684 |
| — Del contenido del Plan Estratégico de la citada Compañía para los años 1995-1998. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000593)..... | 6684 |
| — Sobre los planes de la citada Compañía en relación con las provincias de Jaén, Granada y, especialmente, Almería, fundamentalmente en lo que se refiere al Plan Estratégico 1994-1998. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (Número de expediente 212/000601) | 6684 |
| — Acerca de la situación y perspectivas en materia económica, así como de las enajenaciones programadas por la citada Compañía. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 212/000633)..... | 6684 |

	<u>Página</u>
— Acerca del funcionamiento de la citada Compañía, así como de sus perspectivas y disfunciones apreciadas. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 212/000634).....	6684
— Acerca de las actuaciones estratégicas de la citada Compañía en materia de adquisiciones y personal. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 212/000635).....	6684
— Comparecencia del señor Director General del Instituto Nacional de Meteorología (Bautista Pérez), para informar de los gastos y funcionamiento del Instituto Nacional de Meteorología. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 212/000667).....	6715
— Comparecencia del señor Secretario General para los Servicios del Transporte (Panadero López), para informar sobre la supuesta falsificación de tarjetas de transportes. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 212/000680).....	6728

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

COMPARECENCIA DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE (SALA I SCHNORKOWSKI) PARA INFORMAR:

- **DE LA REFORMA ORGANIZATIVA QUE SE PRETENDE LLEVAR A CABO EN LA CITADA COMPAÑÍA, CON LA CREACION DE EMPRESAS QUE GESTIONEN SERVICIOS, ASI COMO DEL PLAN ESTRATEGICO 1994-1998 Y DE LA REDUCCION DE PUESTOS DE TRABAJO PREVISTA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/000592.)**
- **DEL CONTENIDO DEL PLAN ESTRATEGICO DE LA CITADA COMPAÑÍA PARA LOS AÑOS 1995-1998. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/000593.)**
- **SOBRE LOS PLANES DE LA CITADA COMPAÑÍA EN RELACION CON LAS PROVINCIAS DE JAEN, GRANADA, Y ESPECIALMENTE ALMERIA, FUNDAMENTALMENTE EN LO QUE SE REFIERE AL PLAN ESTRATEGICO 1994-1998. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/000601.)**
- **ACERCA DE LA SITUACION Y PERSPECTIVAS EN MATERIA ECONOMICA, ASI COMO DE LAS ENAJENACIONES PROGRAMADAS POR LA CITADA COMPAÑÍA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN**

EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000633.)

- **ACERCA DEL FUNCIONAMIENTO DE LA CITADA COMPAÑÍA, ASI COMO DE SUS PERSPECTIVAS Y DISFUNCIONES APRECIADAS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 121/000634.)**
- **ACERCA DE LAS ACTUACIONES ESTRATEGICAS DE LA CITADA COMPAÑÍA EN MATERIA DE ADQUISICIONES Y PERSONAL. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000635.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días.

Tal y como está previsto en el orden del día, iniciamos la sesión, simplemente con un cuarto de hora de retraso, lo cual no va a impedir que agotemos todos los temas sugeridos por los distintos grupos parlamentarios.

Se encuentra entre nosotros, como es patente, doña Mercé Sala, Presidenta de Renfe, que va a comparecer atendiendo las peticiones siguientes: Para informar de la reforma organizativa que se pretende llevar a cabo en la citada compañía con la creación de empresas que gestionen servicios, así como del plan estratégico 1994-1998 y la reducción de puestos de trabajo prevista. La comparecencia ha sido solicitada por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

La segunda petición de comparecencia ha sido formulada por el Grupo Socialista y se refiere a que la Presidenta de Renfe exponga el contenido del plan estratégico de la citada compañía para los años 1995-1998.

Igualmente el Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya solicita la comparecencia de la Presidenta de Renfe para informar sobre los planes de la citada compañía en relación con las provincias de Jaén, Granada, y especialmente Almería, fundamentalmente en lo que se refiere al plan estratégico 1994-1998.

El Grupo Parlamentario Popular ha solicitado también la comparecencia de la señora Presidenta para que informe acerca de la situación y perspectivas en materia económica, así como de las enajenaciones programadas por la citada compañía.

El Grupo Parlamentario Popular, igualmente, ha solicitado la comparecencia para informar acerca del funcionamiento de la citada compañía, así como de sus perspectivas y disfunciones apreciativas.

Finalmente, también a propuesta del Grupo Popular, la Presidenta de Renfe informará acerca de las actuaciones estratégicas de la citada compañía en materia de adquisiciones y personal.

Procedemos a conceder la palabra a la señora Presidenta de Renfe y a continuación intervendrán los grupos parlamentarios solicitantes y aquellos otros que lo deseen.

La señora Presidenta de Renfe tiene la palabra. **(El señor Posada Moreno pide la palabra.)**

Señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Señor Presidente, interpreto que en la comparecencia se van a tratar todos los temas en su conjunto.

El señor **PRESIDENTE**: Eso es lo que he dicho. Se aglutinan los motivos de las seis comparecencias, dando un trato generalizado al plan estratégico de Renfe, haciendo hincapié, por supuesto, en aquellos temas más puntuales, como son los casos de Almería y otros, a los que la señora Presidenta tendrá que atenerse.

El señor **POSADA MORENO**: Señor Presidente, acatamos su decisión, pero queremos recordarle —y todos los grupos estarán en ello de acuerdo— que los tiempos tienen que tratarse conforme a cada grupo parlamentario, especialmente el Grupo Popular puesto que ha formulado varias comparecencias.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, así será. Tiene la palabra la señora Presidenta.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Buenos días, señorías. He preguntado al señor Presidente si es posible utilizar transparencias porque creo que la explicación queda mucho más clara. Por tanto, desde la pantalla comenzaré mi exposición.

Sobre el plan estratégico de Renfe hemos hecho para todos ustedes una fotocopia de las transparencias y ahora estamos redactando un texto, pero les explicaré cuáles son las líneas generales y el resumen.

El primer tema, que yo creo que es muy importante, tanto para ustedes, señores congresistas, como para la ciudadanía en general, es que Renfe es una empresa que ha de especificar claramente cuál es su negocio, en qué sector estamos. Somos una empresa de servicios de transporte por ferrocarril. Esto lo quiero recalcar porque muchas veces se nos confunde con una empresa de trenes o con una empresa de vías. No. Renfe no es una empresa de trenes ni una empresa de vías, sino una empresa que presta servicios

de transporte que van por ferrocarril y que tienen dos grandes características. Por una parte, los servicios de transporte, hoy día, han de ser en la mayoría de los casos, necesariamente intermodales, en el sentido de que tanto en los servicios de viajeros como en los servicios de... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señora Presidenta. Ruego silencio precisamente a aquellas personas que están más cerca de la señora Presidenta, porque de lo contrario, sin *micro* directo, va a ser muy difícil escucharla.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Decía que las características de los servicios de transportes es que son intermodales y explicaba que lo son en dos aspectos. Tanto ciudadanos como mercancías utilizamos, a veces, en un solo desplazamiento diversos modos de transporte o a lo largo de nuestra vida utilizamos para desplazarnos diversos modos de transporte. Por tanto, la intermodalidad ha de ser un factor que ha de tener muy presente una empresa de servicios de transporte.

Segundo tema. Se nos dice siempre que Renfe es una empresa monopolística, y esto no es verdad, porque si Renfe es una empresa de servicios de transporte no tiene un monopolio. Los servicios de transporte se pueden dar por otros modos, nuestra empresa compite con otros modos, por consiguiente, está en un mercado con una competencia bastante grande, tanto en los servicios de viajeros como en los de mercancías.

Nuestro negocio: empresa de servicios de transporte. Como tal, nosotros, en todo transporte que damos firmamos un contrato con el cliente, tanto cuando vendemos un pequeño billete de cercanías como cuando vendemos un tren completo lleno de carga, de origen a destino y, por tanto, con mucho dinero. Por consiguiente, nuestro negocio es el de servicio de transporte.

Ahora bien ¿dónde está nuestro negocio? Nuestro negocio, en lo que a viajeros y mercancías se refiere, en el país, en España, está concentrado en los puntos que se ven claramente en el mapa que nuestro. Este mapa es la fotografía por satélite de la densidad de la población española. Como dice una persona que trabaja en Renfe es como si en este momento todos los españoles saliéramos a la calle con un gorrito rojo en la cabeza y nos fotografiaran. Esta sería la situación. Este mapa define dónde está el negocio de Renfe y dónde se deben prestar mayoritariamente los servicios de Renfe que, obviamente, es donde están los puntos más marcados, donde hay más densidad de población. Ahí es donde el ferrocarril, que es un modo de gran capacidad, tiene que dar respuesta a las demandas de movilidad de los ciudadanos, bien sea por sistemas de cercanías, en cada uno de los lugares donde destacan los puntos negros, bien sea uniendo estos grandes puntos con trenes de largo recorrido. Verán los señores diputados que muchas veces donde más problemas tenemos es precisamente donde no están los puntitos rojos y rojo fuerte. Y ¿por qué? Porque son zonas que se adaptan muy poco a un modo de gran capacidad de transporte. Como digo, así es como está nuestro negocio dentro de España, pero nuestro negocio, en

mercancías sobre todo, no se limita a España; nuestro negocio en mercancías abarca toda Europa y, por tanto, aquí les explicamos los principales flujos de nuestro negocio en mercancías.

El plan estratégico, vistas estas dos bases de dónde está y cuál es nuestro negocio, se ha elaborado para cuatro años, 1994/1998, y se ha elaborado apoyándonos en una infraestructura que es la prevista en el Plan Director de Infraestructuras que ha aprobado el Gobierno hace unos meses. ¿Qué queremos decir con esto? Nosotros somos una empresa de transportes que, como una empresa de camiones o de autobuses utiliza una carretera, en este caso ferroviaria que es la carretera ferroviaria que le viene dada, que existe.

Con las bases de lo que determina el Plan Director de Infraestructuras, dentro del período 1994/1998, utilizaremos la carretera ferroviaria existente en España, con algunas mejoras. Mejoras muy importantes en núcleos de cercanías, y mejoras en lo que son relaciones de largo recorrido en todo el corredor mediterráneo: Alicante-Valencia-Barcelona y Alicante-Valencia-Madrid. Dentro del período 1994/1998 no hay nada más en el Plan Director de Infraestructuras que incida sobre la carretera ferroviaria que vamos a utilizar, y si lo hubiera serían obras que están por empezar y que, por tanto, no estarían acabadas a lo largo de 1998. Esto es muy importante porque muchas veces se nos pide y se nos hacen preguntas sobre cosas que están fuera de este horizonte.

Renfe es una empresa muy grande que en estos momentos está organizada por unidades de negocio. Tiene un sistema organizativo donde las unidades de negocio están básicamente divididas en cinco grandes grupos. Hemos separado la gestión de infraestructura —lo que yo llamo la carretera ferroviaria— del resto de los servicios; la hemos separado contablemente, tal como pide la Directiva Europea; pero también hemos separado contablemente lo que nos cuestan los sistemas integrados de transporte, los servicios logísticos, los costes de las prestadoras de servicios y de la gestión de patrimonio y centros de viaje. Ahora diré exactamente cuáles son nuestras unidades de negocio, pero antes quería decir que gestionamos la empresa con criterios de empresa privada, es decir, con criterios de eficiencia y eficacia.

Las actividades que tiene Renfe y las unidades de negocio son las que quedan reflejadas en este cuadro; en total son 14 unidades de negocio. Dos unidades componen la gestión de infraestructura o carretera ferroviaria, que son circulación, que hace gestión de tráfico, y mantenimiento de infraestructura, mantenimiento de vías, catenarias, etcétera.

Dentro de lo que es operación del transporte están los servicios integrados, que son aquellos servicios que funcionan como un conjunto dentro de una red específica, servicios de cercanías en las ciudades en las que existen, servicios regionales en las zonas en que existen, el servicio de alta velocidad, el AVE, que es una unidad en sí mismo, y el servicio de paquetería que es un servicio que lleva los paquetes de puerta a puerta y que utiliza, en algunos de sus trayectos, el modo ferroviario pero que más bien se apoya

en otros modos, tienen totalmente las características de un servicio de transporte intermodal.

Servicios logísticos. Los servicios logísticos son los de largo recorrido, que es lo que la gente en general asocia con Renfe. Las personas piensan que Renfe sólo es esto y que esto, el largo recorrido, es lo que cuesta mucho dinero a los españoles, pero eso es una unidad de negocio. La unidad de carga y la unidad de combinado, las dos, también entran en transporte de mercancías, y las llamamos servicios logísticos porque entre ellas tres comparten locomotoras en la mayoría de los casos. Todos estos trenes acostumbran a necesitar locomotoras; otros, no; los servicios integrados no necesitan locomotoras, son trenes autopropulsados y, por tanto, comparten logística en la prestación de su servicio.

Además están las unidades proveedoras de servicio, tracción, servicios de información, mantenimiento de material rodante, es decir, unidades que no están en el corazón de la actividad de nuestra empresa —el corazón, como se dice hoy día en las modernas organizaciones— y lo que hacen es que prestan servicios única y exclusivamente a estas unidades de negocio. Además tenemos centros de servicios de viaje, que son las 73 grandes estaciones que existen en el país, que, básicamente, su función no es tanto estacionar trenes como dar acogida a nuestros clientes, ofrecerles unos servicios en ese espacio, cuando van a buscar el tren.

También tenemos gestión de patrimonio. Más o menos, no se puede entrar en el detalle de los planes de cada una de estas unidades de negocio; el plan que se presenta es la suma conjunta de todo lo que ha elaborado cada una de estas 14 unidades de negocio, con diferentes estrategias para cada una.

Objetivos comunes de toda la empresa en este plan estratégico. Primer objetivo, vender; vender más, conseguir más ingresos. ¿Cómo? Consiguiendo que haya más tráfico que vaya al tren pero utilizando, evidentemente, la intermodalidad en nuestros servicios. El segundo objetivo, reducir la carga en el presupuesto del Estado. Hemos puesto aquí una palabra relativamente dura. Entendemos que a Renfe se le mira como una carga en el presupuesto del Estado. Es un coste, pero lo vamos a reducir y vamos a explicar ahora cómo. El tercer objetivo es dar a nuestros trabajadores una perspectiva profesional con mayor grado de responsabilidad. Nosotros somos una empresa de servicios y tenemos en común con todas las demás empresas de servicios que están mucho más personalizados los servicios que otras actividades productivas. Es decir, las actividades industriales cada vez se están mecanizando y robotizando más, etcétera, con lo cual la actividad de la persona en sí no tiene la misma incidencia que en el sector servicios, turismo, donde la propia actividad es la que presta aquella persona, es el servicio personal. En nuestro caso pasa bastante, por lo que debemos conseguir tener un mayor grado de responsabilidad en nuestra organización y con nuestros trabajadores.

El primer objetivo es claro y es el objetivo de vender; pero para conseguir vender es muy importante que tengamos un producto bien definido. Renfe es una empresa que

no vende servicios de transporte en genérico sino que vende servicios de transporte muy concretos; después veremos cuáles son nuestros principales productos. Para vender hay que especializarse porque si no el cliente no sabe exactamente qué es lo que le ofrecen. Hay que definir el producto y hay que apoyarse en la especialización, en lo que decía de cuál es el corazón de la empresa. ¿Qué vende? Vende esos servicios de transporte, que es lo que yo llamo productos; no vende trenes ni vende vías.

Segundo tema importante para vender: innovar y crear nuevos productos. En los últimos años Renfe ha innovado y creado nuevos productos; el tren de alta velocidad es un nuevo producto, los trenes de dos pisos y su servicio son un nuevo producto, los servicios exprés, Andalucía-exprés y Cataluña-exprés son un nuevo servicio y un nuevo producto, los coches que van en nuestras locomotoras, pero que son de Talgo, constituyen una innovación, etcétera. Ahora, todo esto con criterios logísticos. Ultimamente hemos creado un nuevo servicio de mercancías, tren expreso de mercancías, que ya es un servicio logístico, no sólo un tren.

El tercer punto importante para vender es que nuestra organización ha de adquirir una cultura de mercado frente a una cultura tradicional que era la cultura de producción. ¿Qué queremos decir? Que nuestra organización se apoyaba muchísimo en mover trenes y hay que apoyarse no en mover trenes, sino en conseguir y tener clientes; los trenes se mueven cuando hay clientes.

La cartera de productos la enseño rápidamente porque, como digo, no vendemos servicios en genérico, sino servicios concretos; en el caso del tren de alta velocidad está muy claro. Los servicios regionales venden tres productos: los servicios que llamamos exprés, Andalucía-exprés, Cataluña-exprés, ahora se pondrá en servicio el Galicia Rexionais —se va a llamar así— y también se está estudiando un Castilla y León-exprés, que son nuestros servicios regionales de alta calidad. Además de esto están los *trenes lince*, que son trenes específicos para fines de semana allí donde hay mucho movimiento los fines de semana, y los trenes normales del servicio regional.

Paquetería tiene dos productos: Cargo-exprés y Parquexprés.

Cercanías, como decía, es un sistema en sí mismo que funciona en los grandes núcleos de población de nuestro país.

Servicios logísticos. Cargas, que tiene tres productos: trenes puros unicliente, es decir, trenes que van llenos de origen a destino para un solo cliente; trenes puros multicliente, muchos clientes que se ponen de acuerdo y llenan un tren de origen a destino; y los trenes exprés de mercancías.

Largo recorrido tiene cuatro productos básicamente: los trenes «intercity», que son trenes de día que recorren unas distancias de alrededor de los 300 ó 400 kilómetros en un máximo de cinco horas, entre tres y cinco horas; los trenes nocturnos, que son los trenes que funcionan, como mínimo, durante siete horas por la noche —por menos de siete horas no tiene sentido un tren nocturno—; y los trenes diurnos restantes. Diré que por trenes «intercity» entende-

mos el propio «intercity» y los servicios que se prestan arrastrando coches Talgo con locomotoras nuestras; lo que la gente llama Talgo son también servicios «intercity».

El transporte combinado sólo tiene un producto: transporte de contenedores, es decir, contenedores montados en los trenes.

Además de estos servicios de transporte que damos, directamente relacionados con lo que es el servicio ferroviario, también tenemos centros de venta de productos, centros de servicios y de viaje. Estamos especializando nuestras antiguas estaciones en centros de servicio y viaje, que no sólo ofrecen productos al viajero que va, sino también a la población que vive alrededor de cada uno de estos centros. Un ejemplo de este tipo de servicios es Atocha, que la mayoría de ustedes conocerán, puesto que están mucho en Madrid, o lo que estamos haciendo en estos momentos en Zaragoza, donde estamos haciendo un nuevo centro de servicios; lo que se está acabando en Valencia o la estación de Sans, en Barcelona, que en este aspecto quizá sea tan completa como Atocha.

Esto lo explico porque normalmente se nos piden servicios de transporte en genérico, y nosotros vendemos productos en concreto. Sobre estos productos cada una de nuestras unidades de negocio ha hecho una previsión de cuáles van a ser sus ingresos en 1994 y en 1998. Veán ustedes que nuestro plan estratégico prevé incrementar los ingresos por viajeros el 5,1 por ciento de promedio y en mercancías el 10 por ciento de promedio anual acumulativo en cada uno de los casos.

Aquí tenemos un gráfico que muestra en valores cuáles van a ser las unidades que más ingresos van a aportar a Renfe en valores absolutos y en valores relativos, que son los porcentajes de crecimiento que figuran arriba. Según las previsiones del plan estratégico, las unidades que más van a aportar a Renfe son cercanías y cargas. Cercanías, ¿por qué? Cercanías está prestando un servicio social de descongestión a las ciudades y aunque en cercanías —después lo explicaremos— no se gane dinero, creemos que hay que continuar con este esfuerzo, porque posiblemente somos el país de Europa que mejores servicios de cercanías está dando; está dando este servicio en más ciudades y con más calidad, cosa que no se podía decir años atrás. En el tema de mercancías, la apuesta sería de este plan estratégico son las mercancías, tanto en cargas como en transporte combinado. ¿Por qué? Porque entendemos que en viajeros España tiene una cuota de mercado muy parecida al resto de Europa y, en cambio, en mercancías España tiene una cuota de mercado en Europa que sólo es igual a la de Inglaterra, alrededor del 6 por ciento; si nos comparamos con Centroeuropa nuestra cuota es más baja, porque la cuota centroeuropea es alrededor del 20 ó 25 por ciento. Por tanto, debemos aprovechar nuestra pertenencia a la Unión Europea para desarrollar un plan más agresivo en el tema de mercancías, en la línea que yo enseñaba antes en el plano en relación con nuestros flujos de mercancías. Por tanto, el plan apuesta básicamente por el crecimiento en mercancías.

Les hemos dado unos cuadros (para que ustedes los puedan reparar) de cuál es la evolución de la actividad en

cada uno de estos conjuntos. De estos cuadros querría destacar dos cosas importantes; la primera ya la he explicado. Al apostar por mercancías habrá un aumento de la participación de las mercancías dentro del conjunto de nuestros ingresos y un cierto decremento de la participación de los viajeros en el conjunto de estos ingresos, lo cual no quiere decir que los viajeros disminuyan, después veremos que aumentan; pero éstos son, digamos, los típicos dibujos que todos hemos empezado a llamar el *pastel*, que, como digo, nos demuestran esto.

Un asunto muy importante es que, en viajeros, el plan estratégico prevé una transformación; un crecimiento muy importante en cercanías y un crecimiento no tan importante en largo recorrido. ¿Por qué en largo recorrido no se prevé que los ingresos tengan un gran crecimiento? Se ve muy claramente reflejado en este cuadro. En este momento prácticamente la mitad de los viajes son nocturnos, y en el horizonte de 1998 nuestro plan determina que los viajes pasarán a ser del 23 por ciento porque, debido a las infraestructuras que se han puesto en funcionamiento en los últimos años, hay muchas relaciones nocturnas que han perdido sentido; por ejemplo, de Madrid a Cádiz en estos momentos se va en cuatro horas y media; de Madrid a Málaga en cuatro horas cuarenta y pico minutos, pero a partir de septiembre se va ir en cuatro horas y media; de Madrid a Huelva lo mismo; de Madrid a Sevilla, en dos horas y media; de Madrid a Valencia, en menos de cuatro horas; de Madrid a Alicante, en tres horas y media aproximadamente, etcétera. En estos servicios los trenes nocturnos se están quedando vacíos y ya alguno se ha tenido que quitar. ¿Por qué? Porque nadie hace un viaje de siete horas por la noche —que es el mínimo de horas que hay que hacer por la noche para poder dormir— cuando tiene oportunidad de viajar de día durante tres horas. Por tanto, tiene que haber una gran transformación al pasar del servicio nocturno al servicio diurno. ¿Por qué disminuyen los ingresos? Porque en el servicio nocturno muchos de nuestros clientes pagan también el hotel; los que no van sentados, los que van en coche cama, etcétera, pagan hotel, con lo cual la transformación a diurno de nocturno hace que en ingresos éstos descendan. Paralelamente, también hace descender los gastos, pero aquí se refleja sólo en ingresos.

Estamos trabajando seriamente para incrementar cada vez más nuestros servicios allí donde hay una demanda fuerte, que es precisamente en los servicios diurnos, donde el tiempo de viaje es de menos de cinco horas, en distancias de unos 300 ó 400 kilómetros, en definitiva, cuando el servicio es competitivo con el automóvil o, en algunos casos, con el avión. Esta es la transformación más importante que nosotros prevemos a lo largo de este período y que no es una cosa de Renfe solamente sino que está ocurriendo en el resto de los países europeos.

Tienen un cuadro con la evolución de los datos físicos de actividad; queda mejor reflejado en el gráfico; se ve que a la larga nuestra apuesta es que crezcan viajeros, que crezcan también las mercancías medidas en toneladas, pero manteniendo los trenes-kilómetro que tenemos en la actualidad, es una apuesta por mejorar la productividad; es decir, con los mismos trenes dar más servicio.

También es muy importante la apuesta que hacemos por la calidad, que tienen mucho que ver con los ingresos —esto creo que se ve claro si se va siguiendo—; la calidad en el tren de alta velocidad en estos momentos, según las encuestas que hacemos periódicamente a nuestros clientes, está dando una calidad del 8,75; en los Talgo-200, Málaga-Sevilla-Huelva, que son los que van por la línea de alta velocidad nos están dando una puntuación que debe ser del 8,2; entendemos que son buenas valoraciones y el objetivo es que se mantengan. En cambio, en el resto de servicios, como pueden ver, hemos puesto un objetivo unidad a unidad de negocio para conseguir que las encuestas que hacemos a nuestros clientes aumenten su apreciación en la forma que se expresa.

Es muy importante ver el esfuerzo que se quiere hacer en los productos de mercancías.

Como ustedes pueden ver, está calculado de acuerdo con lo que prevén las unidades de negocio y está calculado realísticamente; es decir, no es un canto al sol. Por eso existen diferencias entre los diferentes tipos de servicios porque somos conscientes de cuáles pueden ser nuestras limitaciones.

Segundo objetivo. El segundo objetivo que ha preocupado muchísimo históricamente a los congresistas es obtener una menor carga para el contribuyente. Ante todo, para obtener una menor carga para el contribuyente, hay que explicar que una parte del coste de nuestra empresa cae sobre el contribuyente, y que nosotros entendemos debe ser así. ¿Por qué? Porque hay costes que deben correr a cargo del presupuesto del Estado. ¿Cuáles son estos costes? ¿Cuál es la carga aceptable? El coste de la carretera de hormigón —y esto ya lo he explicado varias veces aquí, en el Congreso—, la carretera de hormigón y de asfalto paga el Estado su mantenimiento, su ejecución, etcétera; pues que lo mismo ocurra con la carretera ferroviaria. El Estado debe liquidar toda la deuda histórica que tiene con Renfe. En esto ya estamos.

Un punto muy importante. Los servicios regionales y los servicios de cercanías se consideran obligación de servicio público, por tanto deben tener una subvención. ¿Por qué deben tener una subvención? Cercanías porque contribuye a la descongestión de nuestras ciudades. Nuestras ciudades serían invivibles si no hubiera servicios del tipo de los servicios de cercanías y tuviéramos que acudir todos con nuestro automóvil a trabajar.

Servicios regionales, porque equilibran el territorio, y, como equilibran el territorio, deben tener también una compensación por parte del Estado. Al final del plan se prevé una cobertura del 65 por ciento de los ingresos de cercanías, con lo cual la subvención será del 35 por ciento, y una cobertura del 75 por ciento en los servicios regionales, con lo cual la subvención será del 25 por ciento. Es la evolución de estas previsiones.

En el resto de unidades (largo recorrido, alta velocidad, mercancías, centros de servicios y unidades proveedoras), equilibrio económico en el año 1998, tal como dice la Directiva europea. ¿Por qué? Porque entendemos que éstos no son servicios que se aplican a obligaciones de servicio público, lo dice también la Directiva europea, es algo que

hemos acordado a nivel europeo y, además, porque es totalmente coherente. Estos son servicios que están en el mercado, como decía al principio, que compiten con otros modos de transporte y, por tanto, tienen que entrar dentro de la libre competencia. Para poder estar dentro de la libre competencia respetando las leyes del juego tienen que llegar a un equilibrio económico.

Este sería el planteamiento de cuál es la carga aceptable. De todas formas, ¿cómo vamos a conseguir menos carga para el contribuyente? Vamos a conseguir menos carga para el contribuyente gestionando con criterios empresariales, no únicamente buscando una eficacia sino también buscando una mejor motivación de nuestros trabajadores, a la que después me referiré, reduciendo gastos, mejorando márgenes, aumentando la productividad y aumentando la calidad. Ya les he enseñado la previsiones que había en los aumentos de calidad de nuestros servicios. Paso rápido porque en otro caso no acabo, pero podríamos hacer cantidad de comentarios sobre ello.

En la reducción de costes y dentro de los datos que se han presentado, dentro de los datos que se presentan, que después vamos a ver, en la reducción de costes se ha contemplado una contención salarial, es decir, unos incrementos salariales en el conjunto de los cuatro años inferiores al índice de precios al consumo. También un incremento de productividad y de competitividad. ¿Cómo? Primero, haciendo un acuerdo marco para dar solución los excedentes de plantilla en los años 1994 y 1995. Segundo, estudiando la conveniencia de constituir filiales para poder atraer cargo externo, filiales en aquellos servicios que no son el corazón de la empresa, en aquellos servicios que en otras empresas no se harían directamente por la propia empresa, como son básicamente los servicios de mantenimiento. Este, como es un tema muy controvertido con nuestros representantes sindicales, vamos a hacer un estudio. Lo vamos a tener a final de año —lo digo porque hay medios de prensa— y con nuestros representantes sindicales obviamente lo vamos a hablar. Siempre les digo que yo les voy a convencer; ya veremos, en el diálogo y en el pacto es donde se encuentra la verdad en muchos casos, pero vamos a hacer el estudio en estos casos que son mantenimiento de infraestructura y mantenimiento de trenes.

Para incrementar la productividad, inversión en equipos; es decir, aumentar nuestra capacidad de producción con inversión en equipos.

Para conseguir menos costes en el capítulo de servicios externos, Renfe ya tiene muchos servicios externos; la limpieza, mantenimiento de trenes, en otros casos, etcétera. Nosotros vamos a establecer alianzas estratégicas con proveedores. ¿Qué quiere decir? Que vamos a intentar que nuestros proveedores están implicados en nuestra actividad; es decir, que nuestros proveedores no sean unas meras empresas que nos venden trenes y que, después, allá nosotros que los tenemos que pagar, sino que se implican en que esos trenes, primero, funcionen bien, si nos los han vendido ellos, en que nos garanticen su mantenimiento, y, segundo, que se impliquen en que nosotros obtengamos clientes a través de esos servicios, sean trenes, sean máquinas de venta de billetes, etcétera. El tercer punto impor-

tante, una mejora de la productividad en todos los activos, que esto se contempla en todos los planes de las unidades de negocio. Los datos de las reducciones de costes que se prevén vienen numéricamente detallados en unos cuadros que ustedes pueden leer con tranquilidad. Se ha reflejado en cada uno de los tres capítulos más importantes el peso que tiene en nuestra cuenta de gastos en el año 1994, y el peso que va teniendo a lo largo del período, y cómo en pesetas constantes se prevé que los servicios de personal disminuyan un poco y también los servicios a través de empresas de materiales y servicios y por tanto de empresas del exterior; es decir, el mismo esfuerzo que se exige a las personas que trabajan dentro de nuestra organización se va a exigir a las empresas proveedoras que, a su vez, suponemos, ellos tendrán que exigir a las empresas que trabajan en su organización. En el único capítulo que no logramos parar la tendencia es en el capítulo de energía porque en esto tenemos que pagar el precio de la energía, y aprovecho que estoy en el Parlamento para decirles, por vez número trescientos y pico, que somos el país donde la energía eléctrica es más cara de toda Europa, y entonces, esto, evidentemente, repercute en nuestros costes de forma notable.

En los costes de lo que nosotros llamamos la carretera ferroviaria, para reducir costes nos hemos fijado en nuestro plan estratégico un objetivo que es el siguiente. En estos momentos el total costes, saldo de contribución, es la diferencia entre costes e ingresos. Estas unidades no tienen apenas ingresos, pues es carretera ferroviaria; entonces, el saldo entre los costes y los ingresos comerciales, en estos momentos tiene un porcentaje (que no se ha puesto pero que debe ser del orden del sesenta y pico por ciento), en estos momentos del sesenta y pico por ciento y debe pasar a tener, en el año 1998, de menos del 50 por ciento, es decir, aproximadamente el 46 por ciento. Este es el esfuerzo de reducción de costes en la carretera ferroviaria.

En la carretera ferroviaria, como son dos unidades que, prácticamente, lo único que tienen son costes, que ya hemos dicho que han de correr a cargo del Estado, por tanto, somos conscientes de que hemos de trabajar por mejorar todos nuestros bolsillos, ya que somos los que pagamos al Estado y, entonces, nuestros objetivos en ese caso son claramente reducir los costes, mejorar la relación del cuadro que les ponía y hacer una importante inversión. Es decir, a lo largo de este período —después lo van a ver— se invierte en estas unidades 165.000 millones, que es exactamente el importe de las amortizaciones. Como somos empresa, amortizamos. En general las personas que están cerca de la Administración pública se olvidan siempre del capítulo de las amortizaciones, porque las administraciones en España no amortizan. Entonces, vamos a hacer un importante esfuerzo de inversión en mantenimiento de carretera ferroviaria.

Además de esto, vamos a mejorar índices de puntualidad, de calidad de vía, y vamos a mejorar la velocidad comercial, que es para lo que básicamente colabora la carretera ferroviaria, aunque vuelvo a repetir, como decía al principio, dentro de la carretera que nos viene dada por la que existe. Lo que nosotros no podemos hacer es rectificar

curvas, porque esto depende del ministerio; son inversiones muy importantes. Lo que nosotros vamos a hacer es modificar las condiciones de seguridad, de fiabilidad, de calidad de la rodadura, calidad de los trenes, sobre la infraestructura que nos viene dada y que se retoca en la medida que el PDI tiene planes durante este período.

De estas actuaciones básicas quería destacarles la de la puntualidad. En este gráfico ustedes ven cómo ha evolucionado la puntualidad desde el año 1990 hasta el año 1993 para cada uno de los servicios y cuáles son los objetivos de mejora de la puntualidad entre los años 1994 y 1998. Puntualidad a la llegada. Aquí se computan todos los trenes que llegan puntuales, todos. Tiempo atrás cuando había una causa extraña a la gestión de la empresa se pensaba que el tren había llegado puntual; había una inundación, no se consideraba impuntual. Ahora se considera impuntual si ha habido una inundación, si ha habido invasión de vías por unos señores que legítimamente reclaman un aumento salarial o que no se produzca una reconversión industrial, etcétera. Aquí están contemplados todos los trenes, sea nuestro el problema, sea un problema ajeno a nuestra gestión.

Ustedes pueden comprobar cómo ha aumentado de forma espectacular la puntualidad entre los años 1990 y 1993. Estos son datos puros. Aquí se ven relativamente mal los colores y quizá les destacaría el servicio de regionales; destacaría el servicio de transporte combinado que es muy importante —además es un servicio de mercancías con mucho futuro—; y también destacaría quizá el propio servicio de largo recorrido. Lo que yo digo que siempre piensan todos que es Renfe. En estos servicios también ha mejorado muchísimo la puntualidad.

El objetivo es que todos estos servicios lleguen al 95 por ciento de puntualidad, en el año 1998. Evidentemente, aquí están los servicios del tren de alta velocidad, los servicios del Talgo-200, que son los que tienen, en estos momentos, mayor puntualidad. Es muy importante también el tema de cercanías. En cercanías, estamos en una puntualidad del orden del 96 por ciento y al final del Plan el 98 por ciento de los trenes serán puntuales. Es la más importante apuesta que se ha hecho sobre la mejora del servicio del ferrocarril en los últimos años.

El tercer objetivo, les decía, que era dar una perspectiva profesional a nuestros trabajadores. ¿Cómo? Gestionando con criterios empresariales, estableciendo en cada unidad de negocio cuáles son las estrategias. Cada unidad de negocio debe implantarlas, cada unidad de negocio ha determinado cuáles son sus recursos excedentes; desde un punto de vista de gestión es muy importante. El tema de los recursos excedentes sean humanos o sean de otro tipo es un tema al que hay que dar solución. Las empresas no pueden gestionar con recursos excedentes porque entonces pierden eficacia, lo cual no quiere decir que se tengan que sacar de encima de forma traumática. Se puede ir dando una solución progresivamente; después hablaremos de este tema.

Se ha establecido el análisis mensual de la cuenta de resultados por cada unidad de negocio, es decir, en nuestra empresa hay 14 responsables de cada unidad de negocio y

hemos conseguido contener el gasto, de forma que en estos momentos el gasto corriente, por ejemplo de 1994 respecto de 1993, en los cuatro primeros meses del año, está decreciendo; todo ello buscando una mayor responsabilidad.

La estructura organizativa la estamos basando en la responsabilidad, con cinco puntos fundamentales. La gestión del cambio. Hay que gestionar las empresas con la visión de que el cambio en la sociedad es un cambio permanente y que nuestra obligación es adaptarnos al cambio, sabiendo organizar la innovación y planificando el abandono. Cuando decimos el abandono no queremos decir el abandono de líneas, como alguien podría malpensar; queremos decir el abandono de tareas que en el trabajo resulten tareas innecesarias y tareas inútiles.

Especialización. Nuestra organización en cada una de sus unidades de negocio y en cada uno de sus puntos ha de concentrarse en la tarea principal, en lo que es el corazón. Lo que he dicho de cuál es nuestro negocio, lo hemos de hacer y se está haciendo a todos los niveles de nuestra empresa, ¿cuál es nuestro negocio? ¿Cuál es nuestra participación dentro de esta empresa?

Descentralización. Estamos descentralizándonos a nivel de unidades de negocio, primero, y a nivel territorial cada una de estas unidades de negocio. Delegando y simplificando y, sobre todo, pidiendo responsabilidad a todos los niveles para dirigir, para saber dirigir y gestionar, no mandar. Estoy en una empresa donde hay una gran tradición de mandar, por las razones que sea; quizá había una estructura jerárquica muy militarizada, etcétera. Hemos de ir a una estructura que no se apoye en el mando y que, por tanto, no se apoye en la subordinación, sino que se apoye en la clarificación de las responsabilidades y sabiendo trabajar como equipo, no sólo en equipo.

Por último, encontrando con todo ello un sistema de motivación. En estos momentos las personas que trabajan en la empresa fuera de convenio colectivo tienen un sistema de motivación, es decir, cobran una parte de su sueldo variable que va unido a sus objetivos, objetivos que ponen ellos mismos, a sus objetivos y a la evaluación del desempeño. Con todo ello lo que se quiere conseguir es una mejor motivación de nuestros trabajadores porque como decía, son fundamentales en una empresa de servicios.

En el tema de recursos humanos, hemos dicho que se han detectado recursos humanos excedentes, pero como somos una empresa pública, la responsabilidad del coste de los excedentes repercute en estos momentos en el presupuesto del Estado y repercutirá si tenemos que aplicar medidas relacionadas con expedientes de regulación de empleo. Es decir, pasarán de estar viviendo de una partida del presupuesto del Estado a vivir a otra partida del presupuesto del Estado. Esto lo digo para que quede muy claro que no vamos a despedir a nadie, pero queremos encontrar una fórmula para que la organización funcione mejor, para dar solución a ello. Fórmula. Dentro del plan hay una fórmula que es importante, un acuerdo-marco que se está a punto de firmar para el período 1994-1995 que se basaría en jubilaciones anticipadas y, por tanto, daría salida a estos excedentes laborales mediante las jubilaciones anticipa-

das. Este plan está aceptado por dos de los más importantes sindicatos de la empresa, pero no está aceptado por el tercer sindicato también importante de la empresa. Creemos que podemos acabarlo contando con ellos.

Segundo tema muy importante: nuestro plan apuesta por vender mucho más de lo que se está vendiendo y por reducir muchos más costes de los que se están reduciendo. Por tanto, nuestro plan salva puestos de trabajo, salva 31.000 puestos de trabajo. Si no hubiera plan las necesidades de recursos humanos, en el año 1998, serían de 26.500 personas. Es decir, sin plan aún habría 5.000 puestos de trabajo menos en el año 1998; por consiguiente, es un plan que apuesta de forma seria y progresiva por salvar puestos de trabajo.

En el horizonte del año 1998, de acuerdo con el plan, tendremos una oferta más adaptada a la demanda, una mejora en la calidad y un significativo aumento en la productividad; esto se repite un poco sobre lo que he estado diciendo.

En cuanto a las posibilidades de éxito, nos parece que existen, que es realista el plan. En el fondo hemos continuado y profundizado en estrategias que ya se habían puesto en marcha en los últimos años. Se deben establecer unos mecanismos financieros tanto para el saneamiento de la deuda como para la financiación de los excedentes laborales y los excedentes de recursos, máquinas, vagones, etcétera que también tenemos y, sobre todo, en la actuación de nuestra empresa, lo que se prevé en este plan está en línea con las redes ferroviarias más dinámicas de Europa. No vamos por el sistema que está utilizando Inglaterra que ha convertido en empresas estas unidades de negocio y muchas de ellas las ha privatizado, las ha dado al mercado. No vamos por ahí; pero tampoco continuamos por el estilo francés que es no tocar nada y dejarlo todo tal como está. Estamos en una situación intermedia que es la situación de constituir las unidades de negocio y apostar por una gestión pública de estas unidades de negocio, pero con criterios de empresa privada, apostando por especialización. Por tanto, estamos en una línea intermedia muy parecida a lo que están haciendo en Alemania y a lo que se han planteado hacer también, en parte, en Italia.

El plan tiene unos compromisos de la empresa, que son unos compromisos de cobertura económica en cada una de las unidades de negocio, son unos compromisos comerciales que ya he explicado, unos compromisos de coste, un ajuste de la oferta y apuesta por una autofinanciación de todas las inversiones. Es decir, en inversiones no vamos a pedir dinero al presupuesto del Estado durante este tiempo.

En cuanto a alcanzar las cobertura económica, la unidad de alta velocidad, que en estos momentos ya está cubriendo sus costes sin tener en cuenta la carretera ferroviaria, llegará a alcanzar el 117 por ciento de cobertura, es decir, podrá tener beneficios que le permitirá pagar los intereses de los préstamos.

La unidad de largo recorrido puede alcanzar el equilibrio económico si tenemos solución para los excedentes. Si no existe una total solución para los excedentes no se alcanza el equilibrio económico. Los regionales se acercan al 75 por ciento; cercanías supera el 65, que había dicho al

principio que era el objetivo; cargas llega al cien por cien; combinados también al cien por cien; paquetería puede llegar asimismo al cien por cien en el caso de que se pueda encontrar una solución, aunque sea parcial, al problema de los excedentes. Nosotros tenemos contemplados los excedentes en la cuenta de resultados del año 1998, porque queremos que les llegue a nuestros trabajadores la idea de que no se pretende prescindir de ellos de forma traumática, sólo de forma dialogada, pactada y consensuada. El índice de infraestructuras lo he enseñado antes en un gráfico.

Voy acabando, porque ya sé que esto es muy largo. Tienen ustedes datos sobre la evaluación de los parámetros económicos, tanto en ingresos como en gastos. El índice apuesta por el crecimiento de ingresos y por la contención del gasto, el resultado es que aquí se quiere hacer un gran esfuerzo de venta. Con todo ello conseguiremos tener menos coste de transporte ferroviario para el Estado.

Tienen SS. SS. números de cuáles son los déficit de cada uno de los grandes grupos que se prevén en 1998 comparados con los actuales y un cuadro de evolución. Querría enseñárselo en un gráfico. Este es el gráfico de cómo va a evolucionar lo que estamos pidiendo del Presupuesto del Estado, teniendo en cuenta que el azul es la carretera ferroviaria. Es muy importante ver cómo se reduce de forma notable el rojo, que son los servicios de transporte, que son los que en parte han de ser subvencionados y en parte han de conseguir el equilibrio económico. La última columna representa el hecho de que en 1998 no hubiera excedentes de personal, se les hubiera encontrado una solución y no tuvieran que estar dentro de la cuenta. La penúltima es con excedentes de personal, para que se vea que lo hemos calculado de las dos maneras para dar claridad al tema.

Con todo ello, ¿qué ahorramos al Presupuesto del Estado? ¿Se cumple el plan? Los planes se hacen para cumplirse. Ahorramos al Presupuesto del Estado todo lo que está señalado en rojo, es decir, un total a lo largo del período, de 165.000 millones de pesetas.

Con este plan ahorramos al Presupuesto de Estado, pero tiene compromisos que requieren el apoyo del Estado. ¿Cuáles son esos compromisos? El primero, el ajuste de la oferta del comportamiento en la movilidad. Creo que últimamente quedan ya pocos casos de ajustes importantes de oferta-movilidad, pero, de acuerdo con lo que detallábamos al principio del plano de la población española, hay sitios donde existen redes ferroviarias pero una escasa, escasísima demanda de uso, tanto por mercancías, porque apenas existen mercancías en esos lugares, como los propios viajeros. Para estos ajustes necesitamos el apoyo del Estado y convencer de todo esto a la población, aunque digo que quedan pocos casos. Para la solución de los excedentes necesitamos el apoyo del Estado y estamos trabajando con el Ministerio de Trabajo en este tema, y el Estado como titular de la empresa nos ha de solucionar el problema de la deuda histórica y evidentemente hemos de firmar el contrato-programa. Si estamos explicando todo esto y lo hemos presentado es que ésta es la base del contrato-programa que se está ultimando básicamente con el Ministerio de Economía y Hacienda y también con el Mi-

nisterio de Transportes, que ha aprobado todo este plan en el Consejo de Administración.

Acabo con el plan de inversiones. El plan de inversiones para este período, que es de cinco años, es de 340.000 millones y, como decía, la mayor parte de la inversión va a gestión de infraestructura. Esto se ve muy claro en el gráfico de pastel. La mitad va a la mejora de las vías, a gestión de infraestructura. Los servicios integrados de transporte o servicios logísticos son básicamente para compra de trenes. Los servicios corporativos son servicios informáticos, servicios relacionados con el patrimonio, etcétera.

Acabo de recordar que un Diputado nos había hecho una pregunta sobre el patrimonio. Si me dejan volver atrás les querría demostrar que nosotros queremos que nuestro patrimonio sea eficaz, pero, evidentemente, nuestro plan estratégico no se apoya en absoluto en obtener ingresos patrimoniales. En este cuadro queda muy claro. Aprovecho la ocasión para mostrárselo. Fíjense ustedes en los ingresos por viajeros, por mercancías, por centros de servicios de viajes y lo que representa la gestión del patrimonio. Aunque tiene un importante crecimiento durante el período del 6 por ciento, es inferior a mercancías, a centros de servicios, etcétera. Nosotros no hemos hecho un plan que, como se ha dicho de una manera un poco —digamos— no correcta en algún lugar, no se apoya en absoluto en que pretendamos vender la empresa o nuestro patrimonio. Lo que tampoco vamos a hacer es no tener una actuación eficaz y correcta obteniendo todos los ingresos que sean posibles de nuestro patrimonio. Iba a decir —no me salía la palabra— una actuación perversa. Pervertir quiere decir cambiar el sentido de las cosas. A veces algún medio nos utiliza perversamente y dice que queremos vender el patrimonio. Pues bien, no es cierto.

Nuestro plan apuesta por un ferrocarril competitivo. ¿Por qué? Porque la carretera ferroviaria va a cargo del Estado. Porque se invierten 340.000 millones en cinco años, que es mucho dinero en inversión para ese ferrocarril. Se apuesta por el ferrocarril, pero por el ferrocarril competitivo. Sobre todo, porque tenemos un importante esfuerzo de ventas. Como he dicho, queremos crecer el mercancías el 10 por ciento y, en viajeros, el 5,1 por ciento anual acumulativo en ingresos, que es una importante apuesta.

Con esto les he explicado las líneas generales y estoy abierta a todos los comentarios y preguntas que puedan hacerme.

El señor **PRESIDENTE**: Había un comentario específico que tal vez podría matizar para dar pie a que todo el mundo pueda recibir una respuesta conjunta. Me refiero a la pregunta 3, en la que el Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya pregunta sobre el caso concreto de las provincias de Jaén, Granada y Almería.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): En cuanto a Jaén, Granada y Almería les querría contestar que las declaraciones que surgieron en algún medio —como he dicho, mediante la perversidad, repito que pervertir es cambiar el sentido de las cosas— se referían a

unas opiniones que no eran tales pues habían sido sacadas fuera de contexto.

Yo presenté en una rueda de prensa el servicio Andalucía Express que une Jaén con Córdoba, Sevilla y Cádiz, más una rama hacia Huelva y me preguntaron si este servicio se iba a extender a Andalucía oriental y contesté que, no, porque en Andalucía oriental no hay en estos momentos suficiente demanda como para poner el servicio Andalucía Express. Esto no quiere decir que a lo largo de estos períodos no haya un crecimiento tal de la demanda que nos lleve a que esto pueda mejorar. Sobre Andalucía oriental, en principio en este plan no se prevé ningún cambio significativo.

Los servicios actuales de largo recorrido son los que se están dando y nadie pretende cambiarlos, aunque sí es cierto —y yo creo que es bueno que los señores Diputados lo sepan— que ninguno de ellos supera en ocupación el 55 por ciento en trenes y que hay uno especialmente sangrante que es Sevilla-Almería y viceversa, donde la ocupación es del 25,8 por ciento. Estamos haciendo un esfuerzo en ventas y creemos que con ello quizá se incremente, pero quiero decir que va a ser muy difícil conseguir altas ocupaciones de estos trenes en zonas que no tienen alta densidad, y después si quieren concreto más el tema.

Estamos hablando de trenes de largo recorrido y, evidentemente, nosotros estamos abiertos a cualquier iniciativa de no importa qué institución, porque en algún caso las instituciones nos han dicho que todo esto va mal porque lo hacemos muy mal y que entonces lo gestionarán ellos. Tal es el caso de la Diputación de Lérida, que está financiando el tren de la Pobla junto con la Generalitat de Cataluña. La Diputación de Lérida dijo que lo hacíamos muy mal, lo aceptamos y ahora la Diputación de Lérida compra billetes de Renfe para la línea de la Pobla de Segur y los vende, y es su problema gestionarlo bien o mal. Por tanto, estamos abiertos a que nos ayuden a demostrarnos cómo se puede gestionar mejor, no tenemos ningún inconveniente en recibir estas ayudas.

Aunque he dicho —y quiero concretarlo para que nadie se llame a engaño— que este tren tiene sólo una ocupación del 24 y pico por ciento no hay ninguna previsión de cambiar este tren en el Plan Estratégico. En esta zona hay un problema y es que se ha abierto una línea regular de autobuses Madrid-Almería, a 2.800 pesetas el trayecto, mucho más competitiva en precio que nuestros servicios de transporte por ferrocarril, y nosotros nos debemos también a estas ocupaciones porque, en parte, nuestros precios son más caros debido a estas bajas ocupaciones. El autobús, con llevar cincuenta viajeros ya está lleno y llega al umbral con veinticinco. Nosotros necesitamos, como mínimo, cien personas para el umbral y en los servicios regionales estamos diciendo que, para el umbral subvencionado, nos parece que cincuenta personas por tren es suficiente. Vuelvo a decirles que no hay ninguna previsión, pero les doy datos para que comprendan que la situación no es de alegría.

En el horizonte del año 1998, sin embargo, se van a producir algunas mejoras de infraestructura que van a incidir en el tráfico en esta zona, básicamente en los trenes que tienen origen-destino en Barcelona o en Valencia y que

van hasta Granada y Almería. Van a reducir el tiempo de viaje debido a la mejora de infraestructuras entre Alicante, Valencia y Barcelona. También debo señalar que en la segunda edición del Plan Director de Infraestructuras existe la previsión de mejorar el trayecto Madrid-Santa Cruz de Mudela y, además, Linares-Granada-Almería. Si todo esto se realiza, se producirá una mejora de velocidades comerciales y quizás esto pueda incidir en alguna mejora en la ocupación de estos trenes, pero es evidente que estamos preocupados por las ocupaciones de estos trenes.

Les he detallado ya que Jaén, que es Andalucía oriental, sí que está conectada con el nuevo servicio Andalucía Express. Debo decirles también que la Diputación provincial de Jaén ha manifestado a Renfe el deseo de contar con tres servicios diarios, para lo cual, en principio, se están manteniendo conversaciones para encontrar una solución parecida a lo que se ha hecho con la Diputación de Lérida. Y ha habido una solución que aún nos ha parecido mejor, que es la de la Diputación de Salamanca. La Diputación de Salamanca, que subvencionaba un servicio de autobuses para estudiantes de BUP y primeros años de universidad, llegó a un acuerdo con nosotros por el cual ha dejado de prestar el servicio por autobús y la misma subvención que daba al autobús se la da al tren, lo cual también es una solución. Vuelvo a decirles que en Andalucía occidental no hay previsto reducir nada, pero tampoco hay previsiones de aumentar, a excepción del aumento de los servicios en Jaén a través del servicio Andalucía Express.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Presidenta.

A continuación, procedemos a dar la palabra a los representantes de los grupos políticos en función del orden de petición de la comparecencia, y después a los otros que lo deseen.

En primer lugar, tiene la palabra el señor Ríos, en nombre del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Yo tendría que reconocer que el planteamiento, conforme lo ha presentado la Presidenta de Renfe, es sugerente. Creo que más bien hemos asistido a una novela idílica: Alicia en el ferrocarril de las delicias. Desde luego, ha hecho usted un canto a que se va a dirigir la empresa con eficacia y eficiencia como en la empresa privada, como si la empresa pública no pudiera tener eficacia y eficiencia. Cada vez que ustedes hacen uso de esos términos, yo me echo a temblar porque no se valoran los costes y el objetivo social de un servicio público. Usted no ha mencionado en ningún momento que su empresa, la que usted dirige, es la prestadora de un servicio público de transporte, no solamente privado. Yo espero que esta mezcla que usted ha hecho de reducir costes, de mejorar el negocio, de reducir la carga al contribuyente, menos coste para el Estado, que usted ha cifrado en 165.000 millones de pesetas, no conlleve mayor coste en pensiones, en indemnizaciones por despido o desempleo temporal. Espero que eso, que también son costes del Estado, también se pueda valorar alguna vez a la hora de hablar del volumen de una empresa.

A mí me gustaría comentar tres argumentos generales sobre su exposición y después me referiré concretamente a lo que ha sido el objetivo de nuestra demanda de comparecencia, oído el plan, que yo tengo que reconocer que el planteamiento que se hace como objetivo es positivo, aunque no compartimos algunos de los planteamientos en cuanto a concentración de actuaciones y a algo que debe tenerse en cuenta en cualquier empresa de servicios, llámese intermodal o puntual, que es la suma de todo el negocio. En nuestra experiencia, cuando se ha negociado una actuación en transporte desde líneas muy poco rentables a líneas muy rentables, hay que sacar el producto final. No se pueden tomar solamente los extremos de la banda, puesto que al final lo que significa es reducir servicios, y a mí me da la impresión de que usted no ha explicado la reducción de alguna de las actuaciones, en eso que usted ha llamado reducir el gasto, costes o hacer frente a ello con un criterio de eficacia y eficiencia.

A mí me gustaría conocer cuál va a ser ese volumen de excedentes que ustedes tienen preparado. Usted ha dicho que van a plantearse salvar 31.439 puestos de trabajo y a mí me gustaría conocer cuál es el volumen de excedentes al final de todo el tramo sobre el que están trabajando ustedes, si son 5.000, 9.000 ó 9.800, y de qué manera afecta a cada uno de los servicios actualmente, es decir, a qué centros y a qué servicios obedecen; qué actuaciones de esos servicios y de esos centros van a privatizarse, si se van a privatizar. Si se van a crear empresas, qué tipo de empresas se van a crear para gestionar esos servicios complementarios que ahora mismo tiene la propia Renfe. Por poner un ejemplo, qué va a pasar con los talleres que Renfe tiene, si se van a concentrar, cuáles van a dejar de actuar; si esas empresas que se van a crear para gestionar determinados servicios van a ser de capital público, privado o mixto; qué unidades de negocio, de mantenimiento de infraestructura y de mantenimiento de material rodante van a permanecer; y qué puestos de trabajo se van a mantener para cada una de estas unidades. Estas son mis preguntas en cuanto a excedentes de personal y servicios que pueden quedar reducidos.

En la explicación que usted ha dado, ha hecho una referencia al corredor del Mediterráneo, concretamente desde Alicante a Barcelona, con una comunicación Alicante-Valencia-Madrid. Según las cifras que da el PDI, no se termina en Alicante, habla de Murcia a Gerona y la verdad es que en su planteamiento yo no lo he visto reflejado. En cuanto a los servicios que ustedes van a seguir prestando, la comarca oriental de Andalucía y la región de Murcia las vemos en una situación delicada. Me gustaría qué servicios de los que ahora mismo se prestan van a mantenerse, qué unidades pueden tener perspectivas de futuro.

En cuanto a lo que ustedes pudieran llamar unidades de negocio, lo ha centrado fundamentalmente en tres grandes partidas: la gestión de infraestructuras, que lo ha desarrollado muy poco, por lo menos yo no lo he visto bastante desarrollado; los servicios integrados y los servicios logísticos, que sí los he visto bastante desarrollados; y el volumen de distribución del presupuesto o del esfuerzo inversor, que también se ha visto más reflejado. A mí me gusta-

ría conocer si se va a producir una reducción del volumen que ahora mismo se tiene y qué innovación o mejora se puede producir en esa gestión de infraestructura.

Usted ha hablado de informaciones perversas, que significaba enmascarar o cambiar el sentido de las cosas. Yo creo que usted ha hecho un esfuerzo por enmascarar o cambiar algunos resultados de las cosas. Por lo menos, no ha hecho el análisis, que debiera de haberse hecho desde nuestro punto de vista, en cuanto a la valoración social que juega el transporte. No le he oído en toda su intervención el papel social que el transporte del ferrocarril juega y ha jugado; comunicaciones que, siendo escasas en cuanto a su rentabilidad, es necesario mantener. A mí me gustaría conocer las horas extraordinarias de Renfe en los últimos años y las que piensa tener en el desarrollo del plan, porque podemos tener un volumen de horas extraordinarias muy alto y, sin embargo, necesita tener excedente. Eso tiene una relación un tanto complicada.

En cuanto a la gestión de patrimonio que piensan obtener según el resumen del documento que nos han dado, ha hecho hincapié en que no va a ser en la gestión de suelo o en la obtención de un uso indebido de ese suelo que ahora mismo dispone Renfe, ya que históricamente ha tenido infraestructura en el centro de las ciudades y el crecimiento de éstas le ha ido dejando en buena situación. Sin embargo, los planteamientos que Renfe siempre han llevado consigo actuaciones de suelo para solucionar problemas urbanísticos. Hay ejemplos en ciudades concretas en las que se les ha ofrecido a los propios municipios la posibilidad de recalificar de terrenos para, en función de esa revalorización, destinar dinero a otras actuaciones. Usted esto lo cifraba en un 21 por ciento. Yo no sé ahora mismo si ése será el volumen definitivo. A mí me gustaría saber cuál es la orientación de esa gestión de patrimonio: suelo, estaciones, infraestructura, que puedan tener.

Quisiera terminar preguntando cuáles son esas que usted llamaba antes tareas innecesarias o inútiles que se iban a reducir, si las tiene valoradas y cuál es el objetivo de ese sistema de motivación que usted tenía para el planteamiento que le ha hecho al comité de empresa, a los trabajadores, a los sindicatos, más representativo. Usted ha dicho que tiene un sistema de motivación por objetivos que después se evalúan; es decir, tiene una parte fija y una parte en relación con los cumplimientos de unos objetivos. De todas formas, la previsión para todo el plan es de un crecimiento salarial inferior al documento del IPC. Es verdad que no está muy explicitado, puede ser una cifra u otra, pero la evolución salarial que recoge el documento como actuación va dirigida a una contención, por así decirlo, de la capacidad adquisitiva de los salarios de aquí a 1998. Me gustaría conocer cómo va a funcionar ese sistema de motivación sobre la masa de trabajadores que componen una empresa como ésta, que yo estoy convencido de que tendrá futuro en la medida en que todos los que son ciudadanos que usan el transporte, prestadores del transporte y empresas con perspectivas de futuro puedan tener una situación mejorada.

Por último, usted ha respondido sobre la zona de Almería y Granada, pero nuestra solicitud de comparecencia iba

dirigida fundamentalmente a la provincia de Almería, a su comunicación con otras zonas pues hay peticiones de comunicación hacia otros lados, y debo decir que no hemos visto reflejado en el Plan Director de Infraestructura —me imagino que usted también habrá informado— las demandas que existen sobre la carretera ferroviaria. Usted ha insistido hoy en la necesidad de que el Estado haga frente a la carretera ferroviaria como la hace con el coche o con cualquier otra actuación, pero si la carretera ferroviaria se concentra, lógicamente hay zonas que van a tener menos carretera ferroviaria o en peores condiciones. Nos gustaría conocer cuál es ese papel; cómo afecta a los puestos de trabajo que allí hay; si se va a producir una reducción de servicios y cuáles serían esos servicios.

Hay un planteamiento estable y sistemático que hemos venido haciendo, que consiste en la recuperación de la comunicación de Andalucía con Levante. Es la recuperación de una comunicación antigua que, desde que se cerró la línea Guadix-Almendrico, no tiene solución. Se ha suscitado algunas veces recuperar esa comunicación o la relativa a Almería Levante. Nos gustaría conocer, desde esta perspectiva, cómo se podría realizar esa recuperación.

También nos gustaría conocer qué talleres se van a mantener concentrados y los que se van a cerrar en el futuro. Es verdad que esto está relacionado con los servicios complementarios de mantenimiento, de reparación, de conservación que ustedes acometen y en los que el Estado, no sé de qué forma, participa lo cual significa una relación determinada de fuerte incidencia en poblaciones concretas. Hay poblaciones como Aguilas, o alguna que tenemos en Andalucía, con una fuerte incidencia por el papel que juegan esos talleres y por el uso que pueden tener después las infraestructuras de suelo de la propia Renfe.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Cuando mi Grupo, al mismo tiempo que otro, solicitó esta comparecencia lo hizo con un objetivo que se ha visto bien cumplido y satisfecho por la intervención que hemos escuchado en esta presentación del Plan Estratégico.

Nosotros sabíamos que no íbamos a escuchar hoy un pormenorizado plan de empresa; sabíamos que no íbamos a oír hoy tampoco un plan de actuaciones concretas en cada una de las unidades que conforman esta empresa, y lo que queríamos era tener un cierto conocimiento, que se podrá ampliar en el futuro, de las estrategias generales con las que esta empresa se iba a enfrentar en el futuro a los principales retos que tiene planteados.

Yo creo que no es exagerado decir, y puede sonar extraño en boca de este Grupo Parlamentario, que hasta fecha reciente, que podemos situar en el horizonte de dos o tres años, Renfe ha actuado con una falta de definición importante. Por razones internas a Renfe, quizá fundamentada en esa cultura de la producción a la que hacía referencia en su intervención, otras veces por la falta de atención por la actuación del Gobierno, que la ha inducido a efectuar deter-

minado tipo de inversiones que deberían haber sido financiadas por estos presupuestos generales y no por el «cash flow» de Renfe, y también, en parte, por una cierta percepción mágica que la sociedad tiene sobre el tren, el ferrocarril, al que suele pedirle cosas para las que no está capacitado y suele pedirle un cierto tipo de servicios que se ven mejor efectuados desde otros modos de actuación.

A mí me parece que desde hace un par de años —hoy se concreta la idea más felizmente— la empresa sabe dónde está; al empresa sabe cuál es su mercado; la empresa sabe qué es lo que hace, que es vender unos ciertos servicios; la empresa tiene una idea clara de cuáles son sus objetivos, de cuáles son los recursos que debe poner en marcha para alcanzar esos objetivos y las medidas, algunas más dolorosas que otras, que es preciso poner en funcionamiento para garantizar la pervivencia de esa gran empresa pública que es Renfe. Y lo hace desde un criterio que, a nuestra manera de ver las cosas, es lúcido, importante y arriesgado: entender que es preciso un salto cultural en la gestión de Renfe. Renfe está metida en un mercado competitivo, en un mercado donde sus servicios tienen un futuro esplendoroso en algunos segmentos de ese mercado, lo tienen más dudoso en otros segmentos del mercado y lo tienen absolutamente imposible en numerosos servicios de los que ha venido prestando, y todavía sigue prestando, Renfe.

Ese salto cultural en la gestión de Renfe a los criterios de gestión no pública, sino privada (no se trata de que Renfe deje de ser una empresa pública, sino de que funcione con los objetivos de competencia, rentabilidad, eficiencia en la asignación de recursos y olvidando definitivamente que para todo está enchufada a los presupuestos sin límites del Estado), ese cambio de cultura en la gestión de Renfe creo que es un cambio sustantivo, un cambio que nos debe llenar de satisfacción a quienes con nuestros impuestos estamos sosteniendo el funcionamiento de esta empresa, para la que deseamos éxitos, eficacia y eficiencia en su gestión, a la que no estamos dispuestos a discutirle ni un milímetro del papel de servicio público que tiene que prestar en el mercado de transportes, pero del que tiene que prestar, no del que, entre otras razones, por imperativo de ciertas directivas, debe prestar en régimen de competencia y, por tanto, en régimen de un buen equilibrio financiero, para lo que no será posible en el futuro seguir enchufado a nuestros Presupuestos Generales.

En este aspecto nos parece sustancial lo que hemos escuchado hoy, como ya lo habíamos escuchado en otras intervenciones, la especialización de Renfe. Renfe es necesaria, Renfe es eficaz donde lo es; en cercanías, en regionales, porque vertebran al Estado y es preciso mantenerlo, en el transporte de grandes cargas y grandes distancias, y no lo es en otros segmentos del mercado. Y eso no es desdoro ninguno ni para Renfe ni para quienes mantenemos la importancia del sector público en transporte. Es una realidad que está impuesta no sólo por el mercado como ente abstracto, sino por la voluntad diaria de 40 millones de españoles que cuando van a comprar un cierto servicio lo compran o no en Renfe en función de quien les esté ofreciendo un mejor precio y un mejor servicio.

Nos parece importante en este plan que se profundice en la voluntad de especializar Renfe, para asegurar su viabilidad, para asegurar su mantenimiento, para asegurar que allí donde no llega la iniciativa privada, llega un servicio público que en su conjunto es sostenible con sus ingresos y con el aporte que siempre va a hacer falta de estos Presupuestos Generales. En ese sentido, nos parece también digna de apoyo la idea de que para controlar su déficit histórico —la verdad es que ha llegado a límites asfixiantes para esa empresa— es preciso avanzar en deslindar cuáles son las competencias del Estado, la construcción de esa carretera ferroviaria, y cuáles son las competencias de Renfe, teniendo que encontrar alguna manera de saldar la deuda histórica en la que ha incurrido Renfe por tener que asumir compromisos, actuaciones e inversiones que no le correspondían en realidad.

También tengo que decir que otro de los grandes inconvenientes que ha tenido siempre Renfe —y supongo que será el sentir general de los miembros de esta Cámara— es enfrentarse a unos objetivos de calidad global, que hoy han sido enunciados en esta Comisión, en los que se percibe una importante mejora en los últimos años, llegando a establecerse, en el caso concreto de la puntualidad de su servicio, un objetivo superior al 95 por ciento en el plazo de vigencia de este plan para Renfe. Nos parece que es un camino acertado y correcto para recuperar a aquellos usuarios del servicio que pudieran haber sido expulsados del mismo por una falta de puntualidad que se ha dado históricamente en Renfe. No es ésa la situación actual, sobre todo en los trenes de más alta calidad, pero en paquetería y en transporte combinado hay que reconocer el objetivo de calidad que nos implantamos en un sector, el de mercancías, que es precisamente el punto débil de Renfe por lo que hemos escuchado. Mientras en los países de nuestro entorno la cuota de mercado de las empresas públicas oscila, al parecer, entre el 20 o el 25 por ciento, en España no se llega a un 6 ó 7 por ciento. Nos parece que esta línea de recuperación de la confianza de los usuarios del transporte de mercancías en Renfe es importante para la propia Renfe, y para las externalidades que un mayor aumento de tráfico de mercancías en Renfe va a tener sobre el conjunto del sistema de los transportes y sobre la seguridad vial en el caso de mercancías peligrosas.

En todo este proceso nos parece asimismo importante que haya un notable esfuerzo de control y de reducción de costes, mediante el pacto de incrementos salariales en los que, por lo que hemos escuchado, se anda en la buena senda y falta solamente el consentimiento de uno de los sindicatos más importantes que están actuando en la empresa. Nos parece sugerente —por utilizar una expresión anteriormente oída— el establecimiento de alianzas con proveedores, con los que venden material a Renfe, para que sigan comprometidos en el buen funcionamiento de sus servicios, de sus productos que, a su vez, redundan en un mejor funcionamiento del servicio que presta Renfe. Por tanto, hay un interés compartido que nos parece interesante valorar en los próximos años.

Naturalmente, el esfuerzo de reducción de plantilla no tiene otro objetivo que el de mantener la empresa en situa-

ción sostenible para el futuro, porque pueden venir para este país tiempos en los que haya en el Gobierno grupos con menos sensibilidad de mantenimiento del sector público que el que hay ahora y parece importante que, aunque sólo fuese por esa consideración, desde la sensibilidad de izquierda estuviésemos todos en el compromiso de asegurar un sector público saneado que no pueda ser nunca troceado en virtud del excesivo déficit o pérdidas en las que pudiera incurrir. El coste de reducción de esa plantilla salarial supondrá un incremento del gasto social del Estado. Para eso estamos, para apoyar ese gasto social que en ningún caso llegará a alcanzar la cifra de 165.000 millones de pesetas, que se deduce como ahorro de la utilización de este plan estratégico en los próximos años. Una organización basada en la responsabilidad, con una parte del salario variable que esté condicionado a la consecución de los objetivos que se marquen en cada centro, me parece también un principio de gestión privada que es saludable que se incorpore a la gestión pública de esta empresa.

No obstante, hemos de tener, señora Presidenta, una especial sensibilidad y agotar todo el tiempo de negociación que sea preciso en los ajustes de oferta que todavía queden pendientes. Decía que no son ajustes importantes —parece lógico— las grandes líneas, en el sentido en que en España se puede hablar de grandes corredores, que realmente no los hay por el volumen de tráfico que están soportando; serán, en todo caso, ajustes en líneas de menor importancia, pero precisamente pueden ser líneas en las que la economía de la zona correspondiente se pudiera ver afectada por la ausencia de estos servicios. Nos tranquiliza la idea de que el creciente esfuerzo de inversiones en carreteras ha permeabilizado el territorio hasta unos grados en los que la supresión de algunos pequeños servicios de Renfe no tienen más importancia que la derivada —como he dicho antes— de la perfección cuasi religiosa que la sociedad tiene del ferrocarril. En estos casos parece importante agotar las posibilidades de entendimiento para que ninguna persona desde la buena fe y desde la razón pueda poner en duda la necesidad inexorable de proceder al cierre de alguna línea secundaria cuando ello sea importante.

Termino, señora Presidenta, indicando que la conexión de Andalucía con el Levante español es un compromiso electoral del Partido que soporta a este Grupo Parlamentario en las elecciones andaluzas. Se va a efectuar esta conexión, se va a hacer con recursos de nuestra Comunidad, supongo que mediante un convenio con Renfe que, en su caso, se puede sustanciar.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señora Presidenta de Renfe, le saludamos con todo respeto desde el Grupo Parlamentario Popular y le agradecemos la información que nos acaba de proporcionar. Por cierto, usted nos ha ofrecido una sesión didáctica que le agradecemos, porque, efectivamente, ahora los Diputados estamos más formados en transporte ferroviario que antes, y una presentación con tonos teatrales que también le agradecemos, puesto que

nos ha amenizado con su explicación. Pero no ha habido un tanto de propaganda o *marketing*, y aquí es ya donde empezamos a disentir, puesto que surge ya un problema de credibilidad, que nos creamos todas esas buenas intenciones voluntariosas que, efectivamente, son extraordinarias, pero el problema es que el pueblo español se las crea.

No olvidemos que algo semejante ocurrió en esta Cámara cuando se presentó el célebre PTF y a los tres meses se derrumbó la ilusión de las personas que se lo creyeron, incluso se quedó en muy poco tiempo absolutamente obsoleto. Nos da la impresión de que estamos ante otra huida hacia adelante en los grandes problemas que tiene planteado nuestro transporte ferroviario.

Yo he intentado por todo los medios, utilizando las vías de esta Cámara, conseguir este plan del Gobierno y se me contestó que no me lo enviaba —no me lo quiso mandar— porque la Presidenta de Renfe acudiría a esta Comisión a petición del Grupo Parlamentario Socialista. Ello ha tenido el inconveniente de que nosotros queríamos celebrar un debate hoy con el máximo rigor posible y al no haber tenido los documentos antes para analizarlos en profundidad tenemos que hacerlo con el tiempo escaso desde que le hemos oído su presentación y, por tanto, sin profundizar en los temas.

Contrasta esta negativa del Gobierno a entregarnos con antelación el plan con el hecho de que políticamente se ha dado un caso especial. Lo digo porque mi intención, en contra de lo que ha intentado la señora Presidenta, es celebrar un debate en una Cámara política, una Cámara que tiene la representación de la soberanía nacional. Todo esto fue presentado en un hotel de Madrid a los medios de comunicación con antelación a esta Comisión. Eso, en el fondo, implica un cierto desprecio o minusvaloración de la representación legítima que esta Cámara tiene.

Vista su explicación en ese hotel de Madrid, semejante a la que ha dado en esta Cámara política, comprobamos que se ha utilizado una serie de documentos, algunos de los cuales hay que calificar de panfletarios. Se podría perdonar en el ambiente de ese hotel, quizás en la Cámara menos. Pero lo que nos preocupa más es que se nos traigan aquí fotocopias defectuosas donde es imposible analizar la realidad del plan. Para ser un poco benevolentes, pensaré que quizá ha sido un exceso de confianza de la señora Presidenta con los Diputados de esta Cámara. Bien es verdad que cuando lo ha especificado estaba mucho más claro que con estos documentos defectuosos que nos entrega. Se ha olvidado, ¡un aspecto fundamental! el equilibrio interterritorial, que es un mandato constitucional.

Entrando ya en la exposición de la señora Presidenta de Renfe, entiendo que hay una cierta contradicción entre el tono realmente voluntarista de su explicación con otras manifestaciones incluso recientes en revistas especializadas de la propia Renfe, que han dicho que hay una seria preocupación por el crecimiento del déficit de Renfe. Hoy no hemos podido averiguar en absoluto si éste anda en el cuarto de billón o se acerca al tercio de billón. En estas revistas especializadas, editadas por la propia compañía, se dice que el Ministerio busca un pacto de Estado sobre el ferrocarril a la vista del temor de que ese déficit se siga dis-

parando. Incluso ahí está el célebre estudio de don Guillermo Vázquez, que dirigía el equipo, donde con una crudeza tremenda explicaba los riesgos que correría el ferrocarril español si no se tomaba esta medida, como consecuencia de decisiones anteriores, quizás de esa indefinición a que ha hecho referencia el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

No hemos tenido ocasión de escuchar qué va a ocurrir, en qué dirección va a moverse esa cantidad dedicada a intereses anuales que supera ya, nada más y nada menos, que 123.000 millones/año. No hemos tenido ocasión de ver, por ejemplo, otras cuestiones que reflejan descoordinación. Los crecientes estudios, que ha hecho públicos y que nos han sido enviados oficialmente por el Gobierno, del Instituto de Estudios del Transporte del propio Ministerio analizan la previsión de cuentas y resultado tanto en el corredor de alta velocidad Madrid-Sevilla, como en el corredor de alta velocidad Madrid-Barcelona. Contando la amortización de la infraestructura, que sabemos que no interviene en la cuenta de explotación, el análisis correcto que hace el Instituto fija esa previsión de cuentas de resultados, incluyendo todos esos gastos, en una losa anual del orden de 50.000 millones/año para el corredor Madrid-Sevilla, que no dejará de ser negativa hasta el año 2010. La previsión del Madrid-Barcelona en alta velocidad se cifra por el propio Instituto del Ministerio en cantidades astronómicas también y fija el techo, para empezar a ser positiva, nada menos que en el año 2012. Aunque sea una cuestión, como se ha dicho aquí, de enganche a los Presupuestos Generales del Estado, evidentemente ese enganche se tiene que producir y, por tanto, afecta directamente al futuro de esta empresa ferroviaria.

Hoy se nos ha dicho que Renfe va a invertir unos 340.000 millones y que va a reducir su plantilla de una forma notable —se habla de 9.800 personas hasta el año 1998—, así que como se prevé que en 1998 los transportes de mercancías y de largo recorrido, incluido el AVE, sean rentables y que sólo las redes de cercanías y regionales, necesitarán aportaciones de los Presupuestos Generales del Estado. Como deseo está muy bien, pero según la explicación y el documento, es una oferta gaseosa y sin compromiso. Me remito a los fallos anteriores del PTF o incluso de los planes de empresa que hemos debatido en varias ocasiones en esta Comisión.

Estos pilares de suponer un aumento de ingresos del 10 por ciento en transporte de mercancías y un poco más del uno en transporte de viajeros y esa contención de gastos de explotación son sólo objetivos deseables. No ha aclarado la señora Presidenta suficientemente o, por lo menos, creíblemente, cómo lo va a conseguir. Como deseo objetivo todos los suscribimos, pero nos gustaría saber qué varita mágica tiene para conseguirlo, porque decir que hay que potenciar aquellos servicios que sean rentables eliminando aquellos que no lo sean, suena un poco a música celestial.

La reducción de plantilla ahí está, pero nos gustaría conocer si efectivamente los sindicatos opinan lo mismo. Puesto que todo va a ser sobre la base de jubilaciones anticipadas y demás, nos gustaría conocer el efecto económico que esto tendrá en la compañía. La señora Presidenta no ha

sido concreta en absoluto, como no lo es tampoco cuando aquí o en ese hotel madrileño dice que todo se hace para cumplir lo dictado por la Unión Europea.

Entendemos que hay una contradicción cuando se habla de estas inversiones importantes, de los 340.000 millones, y de la decisión de reducir el endeudamiento del año 2000. Nos preguntamos por qué espera al año 2000 y cómo se compagina esa inversión importante con la reducción de la deuda.

En otras ocasiones se ha hablado de ello —hoy no ha insistido—, pero en la presentación del hotel le dijo cuando les pedía una gran colaboración a las corporaciones locales, llegando incluso en algunos casos hasta el 75 por ciento. Nos gustaría saber si efectivamente ha citado los casos de Lérida o Salamanca y si eso se extendería a ayuntamientos o a comunidades autónomas que no están por la labor de momento, como es, por ejemplo, el caso de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

Nos ha hablado de que hay que ajustar la oferta y la demanda y de que en estos 357 millones de viajeros que transportará al año Renfe, con unos ingresos de 102.000 millones, suponen una facturación de un poco más del 60 por ciento y de eso se va a saltar a un negocio de 125.000 millones con un crecimiento anual del 5,1 por ciento. Insisto en que en todo esto hay que ver qué procedimientos se utilizan y si son creíbles.

Se ha introducido aquí el problema de Andalucía, que desde luego es importante, aunque no sólo el andaluz. El problema del oeste español extremeño es semejante. Aquí cabe hacer el comentario de que en el caso de que se hubiera conseguido hacer el corredor de alta velocidad Madrid-Sevilla con un poco más de racionalidad hay que pensar que hubiera sido posible conseguir esa línea de alta velocidad y además hubiera habido financiación para mejorar muchas más líneas andaluzas que están en un perfecto estado de tercermundismo.

Seguramente, con una racionalidad adecuada ahora estarían ya modernizadas las conexiones de Sevilla con Huelva, Sevilla con Cádiz, Córdoba con Málaga o, incluso, la línea Bobadilla-Granada, con sus extensiones a Ronda hasta Algeciras, y desde Granada hasta Moreda.

En la parte oriental que está, por supuesto, tan castigada en esta programación y en anteriores tanto o más como el oeste español, a nosotros nos extraña que en documentos relacionados con este plan estratégico se sigan manteniendo velocidades como la que figura desde Moreda hasta Almería pasando por Guadix, donde incluso se admite por la empresa hasta velocidades de 60 kilómetros/hora. A estas alturas de final del siglo XX esto es totalmente impresentable y más contarle ahora como una perspectiva de solución. Es muy triste, señora Presidenta, oír en su exposición que Andalucía oriental y la región murciana deben estar ya echando las campanas al vuelo porque las conexiones de Barcelona-Valencia-Alicante van a mejorar y eso se va a producir en disminución de tiempos en los viajes desde Cataluña hasta Murcia y Andalucía oriental. Eso, desde luego, no es de recibo puesto que Andalucía oriental y Murcia lo que necesitan es la modernización de sus propias redes y no estar a expensas de las migajas que les pue-

dan venir de otros corredores, de unos beneficios colaterales, porque si esos corredores se construyen se hacen exclusivamente para esas regiones y no para ésta, como puede ser, como ya se ha citado aquí, la conexión de Guadix-Almendricos, que sería la conexión correcta entre la región murciana y la andaluza.

En estos momentos, señora Presidenta, es que la imagen que tiene el ciudadano del ferrocarril es que cada día le cuesta al Estado cerca de 1.000 millones de pesetas. Además, va empeorando progresivamente con ese déficit galopante. Eso unido a los escándalos que ha habido de supuestas corrupciones, que no voy a citar porque son de todos conocidas, presenta para muchos españoles a Renfe como un problema que está ahí y que todavía no se ha solucionado. Quizá provenga de que en su momento no se hizo una programación de optimización de todos los recursos para ver lo que correspondía a cada modo y acabáramos en aquella de la LOT que no hizo una acometida del transporte ferroviario comparado con el resto de un modo ordenado.

Ha habido una serie de acciones inconexas. Todos recordamos en esta Cámara, por ejemplo, que el corredor de alta velocidad no se debía hacer. Se dijo que no cuando el Grupo Popular lo proponía, incluso se llegó a afirmar en esta Comisión que aunque hubiera dinero, ese corredor no se haría. Luego se dijo que sí en ancho español. Luego se cambió a ancho europeo. Simultáneamente se fomentaba el tráfico aéreo y hemos estado en una política errática cuyas consecuencias vemos ahora.

En estos momentos nos encontramos con que la capacidad de producción de Renfe sobrepasa el tráfico real que soporta; en algún momento se nos ha hablado del 40 por ciento. La red ha quedado sobredimensionada. Sobran activos materiales y humanos y gran parte del capital fijo está sin amortizar, agudizando aún más el problema.

Nosotros creíamos, y así ha venido siendo, que los grandes problemas (añádase esa anualidad de 120.000 millones de deudas, o esa deuda global de más de un billón de pesetas), que los grandes retos que tenía Renfe eran la inversión y las técnicas de operatividad en la red y ahora nos encontramos con que además de esos problemas tiene otro mayor, que es el financiero. Ese es el problema serio y grave que tiene Renfe y sobre el que la señora Presidenta hoy ha pasado sobre ascuas.

Efectivamente, habrá que unificar la actuación española con el resto de nuestros vecinos o los países de nuestro entorno en cuanto a la separación de ejecución de la infraestructura de la normativa y regulación de la misma y los operadores. Nos gustaría que en estos momentos tuviéramos los temas tan claros como los tienen los franceses, ingleses o el resto de países, cada uno por supuesto en su dirección. La directiva 91/440 es de una trascendencia fundamental al intentar equiparar el tratamiento de las infraestructuras con la carretera en dos aspectos, sobre todo, en la separación de la explotación y el libre acceso, todo ello con las incidencias que pudiera tener en algunos casos de privatización y el tratamiento que se le está dando en los distintos países.

Las tres salidas que ofrece la Directiva. Una es la separación institucional de la gestión de la infraestructura y de la explotación en dos organismos físicamente independientes; otra, la separación orgánica en dos departamentos dentro de la empresa y, la tercera, separación exclusivamente contable en ambas gestiones. Nos gustaría que la señora Presidenta nos dijera exactamente, de forma clara e indubitada, cuál de las tres decisiones es la que se adopta. Ya sabemos que la postura francesa es ir en esa no separación, sobre todo porque entienden que hay una sinergia entre vía y vehículo que no se debe romper, o con el polo opuesto de las «British rail-way» inglesas, que van a todo lo contrario, habiendo creado una empresa para las estructuras, la «Rail Track», y otra justamente para la explotación. Y, en el caso de las privatizaciones, cada una en su dirección. Querría que en esto tuviéramos ya, como tienen los países de nuestro entorno, la idea clara.

En varias ocasiones la señora Presidenta se ha referido a que quizá ha llegado la hora de que el Estado español, en su conjunto, haga frente a esa deuda tremenda que tiene Renfe. Así han ido países como Alemania, que, ahora mismo, el refundirse las redes ferroviarias occidental y oriental en la «Deutsche Bank», lo primero que ha acordado es exonerar esa deuda que, en estos momentos, estaba en unos 70.000 millones de marcos. Lo mismo han hecho los japoneses, al privatizar sus ferrocarriles, en seis empresas de viajeros y una de mercancías, en la misma dirección, e incluso Alemania y el célebre «Contract Plan» francés. Ahora bien, si aquí hay que cargar a los presupuestos del Estado cerca de 800.000 millones de pesetas, que es la cifra que se ha venido manejando por fuentes de la compañía, hay una cuestión que habrá que aclarar antes y es qué cantidad corresponde a la carga social de servicio prestado a la ineficiencia de la compañía en los últimos años. Creo que esa disquisición es importante, puesto que realmente, en la actualidad, el caso español no es comparable con los casos alemán, francés o japonés que yo he expuesto. Toda esta programación está muy unida, como ha dicho la señora Presidenta, al PDI, pero no olvidemos que tenemos informes del PDI, como el reciente del «World Watch Institute», de Washington, donde se acaba de calificar de infarto circulatorio la posibilidad de que pueda afectar incluso a toda la programación de nuestro ferrocarril.

Pasando ya a otra cuestión, la señora Presidenta ha explicado un poco el problema de las enajenaciones que tiene la empresa, pero yo le rogaría que profundizara más en los proyectos de Renfe. Se nos ha dicho que Renfe va a acelerar su política de ventas y alquiler de inmuebles hasta el año 1998 y que el camino es ofrecer terrenos a cambio de recalificaciones. Ante esta afirmación, le preguntamos si no tiene cierta prevención ante esto, a la vista de la historia de escándalos que se han producido vía recalificaciones de Renfe. Rogaríamos nos confirme si este plan de aceleración se va a llevar, como se ha hecho público, en cinco años, con una obtención de financiación de 50.000 millones; si existe el problema de alquilar una décima parte del total de las oficinas de Renfe, concentrando personal en las estaciones de Francia, en Barcelona, y en la de Atocha, de Madrid; qué proyectos hay sobre esas 6.000 viviendas que

se proyecta alquilar. Y, acerca de esas 700 estaciones que se ha dicho que se pueden alquilar a ayuntamientos, quisiéramos saber a cambio de qué se va a hacer. Igualmente queremos saber, sobre el programa de recalificaciones que anuncia, de qué ayuntamientos se trata, a qué promotores se refería y si se puede garantizar que todo va a ser con absoluta transparencia, puesto que estamos ante un juego peligroso, como se ha demostrado en casos anteriores.

Otro tema que ya ha tratado la señora Presidenta es el referido a personal. Las razones que, en estos momentos, momentos críticos en cuanto al personal y que la compañía ha señalado un poco para situar el debate a nivel público, es que Renfe no tiene intención de hacer la segregación, que no existe intención de despedir a nadie, lo cual nos parece perfecto. Pero nos gustaría que nos explicara la repercusión económica de todo esto, así como el efecto de la reducción de esas 9.800 personas, sobre todo cuando se asegura que la conflictividad laboral —y esto lo asegura la compañía— va a obligar a eliminar 18.000 empleos. Además, advierte que serían 8.000 bajas más de las previstas en el plan de la empresa. Esto nos suena a una revancha que no acabamos de entender. La reducción de empleo debe hacerse por motivos racionales, pero no porque la masa trabajadora de Renfe explicita, de una forma o de otra, sus derechos. La afirmación de que se va a producir una baja de 8.000 más, a causa de la conflictividad, no la acabamos de entender, desde el punto de vista de la actuación socio-económica de la empresa. Insisto en la afirmación de que el Estado deberá asumir los 800.000 millones de la deuda de la compañía y en que nos gustaría que se nos separase qué corresponde a servicios públicos y qué corresponde a ineficacias anteriores, justo desde esa indefinición a que ha hecho referencia el portavoz del Grupo Socialista.

En estos momentos estamos en un escaparate de conflictividad en Renfe. Se nos dice que hay 300.000 horas perdidas y que esto está amenazando el plan de viabilidad. ¿Está amenazando el plan que hoy nos ha presentado? Nos gustaría que nos lo aclarara, porque incluso esto se adelanta al PTF. El PTF se vino abajo a los tres meses, y si ahora amenaza con que se viene abajo este plan, nos está amenazando ya el mismo día de la presentación en esta Cámara.

Nos gustaría conocer la comparación de esta situación laboral con la del resto de los países europeos, en qué situación está esta conflictividad. Conviene hablar no sólo de la masa trabajadora, sino también del nivel de directivos que existen en la empresa, puesto que hoy no se nos ha dicho nada pero en otras ocasiones se nos había dicho que había un plan para eliminar a 700 altos cargos de la empresa, de los cuales 350 habían sido incluidos vía clientelismo político en la época de su antecesor. Esto conviene saberlo pues también puede afectar a la marcha económica de la empresa, sobre todo cuando se observan decisiones bastante atropelladas, por ejemplo —por citar una—, cuando vemos que se anuncia que Renfe tiene que pagar a Wagons Lits 300 millones para no renovar el contrato de coches-cama, que la empresa europea pide por ello 2.500 millones de subvención, que esto va a afectar a 180 traba-

jadores. Por tanto, nos gustaría conocer qué efecto tiene todo esto sobre los planes laborales de la empresa, si este tema se ha solucionado y en qué condiciones.

Para terminar esta intervención, señor Presidente, quisiera recordar, ya que hablamos de buenos propósitos, que la Inspección de Trabajo ha detectado en la compañía un fraude sistemático en los contratos de fomento desde el año 1993. Esto se va a traducir en que al afectar a 339 contratos, hay que pagar 761 millones a la Seguridad Social —esto se ha hecho público—, con un recargo de 154 millones, lo que totaliza aproximadamente unos mil millones que se condena a pagar a Renfe por fraude generalizado en sus contrataciones. Y esto hay que añadirlo a los 500 anteriores; ocurrió lo mismo, Renfe perdió en el contencioso y ahora está ya en vía de apremio. Tenemos ahí 1.500 millones, consecuencia de que esta política no es la más adecuada y que incide en toda esta cuestión que ha presentado con gran voluntarismo, pero que yo he querido llevar, en una Cámara política como ésta, a sus justos términos.

Señor Presidente, mi Grupo tenía otros temas que la señora Presidenta no ha tocado, como es el de disfunciones de la red o incluso el de política de adquisiciones. Si les parece, como ella no los ha expuesto, los expongo ahora o lo hago en una intervención posterior porque también constituyen el objeto de la petición de comparecencia que ha hecho el Grupo Parlamentario Popular. Por supuesto los asuntos a tratar que nos interesan los marca nuestro Grupo. Por lo tanto, o sigo explicando estos temas o los dejamos para una actuación posterior en otras comparecencias pedidas por mi grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que es mucho mejor que ahora la señora Presidenta de Renfe dé respuesta. Veo, además, que en la sala no se encuentra ningún representante de los Grupos Mixto, Coalición Canaria, Vasco (PNV) y Catalán (Convergència i Unió). Por lo tanto, insisto en que en estos momentos lo más oportuno es que la señora Presidenta de Renfe conteste y complementa las preguntas que tenga que matizar; ha hecho una exposición de tipo muy general, ateniéndose, en parte, a las peticiones solicitadas por los distintos grupos parlamentarios, y ahora es el momento, después de oídas las intervenciones, de que la señora Presidenta pueda ser mucho más concreta.

Tiene la palabra la señora Presidenta de Renfe.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Trataré de sintetizar, porque, al final, habrá muchos grupos presentes en la sala.

Al señor Ríos le quiero contestar, respecto a la primera cuestión de si el plan de empresa era una idea o algo por el estilo, que ha sido elaborado por todas las unidades de negocio; que, aunque seamos una empresa de transportes, hacer de transportistas sería muy duro, porque tenemos kilos de papeles que han sido elaborados en cada una de las 14 unidades de negocio. Por tanto, no es ni un país de las maravillas ni nada por el estilo, sino que es un plan totalmente realista y que ha sido abordado por cada uno de estos directivos que trabaja en estas unidades de negocio con seriedad y con rigor. Parece que sería un poco farragoso ve-

nir al Parlamento, al Congreso, a explicar la unidad de negocio. Hay 14 y estamos a su disposición para entregarles las explicaciones según se vayan publicando, al objeto de que vea como todo cuadra y todo suma, es decir, que está muy elaborado.

En segundo lugar, cuando hablamos de criterios de gestión de empresa privada, también podríamos decir criterios de gestión de empresa. Muchas compañías públicas, desgraciadamente, no sólo en la historia de nuestro país, sino en general, al faltarles la motivación o al tener la tranquilidad o la seguridad de que siempre vendrá el «papá Estado» que arreglará los problemas que hayamos provocado, han abandonado la gestión con criterios de empresa y han pasado a ser gestionadas con otros criterios, que no sabría cómo calificar. Cuando decimos con criterios de empresa privada, si usted prefiere, no tengo inconveniente en decir con criterios de empresa, con criterios de una buena gestión de los recursos que les son encomendados, con la seguridad de que los recursos son limitados y no ilimitados. Tengo la desgracia de ser economista y como ésta era la primera lección que me enseñaron, me la aprendí muy bien. Los recursos en nuestra sociedad son limitados. Si fueran ilimitados, posiblemente no estaríamos aquí; estaríamos todos disfrutando de esta ilimitación infinita.

Por tanto, cuando hablamos de criterios de gestión de empresa nos referimos a una buena utilización de los recursos que nos son encomendados, lo mismo es que sean encomendados por toda la ciudadanía, por el contribuyente, como por el propietario de una empresa; se ha de hacer exactamente con los mismos criterios de gestión, valorando el servicio social que puede ser dado por empresas públicas y por empresas privadas de la misma manera, con la misma eficacia y en todas las administraciones. Incluso en ayuntamientos en los que el partido o la coalición a la que usted pertenece está gobernando, hay servicios sociales que están siendo prestados por empresas privadas. Evidentemente, no de la importancia de Renfe. Creo que en estos temas estamos todos bastante de acuerdo y somos conscientes. Por tanto, que no se me malinterprete.

Ha dicho otra cosa en la que pienso que no tiene razón, entrando en el tema de las líneas en las que prestamos servicio, y es que si hay líneas en las que sacamos poca rentabilidad y líneas en las que sacamos mucha, se tendrían que sumar y sacar el promedio. Estamos de acuerdo. Esto lo hacemos por unidades de negocio. En el caso de largo recorrido, ya les he dicho que queremos llegar al cien por cien de rentabilidad. En los servicios regionales, que veo que son los que más le preocupan, queremos llegar al 75 por ciento. Evidentemente, en el «mix» de llegar al 75 por ciento, hay líneas con una rentabilidad que puede rondar el cien por cien y hay líneas por debajo. Esto ya lo he explicado. Me parece que no es un tema fundamental, es un tema menor en el conjunto de los servicios de nuestra empresa y lo que decimos es que por debajo de un umbral mínimo es cuando se produce el problema. Estamos de acuerdo en su principio de que hay que llegar a un «mix», a un conjunto. Ahora bien, hay servicios que están por debajo de un umbral mínimo. A lo mejor el servicio de las siete de la mañana va muy mal, pero no así el de las doce

del mediodía. Hemos dicho muchas veces que cuando están por debajo de una utilización de 50 viajeros en ese servicio —el servicio es un tren a una hora determinada—, lo ponemos en evidencia como problema, y es cuando solicitamos la colaboración de las instituciones que, ante esa situación, nos piden que, por motivos extraeconómicos y extrasociales, mantengamos ese servicio. Si un tren va con 50 personas, lo importante es garantizar el derecho a la movilidad. Como decía bien el señor García-Arreciado, puede dársele el derecho a esa movilidad mediante otro modo de transporte. ¿Que no se quiere cambiar de modo de transporte por razones que ya no son tan siquiera sociales, las de dar el servicio, las de asegurar el derecho a la movilidad? Pues la institución que así lo cree dialoga con nosotros e intentamos llegar a un acuerdo. Como les contestaré pregunta a pregunta, este tema volverá a salir porque varios de ustedes lo han repetido.

Se ha hablado del volumen de trabajadores excedentes determinados en el plan. Ustedes tienen las cifras. En el plan, en términos generales, no se llega a las 41.000 personas, al final del plan son unas 31.000, luego el excedente son ocho mil y pico personas, pero hay que tener en cuenta que a lo largo del plan hay unas 2.000 bajas vegetativas, que hay que ponerlas, con lo que estamos en un excedente de alrededor de 6.000 personas. De estas 6.000 personas, con un expediente de regulación de empleo, jubilaciones anticipadas, la mitad puede encontrar solución. He dicho que en este tema habíamos abierto ya el período de negociaciones para poder hacer el expediente, dos sindicatos estaban respondiendo positivamente y ahora hemos de hablar con el Ministerio de Trabajo para acabarlo de ultimar. Esto no quiere decir que el otro sindicato esté absolutamente en contra. Como ya sabe, en estos temas de grandes colectivos hay opiniones para todos y a todos nos gusta poder decir que somos capaces de convencer al otro, porque pienso que todos creemos en el diálogo. No se puede decir; como los otros no querrán, ustedes van a fracasar. Yo jamás me doy por vencida. Creo en las cosas y por ello no me quedo en un rincón, sino que siempre, siempre, intento llegar a un acuerdo con aquél con quien tenga que llegar a él.

Por tanto, creemos que los excedentes detectados tienen una solución, como hemos dicho en muchos casos, no traumática. He explicado por qué se producen los excedentes y por qué podían no ser buenos para la gestión. ¿Cómo afectan a los servicios? En nada. No se preocupen, son excedentes. Es decir, el servicio continúa funcionando. No me gustaría dar ejemplos porque después se malinterpretan, pero, si quiere, a la salida le cuento los lugares donde en estos momentos está claro que tenemos recursos humanos excedentarios.

Dice: ¿a qué obedecen? Obedecen posiblemente a que se empiezan a aplicar las técnicas de planificación con un cierto retraso. Piensen ustedes que esta empresa nace en 1940. Obedecen a lo que yo he dicho muchas veces, la resistencia al cambio, a las personas cuesta muchísimo cambiarlas; obedecen a muchas cosas. Obedecen a la entrada de la nueva tecnología. La nueva tecnología da una gran seguridad, tenemos muchos excedentes en lugares de regu-

lación de tráfico que se producen porque se ha pasado de una regulación manual a una regulación totalmente informática, electrónica en estos momentos. Se producen por todas estas razones, como se producen en todas las empresas y en toda la sociedad. Toda la sociedad está en un proceso constante de cambio. Yo he dicho que debíamos tener una estructura adaptada constantemente al cambio. Si tuviéramos una estructura adaptada constantemente al cambio y todos tuviéramos, de verdad, mentalidad de cambio, no se producirían estas cosas. Pero supongo que es humano tener resistencia al cambio.

Usted me dice que qué se va a privatizar. El plan estratégico no contempla nada sobre privatizaciones. He explicado muy claramente que lo que contempla es un estudio para analizar la conveniencia, por tanto, ventajas e inconvenientes, de «filializar» dos actividades que son totalmente secundarias al corazón de nuestra actividad. El corazón de nuestra actividad es vender servicios de transportes. Mantener trenes y mantener vías son dos cosas totalmente secundarias. En las empresas nuevas que se constituyeron —yo creo que tengo la obligación de decirles cómo son las cosas— en este cambio no se haría en ellas el mantenimiento de trenes ni el mantenimiento de vías; lo harían de forma totalmente externalizada. Nosotros nos lo hacemos nosotros. Vamos a estudiar ahora las ventajas e inconvenientes que tendría la «filialización», porque no niego que va a tener inconvenientes.

Usted me hace muchas preguntas. Dice: ¿qué va a pasar con los talleres? Vamos a estudiarlo. A final de año vamos a tener un estudio de «filialización» que nos va a aclarar, primero, la propuesta, clara, trabajada, profundizada, no intuitiva, sino llegando hasta el fondo, y va a haber una propuesta. Se lo diremos entonces. ¿Van a ser privados o públicos? Va a estar en la propuesta. En principio, la idea es que sean públicos. Cuando tengamos la propuesta tendremos una mesa de diálogo con los trabajadores —con los trabajadores que están en esos servicios, que deben ver si es interesante o no para ellos— y con sus representantes, que deben colaborar con nosotros y con sus trabajadores para que se vea y se llegue a un acuerdo. No vamos a despreciar horas para convencernos y para hablar.

¿Qué puestos de trabajo van a mantenerse? Uno de los grandes objetivos de la «filialización» y una de las razones por las que vemos interesante la constitución de filiales es porque con las filiales podremos obtener trabajo del exterior, podremos obtener para esas actividades trabajo que no sea meramente de Renfe, porque con el trabajo de Renfe no se pueden mantener todos los puestos de trabajo. Están detectados excedentes, es donde más excedentes detecta la empresa: en mantenimiento de material móvil y en mantenimiento de vías. En ambos casos y en algunos lugares de España se presentan problemas; son problemas reales, porque los problemas hay que abordarlos. Usted me preguntaba que a qué obedecen los excedentes. Muchas veces a que en determinados lugares ha habido un problema de exceso de personal, este problema ha sido importante, a las autoridades locales o autonómicas les ha parecido que no puede ser y que se ha de solucionar, y la empresa ha dicho: dejémoslo como está. Tampoco vale; tam-

poco vale. Si está el problema, hay que abordarlo, porque, si no se abordan los problemas, después las cosas se van complicando y son mucho más difíciles de solucionar.

El problema está en que hay excedentes en ambos lugares, hay que abordarlos. ¿Cómo? La «filialización» puede ser una solución porque puede dar carga de trabajo exterior. ¿Está decidida la «filialización»? No, pero los gestores tenemos obligación de decir que a nosotros nos parece que la «filialización» es interesante. Ahora, evidentemente, tenemos que conseguir el consenso de las personas que la han de seguir. Por tanto, estamos totalmente por el consenso, y a estas preguntas, que me parece que me hizo la vez anterior, le contestaremos cuando esté terminado el estudio. El compromiso es que el estudio de «filialización» estará terminado a finales de año.

¿Qué servicios se reducen? Yo le daría la misma respuesta. Le he dicho ya al principio que en los servicios regionales. Hay servicios regionales que no llegan al mínimo. También hay servicios de largo recorrido que no llegan al mínimo. Le he explicado la problemática de los nocturnos y los diurnos, que ahí hay un cambio, y en esos tres puntos se va a actuar. ¿Cómo se va a actuar? Tampoco se va a hacer sin diálogo. Nosotros —además, hasta es obligación legal—, en estos casos, lo comunicamos al Ministerio, el Ministerio lo comunica a la comunidad autónoma correspondiente y la comunidad autónoma contesta si está dispuesta o no a continuar con aquel servicio que no daba el umbral mínimo. Pero, cuidado, el umbral mínimo no quiere decir que es un servicio que pierde. No, no. Perder prácticamente pierden todos, en el caso de regionales. Si la cobertura es el 25 por ciento es que es un servicio que tiene una ocupación tan baja que hay que plantearse seriamente qué es lo que hacemos. Lo decía muy bien el señor García-Arrecciado.

En cuanto a la gestión de infraestructuras, me pregunta si va a haber reducción. Reducción de trabajo no va a haber, en absoluto. ¿Cambio a través del estudio de «filialización»? Va a haber cambio a través del estudio de «filialización». Este es un sector en el que nos lo hemos de replantear muy bien, porque piensen que nosotros aún tenemos en Renfe a los peones camineros, lo que eran los peones camineros del Ministerio de Obras Públicas; aún están y con las modernas tecnologías hay que llegar a una transformación total de esto. Es un tema de gestión muy puntual, muy concreto, muy complejo, porque los peones camineros eran personas que estaban en el territorio y no, en general, donde más servicio hay; estaban de acuerdo con el territorio y no de acuerdo con las personas que viven en el territorio y se mueven en él. Reducción no va a haber. He dicho que se va a invertir en gestión de infraestructuras lo mismo que se va a amortizar, 165.000 millones de pesetas, lo cual va a incrementar la calidad de la vía notablemente. He pedido que me preparen un cuadro en el que se vea la evolución que ha habido en los últimos años en mantenimiento de vía ferroviaria —en los dos últimos años ha tenido un incremento notable— y cómo va a continuar teniendo incremento en el futuro. Se apuesta seriamente por mejorar la calidad de la vía; evidentemente,

atendiendo a prioridades, donde más servicios hay, más se ha de mejorar.

Me dice usted que falta valoración social del ferrocarril. Yo siento discrepar. No falta valoración social del ferrocarril. La carretera ferroviaria a cargo del Estado. ¿Por qué? Porque es un servicio social. Aquí no se apuesta por privatizarla y por dejarla a las libres fuerzas del mercado, como se está empezando a hacer en algún otro país que ha citado el señor Camisón, después me referiré a ello, sino que se dice en serio: carretera ferroviaria, a cargo del Estado. Si la dejamos a cargo de las fuerzas del mercado, muchas de las cosas que usted me ha dicho, evidentemente, desaparecen.

Segunda parte importante: servicios de cercanías. Subvencionados. Por todos. Contribuyen a la descongestión de las ciudades. Lo he dicho.

Tercera parte: servicios de regionales. Subvencionados por todos. Contribuyen al equilibrio económico. Lo he dicho. No he citado que el ferrocarril hay que subvencionarlo. ¿Por qué? Porque contamina menos y contribuye a la descongestión básicamente; también produce menos accidentes. No lo he dicho, pero he dicho que hay que subvencionarlo. Carretera ferroviaria, regionales y servicios de cercanías. ¿Por qué se paga la carretera ferroviaria? Porque se paga la otra carretera y, además, ¿por qué? Porque el ferrocarril tiene esas externalidades positivas. De todas formas, yo digo a las personas que trabajan en Renfe que esas externalidades no nos traen ni un cliente. Los clientes se consiguen incrementando la calidad, dando un buen servicio y siendo éste competitivo, pero no viene nadie al ferrocarril porque el ferrocarril contamine menos. Nadie. No es un argumento de venta de producto y, como usted ve, nuestro plan está apoyado en argumentos de venta de producto, porque somos una empresa, una empresa que gestiona servicios sociales con criterios de gestión «O. K.», no digamos privada, la mejor, la que digan los mejores libros de gestión, los mejores profesores que hay por estos mundos. Patrimonio. He querido decir que no era un tema tan importante como se da a entender. Y aquí tengo cómo se quieren obtener los recursos para el patrimonio. Primer comentario, yo no he hablado de recalificaciones; ha hablado de recalificaciones el señor Ríos. Yo no he citado en absoluto recalificaciones.

Nosotros, en muchas ciudades, tenemos territorio, mucho territorio. Evidentemente, hablamos con el ayuntamiento y les preguntamos: ¿Qué hacemos, si estos terrenos que están dedicados al ferrocarril ya no los necesitamos? ¿Modificamos, mejoramos la estación? ¿Cómo lo hacemos? Si lo hacemos obteniendo recursos de esos propios terrenos, no tendremos que recurrir a los presupuestos del Estado, no tendremos que ir a pedir dinero a las instituciones, el ayuntamiento no tendrá que poner sus recursos, no tendremos que endeudarnos para hacerlo. Vamos a estudiar, de común acuerdo con ayuntamientos y comunidades autónomas, cómo se solucionan estos problemas.

Que cuando yo llegué hubo algún tema, que se ha citado. Sinceramente, yo me siento responsable de mis acciones. De hecho, todo, todo, todo se ha realizado de acuerdo con las comunidades autónomas y con los ayunta-

mientos. Por tanto, no creo que ahí tengamos que alarmarnos más.

¿Qué se va a hacer en el futuro? Los recursos que nosotros tenemos previsto obtener se derivan de lo siguiente: del coste o del valor que se dé a los suelos que se aportan a operaciones que se conciertan en el Plan Director de Infraestructuras. ¿Qué quiero decir? Por ejemplo, ahora, en el soterramiento de Castellón, que se firmó el otro día, nosotros aportamos los terrenos y es el ayuntamiento de Castellón el que determina qué rendimientos van a salir de esos terrenos; ayuntamiento y, a su vez, comunidad autónoma. Nosotros aportamos el terreno. Evidentemente, en Castellón se va a hacer una gran inversión pública para solucionarlo. Les digo este ejemplo, porque así se va haciendo en una larga lista de lugares que tenemos en España.

Segundo tema. Hay suelos innecesarios que se están obteniendo mediante la racionalización de los recintos ferroviarios. Esto se produce, sobre todo, en lugares donde había grandes recintos para tener vagones de mercancías, cuando lo de las mercancías se hacía de forma distinta. Normalmente están en el medio de la ciudad. Y negociamos con el ayuntamiento. A muchos ayuntamientos tampoco le interesa que todos estos grandes espacios acaben en zonas verdes. Ustedes pueden hablar con alcaldes, se lo preguntan y oírán que dicen que no, porque aquellas zonas verdes a partir de las 8 de la noche se han de cerrar o acaban siendo inútiles. Les interesa dar una utilidad a estos espacios. Evidentemente, nosotros negociamos, de común acuerdo, darles una utilidad.

Tengo un documento que, si quieren, se lo hago llegar, con las cifras que se esperan obtener de cada uno de estos puntos a lo largo del período.

Sobre el resto de suelos, los que no van a aportarse para operaciones de mejora de infraestructura ferroviaria o los que no van a activarse de acuerdo con ayuntamientos, lo que vamos a hacer son operaciones de venta de derechos de superficie o de derechos de vuelo para la obtención de ingresos sin la despatrimonialización de la Renfe. En muy pocos casos se hará la venta del derecho de propiedad. Vamos a vender derechos de superficie o derechos de vuelo. De ellos se espera obtener unos rendimientos de suelos.

Dentro de patrimonio, no están sólo los rendimientos de suelos, están los rendimientos de edificios. En algunos edificios se está racionalizando las oficinas, lo que libera superficie y se puede poner en alquiler. Es el caso de la estación de Francia, que se ha alquilado a la Universidad Pompeu Fabra, que es un servicio social, entre otras cosas.

También se ponen en alquiler las estaciones cerradas y sin servicio, para garantizar su conservación, mantenimiento y, evidentemente, la generación de ingresos alternativos. Se está consiguiendo alquileres con particulares, con asociaciones, con instituciones y, en algunos casos, con ayuntamientos.

Y, por último, se venden las viviendas que en este momento están alquiladas a personas que trabajan en Renfe; a esas mismas personas se les van a vender las viviendas. Quedarán aún viviendas de Renfe en alquiler, pero sólo serán aquellas que están en suelo de dominio público en estaciones, de las épocas en que estas empresas funcionaban

con criterios que podíamos decir un poco feudales, cuando todo era de la empresa, las viviendas, las escuelas. Aún quedan viviendas en esta situación. Estas se venden.

Las que están sobre el suelo que es, digamos, de dominio ferroviario y que son utilizadas por razones de servicio, se alquilan. De todo esto salen los recursos de patrimonio, que están claros.

Ateniéndome a lo que dispone el Reglamento del Congreso, me ofrezco a mandarles la información. Estaba contestando al señor Ríos pero, como también había hecho una pregunta parecida el señor Camisón, si no le parece mal, así después me ahorraré la respuesta.

Al referirse a las recalificaciones de los ayuntamientos, dice S. S. que le parece una palabra fea. Denle otro nombre, planes especiales. Todos los ayuntamientos están haciendo recalificaciones cada día; sin ir más lejos, el Ayuntamiento de Madrid lo hace a cada momento. Ahora, nosotros, ¿cómo lo hacemos? Pactando con los ayuntamientos y con la comunidad autónoma, y en algunos casos, cuando hay obras de infraestructura, con el Ministerio.

En cuanto a la evolución salarial, pregunta S. S. cómo va a afectar la motivación a la masa. Yo he explicado cómo vamos a motivar y he dicho que tenemos un sistema de motivación para nuestros directivos, que es el de dirección por objetivos y que afecta a todo el personal que está fuera de convenio. ¿Qué pasa con el resto? Yo creo que la personas no deben motivarse únicamente por criterios meramente económicos. En estas empresas públicas debe haber una conciencia de toda la problemática social y económica en la que estamos imbuidos como consecuencia de la mundialización de la economía y del conjunto de circunstancias que todos conocemos. En estas empresas públicas, donde hay trabajo seguro, donde no existen jamás, jamás, despidos, donde ya se está diciendo que no va a haber medidas traumáticas, tiene que haber un pacto de moderación salarial. Siempre estamos en las mismas. ¿Que los representantes no están de acuerdo porque tampoco están de acuerdo los representantes de algún sindicato? Yo lo entiendo, pero nuestra obligación es decir que debe producirse esto; nuestra obligación, como gestores, es lanzarlo y negociarlo, porque también nuestra obligación es disminuir la carga en el presupuesto del Estado. Tenemos obligación de decirlo y obligación de negociarlo, y para eso se ha inventado, evidentemente, la negociación colectiva. En este año 1994, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado se dice que, en Renfe, el incremento tiene que ser cero. Lo dice clarísimo; se lo han leído ya todos los abogados. Es un año que tiene que estar por debajo del IPC, como los funcionarios. Es así de claro. Respecto al resto del período, creo también que, teniendo en cuenta todo este esfuerzo que hace la empresa por tener unas condiciones laborales singulares y diferentes a las que aplicaría un empresario privado, debe tener su compensación en los incrementos salariales. Como digo que la motivación no es sólo por incrementos salariales, en estos momentos se está desarrollando un sistema de motivación de los mandos intermedios, básicamente a través de la formación, a través del convencimiento y a través de la didáctica. Me han dicho que yo había sido didáctica. En Renfe tratamos de ser

didácticos todos, con el fin de que las personas que trabajan y que tienen responsabilidades en la empresa se den cuenta de la importancia del servicio que están prestando, ya sea lo que es servicio de carácter social como servicio de transporte al ciudadano. Se está haciendo una labor muy importante en materia de formación, con mandos intermedios, pero no sólo con mandos intermedios, también porque la materia de formación sirve mucho para ir adecuando las necesidades de plantilla e ir consiguiendo los trasvases necesarios que se deban producir para dar solución, también en algunos casos, a excedentes.

Pregunta también S. S. cómo va a evolucionar la carretera ferroviaria en Almería. Ya he dicho antes —y me sirve para contestar al señor Camisón— que hay lugares de España donde el trazado de la carretera es el que determina las velocidades comerciales. Cambiar el trazado de la carretera debe estar en el PDI, es una función del PDI, y ya les explicó el Ministro (y me parece que un día les ofreció una goma para borrar, a ver qué se quitaba y a ver qué se ponía) que no había recursos ilimitados, que los recursos eran limitados. ¿Se puede incrementar sólo con el mantenimiento? Difícil, porque hay muchos casos en que es el trazado el que lo dificulta. Cambiar los trazados ferroviarios es carísimo, como saben perfectamente todos los señores Diputados.

A S. S. también le interesa conocer qué servicios se van a reducir, y a mí me parece que ya se lo he contestado. Estamos en la línea de aquellos servicios que llegan a un umbral. Los que estén por debajo del umbral de cincuenta personas de ocupación por tren de promedio, se ponen en planteamiento. Tenemos casos, y después contestaré a lo que decía el señor García-Arreciado, que tenía toda la razón. No lo queremos hacer de una forma exagerada ni autoritaria, sino con diálogo, pero creemos que se ha de decir.

Lo relativo a la comunicación Almería-Levante, se lo ha contestado el señor García-Arreciado. Dice que lo va a pagar la Comunidad Autónoma Andaluza.

En cuanto a los talleres, me ha nombrado el de Aguilas, que entra en la problemática conjunta de los talleres; son talleres con poco trabajo. El taller de Aguilas es de una empresa ferroviaria que se instaló para sacar unos productos de minas cerca del mar; iban de la mina al mar y allí arreglaban sus vagones. Era una empresa inglesa, para eso nació; se ha ido transformando y nos hemos quedado con un taller que arregla vagones en un sitio al que es muy difícil y costoso enviar los vagones desde el resto de España, porque en estos momentos ya no existe ese transporte, lo que no obsta para que desde Aguilas —que, por cierto, es una población que ha aumentado su renta per cápita, supongo, de una forma elevadísima en los últimos años— ese nuevo producto, por la especialización y la buena gestión que se está llevando en esa zona, que es toda la industrialización de nuestro campo, se pueda exportar por ferrocarril. Y en ello estamos trabajando. ¿Vamos a cerrarlo? Vamos a dialogar, estará dentro de todo el plan de «filializaciones». Una gran solución es encontrar carga externa, tema en el que ya está en estos momentos el Ayuntamiento de Agui-

las —no digo ninguna novedad—, que nos está ayudando en este sentido.

Usted ha dicho que me había olvidado, en el tema Valencia-Alicante-Barcelona, de Murcia, y es verdad. Es: Murcia-Alicante-Valencia-Barcelona y Murcia-Alicante-Madrid. No hay ningún problema con la región de Murcia, que —en otra respuesta volveré a recordar el mapa— tiene la característica de tener una gran densidad, o una densidad muy superior a la de otros lugares.

Al señor García-Arreciado puedo decirle que estoy de acuerdo con todo lo que ha dicho, y que, además, me ha gustado muchísimo oír sus palabras. Incluso querría destacar que él ha dicho que hay una percepción mágica del ferrocarril y que en muchos casos se le pide aquello para lo que no es adecuado. Me parece una reflexión muy interesante a señalar, como también me lo parece que deberemos tener especial sensibilidad en la negociación de los ajustes de oferta. Estoy totalmente de acuerdo, hay que agotar todas las posibilidades de entendimiento, ya lo he dicho, y creo que últimamente lo estamos haciendo, lo cual no quiere decir ceder y decir: Pues no lo vamos a hacer, porque entonces es cuando caemos en que dentro de cuatro años alguien preguntará: ¿por qué se producen esos excedentes? Nosotros tenemos servicios —el tren de las siete de tal sitio a tal sitio— que llevan nueve o diez viajeros. ¿Hemos de ocultarlo? ¿Es un uso correcto mantenerlo de esa manera? Yo, sinceramente, creo que no, y lo hemos de decir. ¿Eso quiere decir que lo hemos de quitar a la mañana siguiente? No, vamos a negociarlo. El caso de Salamanca es un caso ejemplar, conseguimos más viajeros a través de que esa Diputación dejó de subvencionar el autobús.

El señor Camisón habla de la credibilidad. Dicen que la fe se tiene o no se tiene. Es evidente que yo no le voy a pedir que lo crea, pero yo pienso que lo que he presentado aquí, y se lo digo sinceramente, es un plan totalmente realista. No utilice perversamente sus argumentos. El PTF probablemente no se cumplió al cien por cien, pero no se puede decir que no se cumplió, ni mucho menos. Gracias al PTF he podido enseñarles —que ahora no la tengo aquí— la curva de crecimiento de las puntualidades de nuestros servicios, entre otras cosas. En la vida hay que matizar mucho, porque a veces, cuando simplificamos, nos perdemos mucho por el camino.

Que nos pidió el plan con tiempo. Este plan se ha ido acabando y ha estado acabado hoy, como quien dice. Además, estamos pendientes de su publicación, queremos tener el contrato-programa firmado, por si en la firma se produce alguna variación. Y después les hablaré un poco de este tema respondiendo a una pregunta.

Usted me dice que fue presentado a los medios antes que al Congreso. Primero, no fue presentado en un hotel, sino en el Palacio de Congresos que tiene el Ayuntamiento de Madrid, o sea, en un local público, por cierto, gestionado por una empresa privada.

La presentación se hizo a los clientes y a los proveedores, básicamente. ¿Por qué? Porque son los clientes los que nos han de ayudar a llevar adelante este plan. ¿Quiénes son los clientes? Muchos clientes de mercancías y agencias de viaje, básicamente, en el tema de viajeros de largo reco-

rrido. Y a los proveedores, porque es con los que hemos de encontrar alianzas estratégicas, a lo que el señor García-Arreciado también me animaba.

Quiero pedir disculpas, porque hay que ser sincera, de que las fotocopias no hayan quedado bien. Son fotocopias que se han hecho sobre una base en colores y los colores básicos, que no son fuertes, no han quedado bien. Lo decidimos para que todos los señores Diputados pudieran tener una copia encima de la Mesa. El día del Palacio de Congresos no se habían hecho copias. Les mandaremos el ejemplar bien hecho. Y como lo que no se ha hecho bien se ha de reconocer, pues les digo que es verdad, ha habido un fallo, lo vimos ayer por la tarde y entre no entregárselas, porque tenían este fallo, o entregárselas con este pequeño fallo, decidimos lo segundo.

Dice que falta el equilibrio territorial, que es un mandato constitucional. El mandato constitucional y el equilibrio territorial se produce por lo que yo llamo el derecho a la movilidad. Todos los ciudadanos de este territorio, que resulta que tiene una concentración urbana variopinta, todos, tienen derecho a la movilidad, pero no todos tienen derecho a que esa movilidad tenga que ser por ferrocarril. A principios del siglo XX, si no había otro modo, quizá sí. En estos momentos, el derecho a la movilidad de los ciudadanos hay que garantizarlo por los modos de transporte, que se adecuen en cada caso de la mejor manera a cada una de las movilizaciones. Y en esto es en lo que estamos. Yo escribí en «El País» un artículo diciéndolo. Y vuelvo a estar en lo mismo; sé que estas cosas son medianamente polémicas, porque a los señores que en este plano que les muestro están por donde está totalmente blanco, a veces les molesta. Cuando les dices que el derecho a la movilidad es un derecho y que, si no hay ferrocarril, puede haber autobús, y que si no, puede haber taxi, la mayoría de los ciudadanos lo entiende. Otra cosa es las personas que, en algunas de estas actuaciones, puedan quedar afectadas; les cuesta entenderlo por la resistencia al cambio que, desgraciadamente, debe ser connatural a la persona. Yo les he dicho dónde está nuestro negocio, porque a mí me parece, lo mismo que les decía al principio, que tengo obligación de decírselo, pues nosotros estamos al servicio de la persona, no del kilómetro cuadrado.

Por tanto, el derecho a la movilidad garantiza el mandato constitucional del equilibrio territorial.

Déficit. Yo les he citado los déficit, se los he dado, y ya les mandaremos los cuadros con más claridad. Aquí está la previsión de cuál va a ser el coste para el Estado de nuestros servicios de gestión de infraestructura, de nuestros servicios de transporte y también de nuestros servicios comunes.

Usted ha dicho que faltan los intereses. Hablaremos después de ellos. Aquí en este cuadro tiene también muy clara la cifra de los excedentes. Me han puesto la desgraciada palabra «agentes», que a mí me gusta poco, pero se les ha colado; 8.456 trabajadores. Aquí tiene usted la información que se podrá mirar con más calma, aunque le haya llegado después que a los proveedores y a los clientes.

El pacto de Estado, el estudio de Guillermo Vázquez. Yo creo que estos dos temas han quedado periclitados. Quedan totalmente superados con la presentación del Plan Estratégico. Por cierto, sobre el tema del pacto de Estado, nosotros, en las revistas que son de Renfe, ejercemos la libertad y no les imponemos nada. La revista, además, no es de Renfe, es de la Fundación Ferrocarriles Españoles, que es una fundación, como su nombre indica, parte Renfe, parte Feve (Ferrocarriles de Vía Estrecha). No les imponemos nada y este artículo lo publicaron ellos. Creo que debe haber una libertad y es buena la libertad, aunque después pueda causar controversia y aunque con los términos de este artículo yo personalmente no estuviera en absoluto de acuerdo. Tampoco hemos aclarado exactamente cuál era la fuente. Esto acostumbra a pasar siempre en los temas de prensa, que los propios periodistas, si tienen libertad, se guardan sus fuentes y también están en su derecho. Sinceramente, y aunque usted, la próxima vez que venga, me volverá a recordar este tema y el del estudio de Guillermo Vázquez, personalmente creo que está periclitado.

Intereses. Ciertamente, el cuadro que les he enseñado no contempla los intereses. ¿Por qué? Les he enseñado otra gráfica donde hemos dicho los compromisos que tiene que tener el Estado con la empresa: saneamiento de la deuda financiera, contrato-programa. Depende del plan de saneamiento que se determine con el Estado. Si fuera el alemán, encantada de la vida, con un canto en los dientes, porque el Estado ha asumido toda la deuda, usted lo ha citado, me ha dado una buena idea. Si fuera, intereses cero, con lo cual los déficit serían los que le he enseñado. Si no es el plan alemán de saneamiento total, varía mucho el plan de saneamiento que se haga. Probablemente el Estado español no esté en una situación económica tan aparentemente boyante como la que usted dice que tienen los alemanes.

Por tanto, los intereses tienen mucho que ver con el plan de saneamiento que se aplique. Una vez que tengamos aplicado el plan de saneamiento, lo traeremos aquí. De todas formas, usted me ha ayudado muchísimo cuando me ha explicado que los alemanes están igual que nosotros y que el Estado ha tenido que sanearles totalmente estos intereses. Igual que nosotros están los italianos, e igual que nosotros están los franceses. Aunque yo siempre he dicho que mal de muchos, consuelo de tontos, y a mí no me consuela que estén igual. Pero merece la pena abordarlo, porque muchas veces no se dice con toda claridad.

Sobre el tema de alta velocidad, primero, la línea de tren de alta velocidad está realizando una cuenta de resultados mes a mes desde que se puso en marcha. El año pasado alcanzó prácticamente el equilibrio económico. Este año, hasta el mes de abril, está por encima del equilibrio económico. Esta es la realidad hasta abril. Usted compara esto con un estudio teórico que realizaron en mi Ministerio —los estudios teóricos se han de hacer— hace dos años aproximadamente. No me lo compare con ese estudio teórico, ya que ha quedado desfasado en las previsiones que hacía con respecto a la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla. Quizá habría que actualizarlo.

El Plan estratégico que hemos presentado se apoya en los datos que hemos tenido hasta el presente y los extra-

pola. Cree que hay más oportunidades de conseguir más viajeros no sólo entre Madrid y Sevilla. Pero es muy importante determinar que esa línea sirve para unir Madrid-Cádiz, Madrid-Huelva, Madrid-Málaga, aparte de todas las aportaciones intermedias, Córdoba, Sevilla, etcétera. Lo importante es ponerlo todo ahí; en el estudio del Ministerio no estaba. A Málaga acabamos de poner un tren más y estamos estudiando poner otro. Y a lo largo de este período vamos a poner más trenes, no sólo entre Madrid-Sevilla, sino también en estas relaciones, sobre todo Cádiz-Málaga. Aunque el señor García-Arreciado diga: ¿Y Huelva qué? Huelva dependerá de la demanda que tenga. Por tanto, habría que actualizar estos estudios del Ministerio.

No se habla de la amortización de la carretera ferroviaria ni de sus costes, pero es que de esto no se habla en ningún caso. Tampoco se habla de la amortización de la carretera ferroviaria que se ha inaugurado últimamente, no sé cuál es la última, la carretera de hormigón o de asfalto.

El tema Madrid-Barcelona aquí no se contempla, porque en los planes del PDI las infraestructuras entre Madrid y Barcelona estarán acabadas después de 1998. El proyecto es para el año 2000 ó 2002. Como este plan estratégico lo hemos hecho de 1994 a 1998, no existe ninguna consideración sobre eso porque va más allá en el horizonte. Las infraestructuras se han de planificar en un horizonte muy largo.

¿Cómo se van a conseguir los objetivos? Dando una buena calidad de nuestro servicio, vendiendo y apoyándonos en mercancías, básicamente. Somos muy conscientes de que en mercancías tenemos un «gap» con respecto a otros países europeos. Probablemente, porque cuando yo llegué las mercancías apenas existían en esta empresa. Había tal presión sobre el tema de viajeros, por las razones que fuera, que había un olvido del tema de mercancías. En el tema de mercancías somos optimistas, aunque debemos ganar muchos puntos en credibilidad frente a nuestros clientes, pero lo vamos a hacer. Yo creo que el resto de los objetivos está bastante explicado.

Usted dice: Reducción de plantilla. ¿Qué opinan los sindicatos? Obviamente a los sindicatos les parece duro, pero, igual que los sindicatos expresan su opinión, los gestores de la empresa expresamos nuestra opinión. ¿Para qué? Para dialogar, para llegar al consenso y para llegar a las soluciones, agotando todos los argumentos.

Efecto económico de las jubilaciones anticipadas. Supongo que se refiere a que las jubilaciones anticipadas pasan durante un tiempo a depender del Instituto Nacional de Empleo, dejan de depender de la empresa. El efecto económico es positivo. Primero, los trabajadores de Renfe, al ser una empresa pública, han venido cotizando desde que entraron a trabajar en Renfe, no ocurre lo que en otras muchas empresas, que tienen graves problemas, porque, como la gente no cotizaba, cuando llega el momento de la jubilación anticipada no tienen los años suficientes de cotización. Como han venido cotizando desde que entraron a trabajar en Renfe, la necesidad de complementar, que se produce en estos planes habitualmente, no se produce en este caso. Por tanto, las jubilaciones anticipadas le salen a

Renfe a un coste muy inferior al que tienen en la mayoría de las empresas privadas. El saldo para el contribuyente es positivo, porque, primero, jubilados anticipados encuentran trabajo. Se han producido casos en que han encontrado trabajo personas de nuestro antiguo plan de jubilaciones anticipadas, en otras empresas. Segundo, en los planes de jubilación anticipada, el conjunto de los contribuyentes también se ahorra una serie de gastos relacionados con el puesto de trabajo —electricidad, etcétera— y, además, hemos comprobado que nos ahorramos las horas extras. Todo jubilado va con sus horas extras.

Sigo con las preguntas. ¿Cómo se reduce la deuda? La deuda se reduce de acuerdo con las disponibilidades económicas que los gestores del Ministerio de Economía y Hacienda tienen para solucionar este problema. Es una deuda del Estado, porque es una deuda de una empresa pública. Yo siempre he creído que a los gestores no se nos puede cargar con el peso de una deuda histórica, porque se desvirtúa nuestra gestión y se desvirtúa nuestra motivación. Yo creo que al Parlamento le interesa, como a nosotros mismos, que los gestores de las empresas públicas estemos motivados. No le interesa desanimarnos, porque al Parlamento y a todo el mundo le interesa que el país funcione cada vez mejor y que los servicios sean cada vez mejores. Por tanto, no se nos desmotive, poniéndonos la losa de la deuda sobre nuestra gestión. Busquemos una solución, que la estamos buscando, se la he expuesto, gráfica y didácticamente, con el Estado; contrato programa. Solución a la deuda histórica.

Colaboración de comunidades autónomas. Estamos en línea de colaboración. Usted ha preguntado qué va a ocurrir con una comunidad que no está por la labor. Yo he pensado que diría otra, pero no, ha dicho Extremadura. No es verdad que Extremadura no esté por la labor. Estamos dialogando con Extremadura, estamos pactando con Extremadura y Extremadura está entendiendo nuestra posición, aunque le cuesta. Más reticente es otra; no la voy a citar, porque no merece la pena. Consideraciones sobre la velocidad en las líneas. Se lo he dicho, depende, en general, de los trazados. Todo lo que se pueda solucionar por tareas de mejora de la vía, de bateos y otros sistemas, está en nuestro plan. Todo lo que se deba solucionar por mejoras de trazado, curvas muy cerradas, etcétera, debe estar en el PDI. Es tema de la carretera ferroviaria.

La unión de Andalucía Oriental, región murciana. Ya han contestado. Está en el PDI andaluz. Por cierto, yo, en esto, quería comentar que hace un año vi un plan que pretendía hacer una línea costera. Lo digo por lo fácil que a veces es hacer planes. Había un plan que más o menos hacía toda una línea nueva ferroviaria en España que recorría toda la costa. Debía aprovechar lo que ya estaba, pasaba por los Pirineos e iba hacia abajo. Planes se pueden hacer de muchas maneras y los puede haber muy ocurrientes como éste, porque además después seguía y era circular. Había un plan. No sé si después fue asumido o no, pero me llegó a mis manos y en algunos lugares llegó a manos también de otras personas para que se hicieran ilusiones.

La imagen que tiene el ciudadano del ferrocarril. Me ha citado usted la imagen que tiene el ciudadano del ferroca-

rril, pero creo que lo más claro que tenemos de esto es lo que contesta cuando le hacemos encuestas, porque es muy difícil improvisar la imagen que tiene el ciudadano del ferrocarril o pensar que cualquiera de nosotros tiene la exclusiva de la imagen. Les he enseñado la calidad y les he repartido esta fotocopia —que por cierto debe ser de las que están muy poco claras—. El ciudadano lo que peor valora es el servicio de paquetería y le da en estos momentos un 6, o sea que le da un aprobado, como diría mi hija, alto o un suficiente alto. **(El señor Ríos Martínez: Un bien.)** Un bien. Esta es la peor opinión. Después va desde el 8,75 en el tren de alta velocidad hasta el 7,6 en el tema de servicios de cercanías. Esta es la imagen que tiene el ciudadano.

Además de esta imagen ¿cree el ciudadano que el ferrocarril le cuesta mucho dinero? Sí. Casi ha sido una opción mía propia atreverme a escribir en este plan: «Carga para el contribuyente», para demostrar que somos conscientes y que queremos trabajar para disminuirlo. Podíamos haber puesto «coste» o alguna palabra que tuviera un impacto inferior, pero hemos puesto «carga» porque somos conscientes.

Déficit galopante. No señor, en este momento, nuestro déficit de gestión está parado. Evidentemente, si nos incluyen los intereses las cosas cambian, pero he vuelto a decir que los intereses, no sé por qué, se han de cargar como una losa para desmotivar a los gestores de la empresa.

Actuaciones inconexas. Esto es entrar dentro del terreno de lo opinable, porque el señor Camisón ha llegado a muchísimos detalles y ha demostrado conocer muy bien el tema del ferrocarril, ser un gran experto; yo tampoco he podido llegar a tantos detalles, porque si lo hiciera, a lo mejor mañana estamos aún aquí. Es posible que se produzcan, pero creo que en conjunto las actuaciones que se han hecho últimamente en el tema ferroviario en España han sido extraordinariamente coherentes y conexas y que este plan viene a atar todo aquello que podía estar inconexo, porque es un plan bien elaborado y bien acabado.

Problema financiero sobre el que dice que he pasado como sobre ascuas. Se lo he contestado, creo que el problema financiero es básicamente heredado. Es evidente que nuestra empresa ha tenido una gestión financiera muy buena, porque se ha preocupado muchísimo no por actuar de una forma podríamos decir «funcionarial», entre comillas, dejar ahí, hay una deuda y no hagamos gestión, sino que es una empresa que está trabajando constantemente y día a día en el complejo mercado monetario para obtener los mejores intereses para nuestra financiación. Últimamente también tenemos la suerte de que el tipo de interés está bajando y, por tanto, estamos mejorando en este aspecto. Hasta el mes de marzo, los gastos de nuestra empresa sumando todo, los intereses, amortizaciones, todo, habían disminuido en relación con el año anterior; por tanto, hay una buena gestión.

El problema financiero, ¿nos preocupa? Claro que nos preocupa, pero ya le digo que la solución viene del acuerdo al que llegamos con el Estado a través del contrato-programa que estamos acabando de ultimar, porque sí que es cierto que los Ministerios de Economía y Transportes están mirando los planes de cada una de las unidades de ne-

gocio, haciendo una sesión unidad de negocio a unidad de negocio, para ver cada uno de los planes.

Hasta aquí la parte, digamos, a la que se acostumbra a referir el señor Camisón. Hoy he visto una novedad, ha empezado a preguntar sobre el tema de la separación de infraestructura y la directiva. Nosotros hemos apostado por una separación contable y organizativa. Las dos unidades de negocio, de gestión e infraestructura, están separadas organizativamente del resto. He enseñado cómo está nuestro organigrama.

Si la palabra organizativa entra dentro de orgánica ya no le sé, pero separación contable totalmente. Debemos de haber sido la primera empresa europea que lo ha hecho. En las otras empresas europeas no lo he visto aún como Presidenta de Renfe y ando muy preocupada buscando estos papeles. Aún no lo han presentado. El primer año en el que tenían obligación de hacerlo era el 93 y aún no han presentado los datos.

Se va a hacer una empresa como han hecho los ingleses. Ya he dicho que no, el plan estratégico no contempla la disgregación de nuestra empresa en diversas empresas como han hecho los ingleses. Es la primera vez que veo claramente que ustedes dicen que apuestan por el sistema de privatización inglés. Piensen que es muy difícil a un parlamentario en Inglaterra defender servicios como los de Almería, porque como se ha privatizado no hay empresas privadas que lo hagan. En relación a los servicios en Inglaterra, invitaría a los señores Diputados a que los usasen y después me dieran su opinión sobre muchos de ellos. No son los que eran a principios de siglo, y si en esa época eran mejores que los españoles, creo que ahora podemos decir sinceramente que en la mayoría de los casos es al revés.

Ha citado estado de deudas, servicios alemanes, tema japonés, etcétera. Ya se lo he dicho, ojalá podamos encontrar aquí una solución como la que usted dice que han encontrado los alemanes al tema de la deuda. Evidentemente, los alemanes tienen un buen servicio, una gran deuda y un gran déficit. En cuanto al Japón, éste es un país muy distinto al nuestro; piense usted que Japón escasamente transporta el 5 por ciento de mercancías por ferrocarril, es un servicio dedicado a viajeros. ¿Por qué? Porque en esa pequeña isla viven cien millones de habitantes. En un triángulo, que coincide con el triángulo Barcelona-Zaragoza-Madrid-Valencia, en Japón viven tantos ciudadanos como en toda España. Es un parámetro totalmente distinto.

Me pide que de los 800.000 millones de deuda explique qué es social y qué es ineficiencia. Va a ser muy difícil en estos momentos contestar esta pregunta. Si ustedes quieren, estoy amablemente a disposición de sus expertos para que, evidentemente dialogando, porque creo que estarán dispuestos a dialogar, vengan a explicarme cómo lo van a hacer y cómo van a demostrar lo que es social y lo que es ineficiencia, de forma científica, no de otras formas a las que a veces nos tienen acostumbrados.

Se ha metido con el PDI, a través de un informe —que leí el otro día en la prensa— de una asociación de la que no se había oído hablar nunca y que de repente ha salido para valorarlo. Esa es la opinión de esa asociación. Creo que el

PDI es un esfuerzo de racionalización de infraestructuras apoyado en la intermodalidad que no había visto este país en su historia. Lo que deberíamos hacer con el PDI es ayudar a mejorarlo y salvar lo que se crea que no está bien en él, pero no criticarlo en su conjunto, porque evidentemente es el mejor esfuerzo que se ha hecho jamás.

La cuestión del patrimonio ya la he contestado. De recalificaciones yo no he hablado, había hablado el señor Ríos para ayudarme, después el señor Camisón quizá me haya entendido mal. El plan de patrimonio se lo he explicado.

Conflictividad laboral. En el tema de la conflictividad laboral les he enseñado la diferencia que habría si se aplicara y se cumpliera el plan estratégico con relación a si no se cumpliera. Si se cumple, a finales del año 1998, si hemos encontrado solución al tema de los excedentes, tendremos 31.500 personas; si no se cumple, las necesidades serán de 26.500. Estas son las declaraciones que algún directivo de mi empresa lanzó diciendo al sindicato que está haciendo la huelga, apoyado por otro muy pequeñito que le sigue, que ponemos en peligro todo esto; pero no quiere decir que por esta huelga se ponga en peligro todo esto para los cuatro años. Creo que nuestros trabajadores y este sindicato también se avienen a razones, porque en líneas generales somos razonables y que esta pequeña conflictividad —porque es evidente que es una pequeña conflictividad la que tenemos en estos momentos— se va a poder solucionar también por la vía del diálogo, porque ya lo he dicho, incluso dentro de ese sindicato no todo el mundo opina lo mismo con relación a la conflictividad laboral.

Después me ha preguntado por la eliminación de directivos. Sobre el personal que está fuera de convenio, el acuerdo marco establece jubilaciones anticipadas, que pueden llegar a unas 300 personas, de la misma manera que hay jubilaciones anticipadas en el resto de la plantilla, con lo cual el personal directivo quedará situado a ciertos niveles. Sobre la opinión que usted ha expresado, que es una opinión suya, no voy a debatir, porque no me gusta discutir sobre opiniones. Supongo que se acordará usted de la opinión que era.

Sobre los contratos con Wagons Lits, con la transformación que está habiendo de los servicios nocturnos es evidente que existe menos necesidad de mantenimiento de este tipo de trenes. Esto es lo que provoca estos cambios del contrato con Wagons Lits. Además, en este caso decidimos que era lógico que estos trenes de Wagons Lits se mantuvieran en nuestros talleres, porque tenemos un excedente de personal. Lo que se ha hecho es una transformación. Evidentemente, ha habido movimiento. Casualmente, está situado en Irún y añade su problemática a la de la zona, pero se ha encontrado solución. Se firmó con Wagons Lits, que también firmó con sus empleados. Todo ha tenido una buena solución, todo el mundo está contento, dentro de lo que se puede estar cuando se llega a un pacto, porque uno nunca saca todo lo que quiere, evidentemente. Por tanto, no le veo el problema al contrato con Wagons Lits, porque está solucionado.

Respecto a los contratos de fomento de empleo, una empresa tan grande puede que tenga sobrantes de plantilla

en un lugar y que le falten en otro, puede suceder perfectamente. No es necesario que miremos el mapa de la concentración. Hay lugares donde nuestros servicios aumentan continuamente. Ha aumentado gran cantidad de servicios en las zonas más densas del país. ¿Por qué se produjo en ese momento? Porque había sitios donde no había excedentes —al contrario, faltaba gente— y no había sido aprobado aún el plan de movilidad ni había sido aprobada la nueva normativa laboral aquí en el Parlamento, con lo cual la movilidad debía ser forzosa y cuesta mucho dinero, porque hay que indemnizar. Parecía mejor hacer estos contratos por este sistema.

Con este argumento vamos a defendernos frente a aquellos que hacen una lectura de la ley, como es su obligación, al pie de la letra. Pero las leyes están para interpretarse y cuando alguien tiene una acusación, que sería en este caso de un inspector de trabajo, tiene a su servicio los tribunales para poderla aclarar. Los tribunales aún no han dado la respuesta en última instancia, que es la que interesa. Cuando tengamos la respuesta en última instancia, veremos que no han atendido a los razonamientos por los cuales esto se hizo, pero no fue porque sí, hay una razón.

¿Cómo se reduce la deuda? En el plan estratégico se reduce la deuda. ¿Por qué? Porque se invierte algo menos que se amortiza. Aparte de que vuelvo a contestarle que el problema de la deuda depende del tipo de plan de saneamiento que se firme con el Estado, porque somos una empresa estatal y nuestra deuda es deuda del Estado. Esto lo tengo muy claro y lo debo decir.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego a los oponentes que manifiesten brevemente sus dudas o aclaraciones a la señora Presidenta de Renfe, por tratar de cumplir un calendario medianamente aceptable, puesto que esta tarde tenemos sesión otra vez y al acabar esta comparecencia tenemos reunión de Mesa y portavoces.

Tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Hoy la Presidenta de Renfe ha venido más con la tinta que con la goma. Ella citaba antes lo del PDI. Ha limado todas las aristas y las ha aplazado a diciembre. Todas las complicaciones, todas las dificultades, todas las limitaciones que pueda tener el plan las aplaza, pero sí que ha llenado de tinta toda su exposición de los elementos directrices, indicaciones, etcétera.

Usted tiene su verdad; los demás tienen otra verdad. Desde Einstein para acá, la relatividad prima en muchas cosas. Lo científico es una forma de llenar elementos que usted pueda tener y elementos que puedan tener los demás. Cuando Izquierda Unida tiene una posición, la tiene al margen de la coincidencia o no con un sindicato o dos. En el debate de la Ley de Presupuestos —yo fui el portavoz de mi Grupo— teníamos una posición coincidente con UGT y Comisiones sobre qué debía evolucionar respecto a los empleados públicos. Por tanto, no tiene nada que ver nuestra posición con el posicionamiento que pueda tener un sindicato, aunque nos honra coincidir con uno, con dos o con tres.

Yo no descalifico su posición. Ahora bien, lo que sí le puedo decir es que la impresión que tengo de usted no es la de una negociadora, porque usted ha venido a decir que está dispuesta a negociar y a dialogar pero sin ceder. Explíqueme usted. Usted aprendió la primera lección, la de los recursos limitados, pero ¿por qué los recursos que usted pone y no cinco más o cinco menos? Y usted, que aprendió esa lección, hoy ha venido a cuadrar el círculo, y esa lección yo también la aprendí antes: el círculo es redondo y no cuadrado. Por tanto, creo que sería sensato articular una propuesta en la que pudiéramos comprometerla a usted como gestora, porque la veo empeñada en hacer dos eras de la Renfe: antes que usted y después que usted.

Ha insistido mucho en la motivación de los gestores, en que no la desmotiven a usted. Entienda que los que estamos en una posición determinada, que cumplimos con la obligación de tener nuestro proyecto, nuestra manera de entender las cosas, tenemos la obligación de decirle cómo vemos y entendemos las cosas, de qué manera las orientaríamos. Y se lo digo desde la óptica de estar dispuestos a implicarnos y a complicarnos en un acuerdo de diseño general de Renfe. No queremos dificultar la salida de Renfe, pero entienda usted que Renfe es una empresa que gestiona, desde nuestro punto de vista, un servicio público donde inciden intereses del Estado, de las comunidades y de los ayuntamientos. Usted se ha saltado el Estado, el Estado es usted. Ha hecho un salto y ha dicho: Yo negociaré con la comunidad fulana o con el ayuntamiento mengano. No, el Estado también. Como es un servicio de interés social, el Estado tiene que implicarse y no solamente gestionar ese servicio público. Y es de interés para Murcia, para Andalucía, para Valencia el que se establezca una línea, y no solamente para esas regiones, sino para todo el conjunto de diseño que debe tener el propio servicio público.

Por tanto, espero esa voluntad que usted ha planteado de negociación de los excedentes, que usted llama reducidos puesto que van a ser bajas incentivadas. Pero le quiero decir, por lo que yo vengo oyendo, que los ministros de la cosa económica y de la cosa social en la ponencia de la Seguridad Social comentan que el sistema de pensiones está muy engordado y que hay que ir a otra realidad distinta, y usted, sin embargo, está proponiendo desviar hacia ese sistema unas determinadas actuaciones. Yo no estoy en contra, me parece bien. Si el planteamiento que usted hace es regulación de empleo y bajas incentivadas de un volumen de personas que usted ha cifrado en 6.000 al final de la etapa —8.000 menos 2.000 de baja vegetativa se queda en unas 6.000 personas—, no tendrá ninguna complicación para argumentar y llegar a acuerdo y consenso con las fuerzas sociales, sindicales, etcétera.

Respecto a lo de *filializar*, usted ha aplazado algunos servicios y lo que pudiéramos llamar unidades de mantenimiento o de negocio, como se quieran llamar —talleres..., etcétera—, a esa posibilidad de filiales tanto en infraestructuras como en material móvil —yo he creído entender eso— y, después de que esté concretado, sabremos cómo queda cada una de estas ofertas. Confío en que lo que usted llamaba servicios regionales, las dificultades, las limitaciones —eso que usted ha dicho de 50 viajeros-expedi-

ción y servicios—, por debajo de ese número le llamaba usted umbral mínimo, para entenderlo—, desde la propuesta de gestión que usted representa, no signifique la pérdida de servicios que pueden ser únicos en algunos sitios.

Con esto termino, señor Presidente, puesto que ya llevo cinco minutos hablando en este segundo turno. Yo soy de los que cree que el transporte del ferrocarril es socialmente más interesante que el de carreteras porque es más seguro, porque es menos contaminante y porque podría ser más rápido si tuviéramos una actuación determinada, y yo creo que puede ser tiempo para ganar espacio a la carretera y no solamente desviar elementos de la carretera.

Le tengo que reconocer una cosa: la propuesta que usted ha presentado hoy es positiva en cuanto a la captación de mercancías. Este país puede captar mercancías porque tiene un nivel muy bajo en la etapa anterior, y es verdad que las cercanías de las grandes ciudades captan el interés mayoritario, porque la población de España está muy centrada: Barcelona tiene cinco millones de habitantes, Madrid tiene cinco millones de habitantes y son mayores demandantes lógicamente de servicio. Ahora, eso no quiere decir que el millón o los dos millones de habitantes que puedan vivir en otro sitio no puedan tener también esa posibilidad de servicios integrados.

Y no veo igualmente integrados a los ciudadanos en el proyecto de empresa que usted hace ya que tan españoles son sean de un sitio o de otro, aunque usen más o menos un determinado servicio. Usted sabe, porque ha terminado diciéndolo, que esto es una pescadilla que se muerde la cola. Mejor calidad, más uso. Usted ha dicho «ganar clientes». Espero que no gane clientes sólo en un lado, sino que también busque en otros lados clientes para Renfe. En esa tarea nos tendrá siempre ayudándola en la medida en que podamos y, desde luego, desde nuestra bases más o menos científicas comparables con las de usted.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, el señor García-Arreciado tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Sólo un minuto para rogar que cuando la Compañía termine el documento de una manera más ordenada de como se nos ha entregado hoy, nos enviara el libro de lo que es en concreto el Plan Estratégico e información anticipada de las actuaciones más importantes que se prevean en ese Plan Estratégico, con objeto de evitar algunos resquemores que son fáciles de impedir si Renfe se anticipa enviando a esta Casa, que tanto interés tiene por la empresa, la información que se le requiere.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Yo creía, señora Presidenta, de Renfe, que usted había venido a informar a esta Cámara y me encuentro con que ha adoptado, por lo menos respecto a mi Grupo, una actitud absolutamente prepotente y como dueña absoluta de la verdad.

Yo le pido, parlamentariamente por supuesto —lo que significa que no he ido a su despacho a rogarle unos datos, sino que lo hago en esta Cámara— que nos diga, según la noticia que nos acaba de dar, cuál es la comunidad que realmente se niega a colaborar en esta promoción del ferrocarril en su territorio. Le pregunto más concretamente: ¿Es acaso la Comunidad de Castilla-La Mancha? Es pregunta parlamentaria, señora Presidenta.

Segunda pregunta parlamentaria. (**Rumores.**) Ya que ha dicho que la Comunidad de Extremadura está en disposición de colaborar financieramente, conteste en qué proporción, en qué cantidades y en qué líneas va a colaborar financieramente la Comunidad Autónoma de Extremadura. Digo esto porque, después de su actuación, ha quedado claro que el subconsciente le ha traicionado cuando en un momento dado ha reconocido que en esta Comisión no puede dar determinada información, y que podría darla al salir de la Comisión. Puesto que usted ha afirmado que puede hablar fuera de esta Comisión de cuestiones de las que aquí no puede informar, le pregunto que si eso no fuera así, si fuera un lapsus, si estaría dispuesta a pedir en esta Comisión que ese lapsus fuera corregido en su afirmación, porque esa situación la encuentro realmente grave en una Cámara política como ésta.

Señora Presidenta, al contestarme, usted se ha ido totalmente por las ramas. Si tuviéramos tiempo, del que no voy a abusar ahora dada la hora que es, aunque tenemos pendientes temas que no han sido debatidos en peticiones formales de este Grupo, elegiría dos o tres temas para demostrar que usted se ha ido absolutamente por las ramas en su verdad. Por ejemplo, respecto al hecho de que se haya presentado este Plan Estratégico fuera de esta Cámara antes que aquí, yo no he puesto ningún énfasis sobre ante quién se ha presentado, sino sobre que ha sido antes que aquí. Mi crítica ha ido al tiempo y usted, en su intervención, ha ido exclusivamente a defenderse o a intentar mentalizarnos de que estaba justificado por presentarse ante los proveedores. Luego, realmente, se ha ido por las ramas respecto al tema que yo he planteado.

Respecto a su exhibición del documento sobre la distribución poblacional de España, diga usted lo que diga, el principio constitucional es el equilibrio territorial. La Constitución —que no la hizo usted— dice claramente equilibrio entre territorios y no dice potenciación poblacional. En absoluto. Eso quisieron, y así quedó constancia, los constituyentes cuando quedó formalizada la Constitución, porque se puede dar el caso, señora Presidenta, de quién es primero, el huevo o la gallina. A la hora de presentar ese mapa, de acuerdo con la política de concentrar más mejoras y obras en esas zonas, estamos profundizando y aumentando justamente las diferencias, porque cuando se hizo la Constitución —estimo yo— la intención era acortar esas distancias y con la política actual que usted nos propone lo que se puede conseguir, como consecuencia, es que ese «gap» o esa diferencia incluso se incrementa.

Respecto al haber puesto interés cero, adoptando la mejor de las salidas y, por supuesto, yéndose otra vez por las ramas, se ha ido usted a aceptar algo que está todavía sin

conseguir y es pensar que ya en los futuros presupuestos de este país va a haber partidas de un montante de 800.000 millones de pesetas para saldar esa deuda, pero eso está por ver, por conseguir. Estoy seguro de que la señora Presidenta es consciente de que esos 800.000 millones, si se incluyen, serán sobre la base de disminuir sanidad, política social etcétera. Luego si eso no está conseguido y es una batalla que está por ver, lo lógico es una presentación de política clarificadora era haber puesto esos intereses de 125.000 pesetas como son hoy en día, antes de ese optimismo de pensar que se va a conseguir ese objetivo que se ha propuesto.

Una cosa es que usted diga esto aquí y otra es la realidad. La realidad es que esa deuda pesa y pesa en estos momentos y por haberla eludido aquí hoy no desaparece este problema. No desaparece aquí ni fuera del país porque hace un mes aparece la noticia de que Moody's estudia ya y tiene adelantada la decisión de rebajar la fiabilidad internacional de la deuda de Renfe y que la compañía perderá algunos avales del Estado. Esto es consecuencia de esa deuda que usted ha intentado ignorar hoy aquí.

Señor Presidente, yo tengo dos cuestiones más para las que se ha hecho comparecer hoy a la señora Presidenta. Le ruego el tiempo necesario para exponerlas o me da otro momento procesal.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Me puede decir exactamente cuáles son las dos cuestiones que la Presidenta no ha tocado para nada?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Un tema de disfunciones y otro de adquisiciones, de los que se habla clarísimamente en la petición de comparecencia de mi Grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Ciertamente es así. Por lo tanto la Presidenta puede contestar. Los representantes de los grupos van a tener la opción de preguntar y después puede usted replicar a la Presidenta.

Ahora damos la palabra a la Presidenta para que conteste a las disfunciones, a las adquisiciones y personal, que son temas concretos y así se había pedido en la comparecencia.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Al señor Ríos tengo que contestarle que no he pretendido aplazar el plan a diciembre, ni mucho menos. Sobre el tema de la constitución de filiales a lo mejor a usted le ha llegado mal la interpretación. Lo que dice el presupuesto del año 94 es que durante el ejercicio del 94 se hará un estudio sobre la conveniencia de *filializar* esas dos actividades. Ya lo dice el presupuesto. No he aplazado nada. Lo dice también el plan. No sé quién le puede haber explicado que ya está decidido, porque yo no lo he dicho, seguro. No he aplazado nada. Nuestra propuesta con estas dos unidades es hacer un estudio, y así lo he expresado a todo el mundo, y después intentar convencerles.

En cuanto al fallo que he tenido al decirle que no voy a ceder, yo creo sinceramente que a las personas no se nos juzga únicamente por las palabras ni por los tonos, sino por

los hechos. ¿Qué quiero decirle? Pues que en los años que he estado en Renfe y en el Ayuntamiento de Barcelona, si pregunta verá que soy una persona que pacta, lo cual no quiere decir que no tenga convicción en mis creencias, pero pacto y, evidentemente, cedo. Cuando decía ceder, me he olvidado de añadir la palabra «totalmente». Rectifico la frase por si la pueden rectificar en las actas: negociar sin ceder totalmente. Agradezco que me haya permitido hacer esta rectificación porque creo que da mucha más claridad al tema.

Dice que me he saltado al Estado. ¡Por Dios! Yo no le voy a explicar ya por tercera vez que en este Plan Estratégico hay unos compromisos muy importantes del Estado. Si usted lo dice por el tema relativo a la unión con una carretera ferroviaria entre Almería y Murcia, eso depende del PDI, porque en todo el Plan hemos estado diciendo que el Estado apuesta —y muchísimo— por el ferrocarril.

En cuanto al planteamiento de las bajas incentivadas, etcétera, estoy de acuerdo con lo que usted ha dicho. Que no se deben perder servicios únicos. ¡Hombre!, eso lo veremos. En general, no se van a perder, de verdad, porque aunque ciertamente queda alguna zona del país de una densidad mínima, mínima, en la que había servicios de ferrocarril y que ya no hay —y eso ya cambió en los años 1982 ó 1984—, lo que ahora queda como líneas, todo tiene solución. Creo sinceramente que difícilmente nos vamos a plantear suprimir líneas, con la perspectiva de población que tenemos hoy, lo que no obsta, en absoluto —y es una pena que se organicen esos líos— que intentemos suprimir servicios. No obsta que, a lo mejor un servicio de las seis de la mañana, de no sé dónde, se intente cambiar. Yo creo —y lo he dicho cantidad de veces— que últimamente jamás estamos cerrando líneas; no se cierran líneas.

En cuanto a la intervención del señor Camisón, quiero decirle sinceramente que voy a destinar tiempo a leer a Cicerón, Demóstenes y Maquiavelo para ver si así puedo entenderle un poco mejor.

En cuanto a mi actitud prepotente, ¡hombre, por Dios! Yo estoy abierta a todo, estoy abierta al diálogo, vengo aquí y se lo explico, les prometo lo que ustedes quieran. Es un tema opinable en el que, evidentemente, no me atrevo a dar opiniones, no me gusta y lo habrán visto que a lo largo de la intervención no he dado opiniones, las evito porque me parece que no estamos aquí para esto. Estamos hablando del Plan Estratégico de Renfe y no de las opiniones que tengamos cada uno de nosotros. Eso es muy personal y mejor no explicarlo.

En cuanto a qué comunidad me refería, tengo que decirle que la comunidad autónoma que más inconvenientes nos pone y con la que es más difícil dialogar, es aquella en la que está la Diputación de Salamanca —con la Diputación no es difícil dialogar—, que es la Comunidad de Castilla y León, no es la Comunidad de Castilla-La Mancha. Tampoco era un problema tan importante. No lo quería citar y le diré por qué. Porque como me gusta dialogar, tampoco me apetecía que ahora usted vaya a decir que la señora Sala en el Congreso ha dicho..., pues entonces se va a dificultar aún más el diálogo, sinceramente y estamos por solucionar los problemas, de verdad —de verdad que esta-

mos por eso—, por eso estamos; si nos fijáramos todos cuál es nuestro objetivo, nuestro objetivo es solucionar los problemas y por eso me ha parecido un poco impropio.

¿Cómo va a colaborar Extremadura? Estamos estudiándolo, Extremadura tiene escasos recursos, pero estamos estudiándolo y estamos encontrando una fórmula muy parecida a la que encontramos con la Comunidad de Andalucía. Cuando lo tengamos ultimado se sabrá e intentaremos acordarnos de mandar a S. S. esa solución, porque creo que representa S. S. a esa Comunidad.

En cuanto a dar la información fuera, ¡jolin! Perdonen. Esto refrenlo, es que a veces una tiene «lapsus» y cuando hablo de lapsus...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, yo creo que los comentarios o alusiones mutuas en cuanto al temperamento de cada uno a la hora de hablar o exponer sus ideas, este Presidente declara la total libertad para que cada uno se manifieste como crea oportuno con el máximo respeto entre comparecientes, entre diputados y entre amigos. (El señor **Ríos Martínez**: ¡Muy bien!)

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Perdona, yo no he querido darle al diputado señor Ríos ninguna información confidencial sobre nada; he dicho que podíamos poner ejemplos. ¿Por qué? Porque si nos ponemos a hablar preferiría hacerlo con rigor. Si quiere traeremos la lista, lo que ocurre que es complejo. A ver si me entiende.

Cuando nosotros hablamos de puestos de trabajo excedentarios, detrás de cada puesto de trabajo hay una persona, y estos son unos temas que los gestores sabemos que son complejos para explicarlos sitio a sitio. Preguntan si los tenemos detectados. Sí, los tenemos detectados. ¿Por qué no los ponemos en el tablón de anuncios? Porque la persona que está detrás de aquel puesto de trabajo, cuando lee esto, se alarma. La solución para los excedentes que a nosotros nos gusta dar es la siguiente. Podemos jubilar anticipadamente a 3.000 personas, con lo cual señores que ahora están en un puesto sin contenido real de trabajo se podrán ir a otro sitio y, cuando no haya ninguna persona asignada a ese puesto sin contenido real, lo podremos dar de baja.

De esto se podría hacer una lectura y decir: es que ustedes no saben dónde les sobra la gente. Sí lo sabemos, pero si lo decimos, enseguida la persona afectada se molesta, remueve el cielo y la tierra, etcétera. Si se hace de la otra manera el proceso sería: acuerdo marco y plan de jubilaciones anticipadas, con lo cual saldrían 3.000 personas que dejan sin cubrir sus lugares y, entonces, los lugares en que el puesto no estaba totalmente lleno de contenido se cubren de forma que se conjuntan distintos puestos de trabajo y de varios se hace uno; si el lugar era un lugar de trabajo necesario, se cubre, y si no era necesario, no se cubre. Si nos ponemos a dar explicaciones, tenemos muchos líos y a lo mejor hasta sale en la prensa que en una pequeña estación no se ha sustituido a un señor cuando se ha puesto enfermo; se ha dado cuenta de que su puesto de trabajo no era

necesario y, sólo por eso, ya se ha armado. ¿Por qué? Porque, como es lógico, la gente se mueve, se preocupa, sobre todo en territorios que no son como Barcelona, Madrid o Valencia, les es muy fácil ir a ver al alcalde y explicarle que aquello va a ser un grave problema para su municipio. Por eso, yo no quería explicar esto de forma total, pero tampoco quería ocultar, en absoluto, y he explicado las razones. A todo esto, después de lo que me ha dicho, le tengo que decir que no se lo explico, señor Ríos; ya se lo explicará alguien. (Risas.—El señor **Ríos Martínez**: No se preocupe, que nos enteraremos.)

En cuanto al equilibrio territorial, le diré que estoy de acuerdo, pero, que yo sepa, la Constitución no dice que el equilibrio territorial se garantizará por el ferrocarril, ni que se garantizará por Renfe. Nosotros somos un servicio de transportes, como tal servicio de transportes hemos de tener claro dónde está nuestro negocio, y ha de estar claro que el equilibrio territorial se garantiza por el derecho a la movilidad. Yo le pediría que no insista más, porque parece que tenemos posturas un poco distintas. Si en la Constitución se dijera que el equilibrio territorial se garantizará por el ferrocarril, de acuerdo, tendríamos que cumplir el mandato de la Constitución.

En cuanto a los intereses, quiero decirle que no tenemos una batalla con el Estado. Le he dicho que aún no lo hemos expuesto porque queremos saber claramente qué solución se da. Recogiendo su idea, yo diría que ojalá hagan como ha hecho Alemania; recojo y agradezco la idea que me ha dado. Los alemanes lo han solucionado, supongo que a costa de sanidad y de esto que usted ha dicho, pero, como aún no hemos llegado a un acuerdo, no hemos podido calcular los intereses. Depende del plan de saneamiento, porque la deuda puede sanearse toda hoy, puede sanearse en diez años, en quince, veinte o siete años y, según cada caso haremos unos u otros cálculos de intereses, así de claro. Cuando tengamos el contrato firmado, tendremos una idea clara para el tiempo del contrato que, después, en el tiempo, irá modificándose. No hay, en absoluto, ninguna batalla con el Estado, sino un diálogo para que puedan adecuar los recursos que creen tener.

Señor Camisón, tengo que decirle que la deuda de una empresa pública es deuda del Estado. Yo sé que vende muy bien ir diciendo a determinados medios algunas cosas de forma un poco exagerada porque de ahí pueden salir titulares, pero la deuda de una empresa pública es deuda del Estado y dejemos de pensar otra cosa. Es una empresa al 100 por ciento propiedad del Estado. No soy abogado, pero, si acaso, pedimos al letrado de las Cortes que nos haga un dictamen, aunque no creo que merezca la pena.

Por tanto, vamos a poner los intereses, claro que sí, pero una vez que los hayamos negociado y no el máximo, para que alguien pueda salir con grandes y alarmantes titulares, porque el problema de la deuda es que el ciudadano de la calle piensa que la deuda es el déficit. Esto es lo que hemos conseguido. Tampoco me parece que sea bueno que consigamos que el ciudadano se desinforme, tampoco me parece bueno, sinceramente, pero si es lo que

hay que hacer o alguien quiere hacerlo, evidentemente hay libertad.

En el tema de Moody's, se trataba de una interpretación que hacían los abogados de Moody's del reciente estatuto de Renfe, no era por otras razones, como usted insinuaba. Creo que les hemos convencido de que el estatuto actual da las mismas garantías que el estatuto anterior. Era un problema de abogados y de garantías, aunque últimamente el tema Moody's está saliendo a cada momento y ya se usa como arma arrojadiza. Lo entiendo porque estamos en un período electoral.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Sala.

Constato, y así lo vamos a dejar para la próxima reunión, que hay dos preguntas del señor Camisón que no han podido ser tratadas porque llevamos mucho tiempo debatiendo. No es cuestión de agotarse, estamos en otras posibilidades de trabajo y creo que hoy no vamos a abusar más de la Presidenta de Renfe, pero queda constancia de que hay dos preguntas del señor Camisón, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, concretamente las disfunciones apreciadas en la número 5; y las adquisiciones y personal, que es la número 6, que quedan para una próxima comparecencia. **(El señor Camisón Asensio pide la palabra.)**

¿Señor Camisón?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Entiendo, señor Presidente, que son dos cuestiones incluidas formalmente en el orden del día, cuyo debate o retirada depende del propietario de esas iniciativas, que es el Grupo Parlamentario Popular, y entiendo que la decisión de verse o no correspondía al Grupo Popular. Ahora bien, si la Presidencia hace la insinuación, el ruego, o como se quiera llamar, de que el Grupo Popular tome esta decisión, por razones de horario, por razones de que la señora Presidenta ha estado utilizando cantidades ingentes de tiempo a lo largo de la mañana, yo tomaría eso como una sugerencia de la Presidencia, pero la decisión creo que corresponde al Grupo Parlamentario Popular puesto que realmente son dos iniciativas que reúnen todos los condicionamientos parlamentarios y están aquí hoy absolutamente vivas.

El señor **PRESIDENTE**: Rectifico mi afirmación anterior. Tiene toda la razón del mundo, y eso el grupo parlamentario debería bien presentarlo oficialmente por escrito a la Mesa o bien que la Mesa y los portavoces llegaran a un acuerdo de anulación de determinadas iniciativas parlamentarias en esta comisión. No se han producido ninguna de las dos cosas, por lo que le pido a la Presidenta de Renfe que rápida y escuetamente conteste a las dos preguntas del señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Entonces, señor Presidente, vamos a iniciar nuestra intervención con el tema de las adquisiciones de Renfe.

La primera cuestión que planteo a la señora Presidenta es que nos informa...

El señor **RIOS MARTINEZ**: Perdón, señor Camisón, para una cuestión de orden.

Pediría que se realice la sesión como se ha venido desarrollando; es decir, que intervenga la Presidenta y que después se explicita la pregunta, porque si no se hace interminable, nos vamos a las cuatro de la tarde. Solicito que se siga desarrollando como se han desarrollado esta mañana las otras dos comparecencias.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, que primero conteste la Presidenta.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Es que sinceramente a una pregunta que diga: materia de adquisiciones, ¿qué voy a contestar? Más vale que me concreten qué quiere decir.

Después dice: disfunciones apreciadas. ¿Qué voy a contestar?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Voy a intentar clarificarle las cuestiones que deseo conocer, señora Presidenta.

La primera es que nos detalle el contrato de adjudicación, por 25.000 millones de pesetas, a un consorcio liderado por CAF; detalle de este contrato, a qué material se refiere, qué precios, qué tipo de concurso se ha empleado para adjudicarlo, qué plazos y con qué financiación se lleva adelante.

La cuestión siguiente se refiere a un tema que ya en alguna ocasión ha sido planteado por mi grupo pero que sigue vivo. Querría conocer en qué situación se encuentra y qué nuevas noticias hay al respecto. Se refiere a que Renfe ha decidido paralizar la adquisición de las locomotoras de gran potencia S-252 a causa de defectos surgidos en las mismas. Me gustaría conocer si esos defectos detectados han ido a más o han ido a menos.

En la cláusula segunda del contrato de adquisición de 75 locomotoras de gran potencia, suscrito en marzo de 1989, se establece que todas ellas se servirán en ancho europeo, por tanto, se adquirieron para circular por el corredor ferroviario de alta velocidad Madrid-Sevilla, surgiendo ahora los defectos justamente porque están circulando por otras vías distintas a esa modernísima vía. Me interesa conocer si esto está confirmado o no y si esos defectos han ido a más.

En contestación parlamentaria a este diputado sobre el tema, en fecha 27 de julio de 1990, el Gobierno manifestaba que se habían adquirido dichas locomotoras —una vez que se comprobó que no eran necesarias en el corredor— para otros cometidos, incluso para arrastrar trenes de mercancías a 120 kilómetros por hora. Al existir ya experiencia al respecto, puesto que el Gobierno dijo que ello se produciría en el segundo semestre de 1990 y ya ha pasado 1991, 1992, 1993 y el tiempo transcurrido de 1994, querría saber si en estos casi cuatro años se ha constatado

que esas locomotoras han transportado mercancías a esa velocidad y qué cantidad ha sido arrastrada por estas locomotoras.

En la contestación parlamentaria a que me refiero, y que está todavía sin clarificar, también se nos dice que, a fecha 2 de marzo de 1993, se habían servido 14 unidades completas y los componentes para las 60 restantes. Queremos preguntarle si ya están todas completas, o si se va a interrumpir el contrato, y qué faltaría por servir de las unidades acordadas en dicho contrato.

Tengo a la vista, señora Presidenta, el contrato de adquisición de estas 75 locomotoras eléctricas de línea de la serie 252, suscrito entre Renfe y el Consorcio liderado por Siemens, Kraus, Thyssen, Material y Construcciones y Asea Brown Boveri, y en la página 7, segunda cláusula, se dice textualmente que el precio total de esta adquisición es de 39.900 millones de pesetas, que todas las locomotoras se servirán en ancho de vía europea y las que hubieran de fabricarse en España también serían en ancho de vía europeo. Como en este asunto se están haciendo afirmaciones que crean confusión, la última de ellas producida recientemente, el 28 de febrero de este año, cuando el propio ministro, en contestación a una pregunta relativa a este tema formulada por mi grupo parlamentario dice que las 75 locomotoras no eran para el proyecto Madrid-Sevilla sino que fueron compradas para funcionar en toda la red, quiero dejar constancia en esta Comisión, de una vez por todas, que esa afirmación es absolutamente falsa puesto que aparece clarísimamente reflejado en la cláusula segunda del contrato de adquisición; que luego se dieran cuenta que realmente no eran para esa vía, fue un cambio posterior al contrato formal que se tiene. Este es un tema que me interesa.

Los defectos que se han detectado en esta adquisición se nos ha dicho en alguna ocasión que se referían sobre todo a los equipos eléctricos de potencia y equipos de «software» de control, y nos interesa conocer en estos momentos si estos defectos, habida cuenta del tiempo pasado, se confirman o ha aparecido alguno más.

Algo similar ocurre con la adquisición —otra adquisición—, de ocho unidades para el tren de alta velocidad por importe de más de 20.000 millones de pesetas, que en el contrato también estaban en ancho europeo para la línea de alta velocidad y ahora se hacen circular por vías convencionales incluso con tramos que no están en las mejores condiciones. Pregunto, ¿hay ya alguna contrastación, por parte de Renfe, que a estas unidades de AVE que van a circular por vías que no se han preparado para estas velocidades van a tener disfunciones como ha ocurrido con las locomotoras?

Esto, señor Presidente, en cuanto a las adquisiciones. Respecto al otro asunto, resumiendo, siendo consciente de la hora, planteo a la señora Presidenta los siguientes temas:

El señor **PRESIDENTE**: ¿Referidos a las preguntas?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Sí, en el caso de disfunciones, que era una cuestión en el orden del día.

Me refiero que está ya contrastada la incompatibilidad por falta de interoperabilidad entre el sistema de alta velocidad español y el francés.

Se nos ha dicho que en el futuro, cuando se produzca la extensión de la red de alta velocidad española y llegue a la frontera francesa, para que pueda haber circulación de la red, del material móvil español fuera de las fronteras españolas, será precisa la adquisición del nuevo material que deberá pertenecer necesariamente a una nueva generación de trenes tetracorrientes y al sistema europeo ATP. Le pregunto, señora Presidenta, ¿cuánto va a costar la adquisición de este material nuevo para hacer interoperables los sistemas de alta velocidad francés y español?

La siguiente cuestión se refiere a la situación del Museo Nacional del Ferrocarril, que el Gobierno recientemente, justamente en fecha 15 de abril pasado, sobre nuestra inquietud respecto a la seguridad de estos temas, y habida cuenta que el propio ministerio... **(Risas.)**

¿Puedo seguir, señor Presidente?

Habida cuenta de que el propio Ministro de Cultura establece que los bienes muebles custodiados en este Museo tienen la consideración de bienes de interés cultural, el Gobierno, justamente el 15 de abril de este año, decía a este diputado que en la actualidad éstos y otros vehículos situados en el exterior del Museo están protegidos día y noche por un servicio de seguridad y vigilancia contratado las veinticuatro horas del día, y resulta que con esta afirmación nos encontramos que a pesar de eso llega la noticia de que con un camión tiran la pared del museo para llevarse tres unidades, que la directora estuvo de paseo en el «tren de la fresa» todo ese día, y que las personas que asaltaron con derribo y con ruido el museo se llevaron material histórico por valor cercano a los 30 millones.

Como esto ocurre a pocos días de esa aseveración del ministro de que estaba las veinticuatro horas del día perfectamente custodiado preguntamos cómo es posible que un servicio de veinticuatro horas no se enterara, ¿o es que no había? En ese caso, la información parlamentaria del ministro no se ajustaba a la realidad y se había contestado con absoluta ligereza. Además, existe otro tipo de preocupación en las personas interesadas en estos bienes culturales de descubrir el verdadero motivo de este interés en llevarse piezas históricas que pueden ser por razones culturales, por razones históricas de coleccionista, o incluso por razones de espionaje industrial. **(Risas.)** Sí, efectivamente, señorías, y el tema se está estudiando a fondo a través de determinada universidad de Madrid. Hablo sobre cuestiones perfectamente contrastadas. Contrasta, además, con la frivolidad con que se está llevando adelante esta cuestión, al enterarnos también de que hace un mes la conservadora de este museo está cediendo a su marido las vagonetas históricas para hacer excursiones a lo largo del recorrido. Por tanto, le pregunto cómo se consiente, si tiene conocimiento, y, si no tiene conocimiento, si va a hacer algo y va a depurar responsabilidades.

La siguiente cuestión, señor Presidente, se refiere a que nos llegan constataciones de que determinada compañía de seguros, perteneciente, por cierto, al grupo IGS, cobró 24 millones de pesetas de primas por el seguro de vida de ac-

cidentes de Renfe, pero luego no paga los siniestros. Los miembros de la comisión que decidieron la adjudicación supieron que esta sociedad de seguros estaba en el coaseguro cuando recibieron las pólizas y que la Federación de Transporte Sindical, que medió en esta negociación, cobró una comisión de cuatro millones por estas primas, sin que se abonaran directamente, sin pasar por ninguna corrección, dice el informe. Le rogamos nos informe sobre esta eventualidad.

Señora Presidenta, a mí me preocupa, porque soy también miembro de la Comisión Mixta que controla las acciones del Tribunal de Cuentas en esta Cámara y en el Senado, las permanentes irregularidades que está detectando el Tribunal de Cuentas hasta llegar a afirmar, en el último informe que hemos recibido, que una gran parte de las cuentas de Renfe no representa la realidad económico-financiera de la compañía, lo que hace que los presupuestos consecuentes no estén normalmente distorsionados. Por ejemplo, 756 millones pagados a Catertren mediante facturas ficticias o esos 467 millones, abonados a Medicalia, que el auditor califica de excesivos, la ausencia de soporte documental de las relaciones de Datsa con sus subcontratas en la facturación de Renfe por paquetería, hasta un montante de 2.000 millones de pesetas; o que Renfe haya pagado sobresueldos a los delegados especiales de Hacienda —son afirmaciones del Tribunal de Cuentas— en la compañía ferroviaria al margen de sus emolumentos. En definitiva, una serie de cuestiones que más o menos correspondían a ejercicios anteriores, pero que el Tribunal de Cuentas, al adoptar la decisión de llevarlos adelante, incluye en la auditoría desde el año 1989 hasta la actualidad, con lo cual también se incluye la gestión actual en esta materia.

Por tanto, queremos preguntarle, puesto que este debate está abierto, qué noticias nos puede dar la señora Presidenta de Renfe respecto a estas cuestiones que están planteadas en estos momentos y que se refieren, sobre todo, repito, a Catertren, a Datsa, a Medicalia y a la Delegación de Hacienda en Renfe.

Habida cuenta de la hora que es, con esto termino mi actuación, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Sala, Presidenta de Renfe.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Rogaría al señor Camisón que, como son cosas muy concretas, me permitiera atenerme al Reglamento de la Cámara y poderle contestar por escrito sobre estos temas, aunque querría hacer unas pequeñas precisiones para evitar malos entendidos.

Una es preguntarle si los contratos de mutuo acuerdo se pueden cambiar. ¿El contratante y el que contrata pueden cambiar los contratos de mutuo acuerdo? Sinceramente, creo que sí. Este tema se lo contestaremos por escrito, en detalle, pero todo el tema de si se compraron locomotoras para el ancho internacional y han acabado en ancho nacional, es porque se cambió el contrato, sencilla y lisamente, y como es de sabios rectificar, así se hizo. Estas locomoto-

ras —también se lo contestaremos técnicamente, pero para aclararle— no crean ningún problema por el cambio de ancho. Los problemas que están presentando son de tipo informático y de software.

Sobre las ocho unidades que estaban en ancho europeo, se firmó un nuevo contrato. Voy a ver si le puedo mandar los nuevos contratos, las ampliaciones de contrato o cambios de contrato donde se han cambiado las cláusulas, pero yo no había oído nunca que, de común acuerdo, no se pudieran cambiar los contratos.

Respecto a la incompatibilidad sistema español-francés, los trenes que circulan por la línea de alta velocidad han circulado en pruebas por las vías francesas. Se hizo una pregunta parlamentaria, se contestó con esta frase tan escueta: Han circulado en pruebas por las vías francesas. No existe ningún problema. No sé quién lo preguntó, pero se dio esta respuesta. Creo que si nos ponemos a hacer otras consideraciones, nos equivocamos en este tema.

Sobre los demás asuntos, le contestaré por escrito. En cuanto al del Tribunal de Cuentas, sólo ha auditado el ejercicio 1989 y amplía la auditoría que hizo de 1989 sólo para Datsa, Medicalia, Catertren y la Delegación de Hacienda. Como muchos de estos temas ya están solucionados, se lo diremos al Tribunal de Cuentas. Sólo amplían la auditoría para estos temas. Estuvieron el otro día en mi despacho con la resolución que tomaron. La verdad, y ya lo dije una vez aquí, en el primer tema nos encontramos con que el trabajo que hizo oficialmente el Tribunal de Cuentas es distinto de lo que ha salido en la prensa. Nosotros, desde un punto de vista oficial, hemos hecho las alegaciones al trabajo del Tribunal de Cuentas, pero no hemos podido hacer las alegaciones oficiales a lo que salió en la prensa porque es oficioso. O sea, que a veces se producen cosas curiosas en esta vida. Todo esto es tan prolijo que lo podemos contestar por escrito, hechas estas precisiones, si usted estuviera de acuerdo.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Efectivamente, estoy de acuerdo, señora Presidenta, y le agradeceré que me manden esos informes. De todas formas, ya debo dejar constancia, en la rapidez de este final de Comisión, de que advierto —y quizás es la primera vez que se admite oficialmente— que tanto en el contrato de las locomotoras de gran potencia como de las unidades Alsthom ha habido una rectificación, lo que no critico, porque rectificar es de sabios, pero es la primera vez que se reconoce que la primera decisión era errónea y que, por tanto, ha sido necesario rectificar la primera decisión errónea.

Respecto al tema de la interoperabilidad, el documento oficial, que yo tengo firmado por el señor Ministro, dice textualmente lo siguiente, contrario a lo que usted afirma —no sé quién tiene la razón—: En el futuro —leo solamente el final del estudio que se manda, no entro en los detalles—, cuando se produzca la extensión de la red de alta velocidad a la europea, con la conexión de la red española, será precisa, para circular, la adquisición de nuevo mate-

rial, que deberá pertenecer necesariamente a una nueva generación de trenes tetracorriente y con sistema europeo ATP, que hoy no tiene. Y mi pregunta es muy sencilla: como esto significa más coste, yo lo que ruego es que en ese informe que me envíe se haga énfasis sobre cuánto más supone esto de presupuesto a sumar a la alta velocidad española. Me limito a lo que afirma el Gobierno y que firma el Ministro.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Pero las locomotoras de los trenes de alta velocidad han hecho todas sus pruebas en las líneas francesas. Es así de claro.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Pues entonces el señor Ministro tendrá que corregir.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Y en cuanto a la interpretación que hace del otro tema, es usted libre de hacerla.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, aquí es libre todo Diputado de decir con buenos modos aquello que crea oportuno y cualquier compareciente, con los mismos modos, contestar.

Gracias, por la asistencia a esta sesión tan interesante y recuerdo a todo el mundo que esta tarde a las cuatro y media seguimos con nuestra reunión.

Gracias, señora Presidenta.

Se suspende la sesión.

Eran las dos y treinta y cinco minutos de la tarde.

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

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA (BAUTISTA PEREZ), PARA INFORMAR DE LOS GASTOS Y FUNCIONAMIENTO DEL INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000667.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, bienvenidos.

Gracias por su presencia aquí, señor Director del Instituto Nacional de Meteorología. Su presencia se debe a una solicitud de comparecencia del Grupo Parlamentario Popular. Señor Director, de acuerdo con la pregunta que se le ha hecho, puede usted exponer la información que crea oportuna para dar satisfacción al Diputado demandante y al resto de miembros de esta Comisión.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA** (Bautista Pérez): Muchas gracias. En primer lugar, quiero agradecer la oportunidad que se me brinda de explicar el funcionamiento del

Instituto Nacional de Meteorología, puesto que creo que en los últimos nueve años ningún directivo del Instituto Nacional de Meteorología ha sido llamado a alguna de las Comisiones del Parlamento para informar de nuestra actividad. Por tanto, quiero agradecer la oportunidad que se nos brinda.

He traído aquí una serie de documentación, que pongo a disposición de SS. SS., que me va a permitir ahorrar en datos la presentación que quiero hacer. Es la primera memoria de la actividad del Instituto. Consta de dos partes. La primera parte es prácticamente un balance de la actividad desarrollada desde 1980 a 1992, con un gran lujo de detalles, y la segunda parte es una memoria típica de la actividad de 1982. En esa publicación se puede obtener gran parte de la información que, en detalle, pueda ser de interés de sus señorías. Voy a hacer una exposición más superficial, pero que va a requerir cierta extensión dado que, como he dicho antes, es la primera vez que se viene a explicar la actividad del Instituto Nacional de Meteorología.

En primer lugar, es necesario explicar qué es el Instituto Nacional de Meteorología. Es una Dirección General de carácter administrativo, que está, como todos ustedes saben, en el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, adscrita a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Vivienda. Sus primeros antecedentes administrativos se remontan a 1860, por tanto, tiene 134 años de existencia. Es una organización que consta de 116 oficinas repartidas por todo el territorio nacional —lo cual es un dato que ayuda a entender la complejidad de su actividad—, que se distribuyen entre 15 centros meteorológicos territoriales, 32 oficinas meteorológicas en aeropuertos, 25 oficinas meteorológicas en Defensa en bases militares, 42 observatorios, el Centro de Predicción y Vigilancia de Defensa en las oficinas del Estado Mayor y los servicios centrales en la Ciudad Universitaria. Tiene 1.536 empleados a finales de 1993, que se distribuyen entre 208 facultativos de meteorología, del cuerpo A; 257 técnicos ayudantes, cuerpo B; 707 funcionarios de los cuerpos de observadores y administrativos calculadores, cuerpo C; 177 laborales y 187 funcionarios de otros cuerpos. En total, 1.536 empleados que se distribuyen como sigue: 1.014 en la organización regional —es decir, aproximadamente un 66 por ciento de toda la plantilla está distribuido entre esas 115 oficinas que decía antes— y 522 en los servicios centrales —un 34 por ciento.

Yo creo que es importante dar una idea de quiénes son los usuarios del Instituto Nacional de Meteorología. Esto es algo que ha evolucionado mucho en los últimos años. Hasta principios de los años 80, los principales usuarios eran, sin lugar a dudas, la aviación civil y militar, que de hecho absorbían casi el 50 por ciento de los recursos humanos totales en la atención directa a este usuario, con presencia física, destinados físicamente en los aeropuertos y bases militares —eso da una idea de la importancia que tenía la aviación civil y militar; de hecho, hasta el año 1978 el Instituto Nacional de Meteorología estaba adscrito al antiguo Ministerio del Aire—; en segundo término, con un nivel de importancia ya menor, estaban el sector marítimo pesquero, los medios de comunicación —y por tal enten-

demos el público en general—, el sector de seguros, el sector agrícola y las universidades.

Durante los años 80, se puede decir que prácticamente a partir de los problemas motivados por las grandes inundaciones de 1982 en Valencia y de 1983 en el País Vasco, adquiere la máxima prioridad el sector de protección civil, en sentido amplio, y por tal entendemos no sólo las autoridades de Protección Civil, sino también el Icona y los demás organismos con competencias en la lucha contra incendios forestales, el Consejo de Seguridad Nuclear, etcétera. Este es el sector de hecho que actúa como motivación política para imprimir una modernización tecnológica del Instituto Nacional de Meteorología y un cambio de filosofía operativa durante los años 80. Asimismo, en la segunda mitad de los años 80, se comienza a producir una fuerte expansión de la demanda y una diversificación creciente de la procedencia sectorial de los usuarios, consecuencia en parte de las mejoras que se aprecian por el lado de la oferta del Instituto Nacional de Meteorología. Los usuarios se extienden a sectores tales como el sector turístico, la energía, la construcción, el transporte por carretera, etcétera, además de los otros sectores que van ampliando y profundizando en sus exigencias de tipo tradicional.

Quizá sea de interés para todos saber cómo se organiza la estructura productiva, la cadena de producción, por decirlo de alguna manera, del Instituto Nacional de Meteorología, algo que es poco conocido y es fundamental a la hora de saber por qué se organiza de una manera y no de otra. En primer lugar, hay que decir que el Instituto Nacional de Meteorología, como cualquier servicio meteorológico nacional del mundo, dispone en la práctica de dos cadenas de producción bien diferenciadas: una, la que fabrica los productos perezcos, que el público asocia con las predicciones de cero a cinco o siete días y los datos de tiempo reciente —el tiempo que ha habido en las últimas veinticuatro horas, por entendernos; éstos son productos perezcos, su consumo tiene que producirse en unas horas, después deja de ser útil—, que es una cadena de producción con unos requerimientos muy concretos, diferentes a su vez de la otra cadena de producción, por llamarlo de alguna manera, que es la que fabrica los productos no perezcos, que se asocian en la jerga meteorológica principalmente con los productos de tipo climatológico.

La cadena de producción de los productos perezcos, también llamado sistema nacional de predicción, funciona en tiempo real. Esto plantea unos requerimientos de alta criticidad técnica y de gran consumo de personal; tiene que funcionar las 24 horas del día durante los 365 días del año. Esta cadena de producción se basa en la práctica en un sistema de observación compuesto por varios subsistemas, como son: la red de observación sinóptica, que la componen 91 observatorios, se aprovecha de las oficinas en los aeropuertos, oficinas en bases militares; luego la componen parte de los observatorios que he mencionado antes, concretamente 42 más. En total, son 91 observatorios los que componen la red sinóptica atendida por personal funcionarios del Instituto, del cuerpo de observadores. Luego está la red sinóptica de altura, que la componen 7 estaciones de radio-sondeo. También está la red de estaciones au-

tomáticas, con 233; la red de radares, que al final tendrá 15 radares y en este momento tiene 11 funcionando ya; la red de detección de rayos, de descargas eléctricas; y los satélites meteorológicos, de los que concretamente el Instituto recibe información de cuatro.

Además de estos subsistemas de observación que, salvo los satélites, son totalmente de carácter nacional, el Instituto recibe cada tres horas datos del sistema mundial de observación de la Organización Meteorológica Mundial, que aporta datos de todos los demás servicios meteorológicos del mundo. En base a toda esta información, tanto la específicamente nacional como la que se recibe del resto del mundo, se elaboran las predicciones que habitualmente vemos por los medios de comunicación.

A partir del sistema de observación que permite obtener datos sobre el comportamiento de la atmósfera en cada momento, se concentran todos estos datos a través de un sistema de comunicaciones bastante sofisticado, que permite concentrar en un sistema de proceso informático todos los datos que se reciben del sistema de observación y se introducen en los modelos numéricos. La predicción se basa fundamentalmente en modelos matemáticos que simulan el comportamiento de la atmósfera, a partir de los cuales los meteorólogos, los predictores, interpretan los resultados, pero prácticamente el grueso de la predicción en todo el mundo se hace en base a estos modelos numéricos, y a diferentes sistemas informáticos complejos también. Concretamente en España hemos incorporado hace unos años el sistema McIDAS, desarrollado por la universidad de Wisconsin, que es, yo diría, el sistema más sofisticado y más avanzado en este campo de toda la meteorología mundial. Además, se reciben los resultados de los modelos de predicción numérica del Centro Europeo de Predicción a plazo medio, situado en Reading y de los servicios meteorológicos de Alemania, Reino Unido y Francia.

Con todo este material empieza la intervención humana en la elaboración de las predicciones, propiamente dicha. Comienza en el Centro Nacional de Predicción, situado en la sede central, en Madrid, que analiza la información obtenida de los modelos y de otras fuentes de información; elabora los primeros productos de predicción; los transmite a los diez grupos de predicción y vigilancia situados en diferentes centros, que reciben estos productos, los terminan de elaborar y adaptar a la situación local, y con ello sale la predicción que conocen los ciudadanos en sus respectivas localidades. También hay que decir que esta información la reciben en las oficinas meteorológicas de Defensa equipos del Instituto, equipos de predictores que a partir de esa información hacen un tratamiento local y elaboran las predicciones que utilizan nuestras Fuerzas Armadas.

Puede decirse, por tanto, y por resumir un poco, que esta cadena de producción actúa como una especie de bucle que, partiendo de los datos capturados a nivel local, se transmiten a la sede central en Madrid; se juntan con los datos que se reciben de todo el resto del mundo y se elaboran los productos en diferentes tramos: una parte en Madrid y otra parte en los grupos de predicción y vigilancia locales. Por tanto, el último valor añadido de la predicción

se le da a nivel local, pero el grueso de la fabricación del producto se hace lejos del nivel local. Esto es importante porque cuando no se tiene un conocimiento suficiente de cómo se elaboran las predicciones, se tiende a pensar que se hacen «in situ». Eso —valga la expresión— era un poco la meteorología del pastor. Actualmente las predicciones no se hacen «in situ». Se le puede dar un cierto valor añadido de carácter local cuando se está próximo a una zona, pero el grueso de las predicciones se hace lejos de donde el usuario las recibe.

Esta cadena de producción, el sistema nacional de predicción, tiene diferentes rasgos según el tipo de predicción de que se trate. Es otro elemento que conviene tener presente, las predicciones no son las mismas ni únicas, hay diferentes tipos de predicciones: las predicciones a medio plazo, que alcanzan una semana y se elaboran básicamente entre el Centro Europeo de Predicción a Plazo Medio, situado en Reading, y el Centro Nacional de Predicción, en los servicios centrales en Madrid; las predicciones a corto plazo, de doce horas a tres días se elaboran entre el Centro Europeo, el Centro Nacional de Predicción del Instituto Nacional de Meteorología y los grupos de predicción y vigilancia locales; y por último, las previsiones a muy corto plazo, de cero a doce horas, se elaboran entre el Centro Nacional de Predicción y, sobre todo, los grupos de predicción y vigilancia. Esto tiene importancia cuando veamos luego la organización que estamos adoptando.

De hecho, las previsiones que necesitan sectores como el de Protección Civil, por ejemplo, para avisar de la proximidad de lo que el ciudadano conoce como «gota fría», son principalmente predicciones de muy corto plazo, que se elaboran principalmente en los grupos de predicción y vigilancia.

La cadena de producción de los productos no perecederos, los de tipo climatológico, tiene un funcionamiento en tiempo no real, se pueden elaborar a lo largo de varias semanas, no es tan crítico como las predicciones. Se basan también en un sistema de observación compuesto a partir de 1.510 estaciones termoplumiométricas repartidas por todo el país, 2.149 estaciones pluviométricas, en total, suman 3.659, que están atendidas por colaboradores, es decir, ciudadanos que prestan su colaboración desinteresada y toman los datos todos los días, y en el futuro se irán incorporando los datos del resto del sistema nacional de observación que he mencionado antes. En cualquier caso con estas estaciones, para que tengan ustedes una idea, se recogen diariamente 78.000 datos, lo que al año significa del orden de 28 millones de datos. Toda esta información se concentra y se procesa en los sistemas informáticos del Instituto, tanto a nivel de la sede central como en los centros meteorológicos zonales y a partir de ahí se obtienen los diferentes productos que solicitan los usuarios.

Con todo esto conviene tener en cuenta que casi la mitad de todos los recursos humanos del Instituto, aproximadamente un 46,4 por ciento, se dedican a disponer de la materia prima necesaria para la elaboración de los productos que demandan los usuarios, es decir, los datos en las condiciones de calidad adecuadas para ser utilizados en la elaboración de los productos posteriores. Bien es verdad

que los datos es algo que solicitan muy a menudo los usuarios, es decir, que los datos como tal ya constituyen un producto solicitado por los usuarios, pero un 46,4 por ciento de todos nuestros recursos están dedicados exclusivamente a obtener la materia prima desde la que luego trabajamos para desarrollar los diferentes productos y servicios que ofrecemos a los usuarios.

Las actividades de producción propiamente dichas y de atención directa a usuarios forman, de hecho, una especie de cadena de producción que se soporta en un 57,4 por ciento del total de los recursos humanos dedicados a ello en la organización regional, en las diferentes oficinas regionales que tiene el Instituto a lo largo de toda España, y el 46,2 por ciento restante en los servicios centrales. Esta cadena de producción se extiende luego a nivel europeo con el Centro Europeo de Predicción a Plazo Medio, que, como dije antes, está en el Reino Unido y con la Agencia Eumetsat, que es la Agencia que financiada por todos los servicios meteorológicos de Europa occidental, 17 ó 18 en total, explota y desarrolla los satélites Meteosat que son tan conocidos a través de los medios de comunicación. Luego, a nivel mundial se utilizan todos los datos que se reciben en la OMM, la Organización Meteorológica Mundial.

Entre las tareas dedicadas a la obtención de los datos —a esa materia prima que he mencionado antes— y a la elaboración de los productos que demandan los usuarios, el Instituto consume el 86,5 por ciento del total de sus recursos humanos. Del 13,5 por ciento restante un 9,4 por ciento se dedica a tareas, en sentido amplio, de I+D, es decir, mejora y ampliación de productos, estudio de los diversos fenómenos meteorológicos que inciden más habitualmente en nuestra geografía y el desarrollo de nuevos métodos y técnicas de trabajo. El 4,1 por ciento restante es lo que se dedica a la dirección, gestión económica, de personal, relaciones internacionales, etcétera.

¿Cuál es la estrategia de respuesta que el Instituto Nacional de Meteorología, el INM, ha imprimido desde 1980 a la tendencia que ya se apreciaba entonces de crecimiento intenso de la demanda por parte de los usuarios? En 1980-1981, el Instituto Nacional de Meteorología apuesta decididamente por la modernización de sus estructuras productivas con el fin de aumentar sustancialmente su oferta de productos y servicios, y esto se lleva a cabo en dos etapas muy claramente diferenciadas. En una primera etapa, la que sienta las bases para disponer de un aparato de producción moderno y capaz de ofrecer los servicios que demanda la sociedad, iniciada «de facto» en 1984 —su diseño empezó en el año 1980 ó 1981, pero su puesta en marcha se inició en 1984—, se apuesta por la modernización de la infraestructura tecnológica a través de lo que entonces se dio en llamar el Plan de Innovación Tecnológica, con la recuperación de efectivos humanos —de hecho, se había producido una auténtica descapitalización humana en estos años— y con la introducción de una nueva organización operativa, mucho más polivalente y descentralizada en lo que se refiere a la elaboración de las predicciones, con la creación de los grupos de predicción y vigilancia. En la segunda etapa, iniciada en 1992, además de con-

tinuar con el esfuerzo emprendido en la primera fase, se apuesta por la conversión del Instituto en una organización claramente orientada al usuario.

No me voy a extender, puesto que en la publicación que les he indicado hay información exhaustiva. Sólo quiero decir que el Plan de Innovación Tecnológica, que se diseñó entre 1981, 1982 y 1983, está ya en alto grado ejecutado, permitiendo que, de hecho, España se pueda encontrar entre los cinco o diez países que tienen una infraestructura técnica en meteorología más avanzada y moderna en lo que se refiere a la elaboración de las predicciones.

La recuperación de los efectivos humanos obligó a concentrar el mayor esfuerzo de gestión durante los años 80. Por dar algunos datos muy significativos, en 1984 la edad media de toda la plantilla era de 55 años y la del cuerpo facultativo, el cuerpo superior, era de 59 años. Con la reducción de la edad de jubilación de 70 a 65 años y la entrada en vigor de la Ley de incompatibilidades para los funcionarios, entre 1980 y 1992, en esos 12 años, el Instituto perdió el 46 por ciento de los efectivos que tenía en 1980.

Entre 1984, que es cuando empezaron a ser numerosas las ofertas de empleo público o las oposiciones de ingreso en el Instituto, y 1992 ingresan en el Instituto un total de 692 funcionarios, es decir, el 55,4 por ciento del total de funcionarios que existían en 1992. El 55,4 por ciento de los funcionarios que hay en 1992 han ingresado entre 1984 y 1992. Esto da una idea del volumen de renovación humana que ha habido en estos años. A pesar de este ritmo de ingresos, el Instituto sólo consiguió recuperar el número de funcionarios que pertenecía a los cuerpos especiales de meteorología en 1981 a principios de 1992. A pesar de este ingente ritmo de ingresos es a principios del 92 cuando se recupera el nivel de funcionarios especiales de los cuerpos de meteorología que había en el 81. Lo único que se hace, por tanto, es recuperar la pérdida progresiva de gente que se había producido antes.

De hecho, en 1990 el 59,3 por ciento, casi el 60 por ciento de los facultativos del cuerpo superior, no excedía de dos años de experiencia en su cuerpo. Sin embargo, el efecto de esta rápida renovación se amortiguó, en gran medida, gracias a la promoción interna, ya que vía oposición en turno restringido de promoción interna, entre 1980 y 1992, por cada cuatro técnicos-ayudantes o meteorólogos facultativos (es decir, cuerpo B y cuerpo A) que ingresaban en el Instituto directamente desde la calle, por entendernos, prácticamente otros 9 lo hacían por promoción interna, con lo cual gran parte de la experiencia se pudo aprovechar.

Aprovechando la oportunidad que brindaba esta amplia renovación de los efectivos humanos disponibles se llevó a cabo, entre 1986 y 1992, una profunda reestructuración de la organización regional del Instituto, afectando fundamentalmente a las unidades encargadas de elaborar predicciones. El resultado fue la creación de diez grupos de predicción y vigilancia en funcionamiento continuo las 24 horas del día durante todo el año, a los que se les encomendó las actividades que hasta ese momento se desarrollaban centralizadamente en la sede central del Instituto y en los aeropuertos de tipo específicamente aeronáutico.

Desde el punto de vista numérico, ello representó pasar de una organización regional que en 1982 tenía 222 meteorólogos y técnicos-ayudantes distribuidos en toda la organización regional pero de los cuales 163 estaban destinados físicamente en aeropuertos, bases militares y observatorios, es decir, el 73 por ciento, y tan sólo el 26 por ciento, 59, están en los propios centros, a una organización regional que el año pasado tenía 258 meteorólogos más ayudantes, algo más que en el 82, y la proporción de distribución era justamente la contraria, es decir, aproximadamente el 30 por ciento están destinados en aeropuertos —aunque en éstos quedan ya pocos—, en bases y en observatorios y, en cambio, el 70 por ciento se concentran en los centros meteorológicos territoriales en las unidades específicamente productoras.

El conjunto de las actividades mencionadas ha permitido introducir notables mejoras en la cantidad y calidad de los productos de predicción que elabora el Instituto. A modo de ejemplo, en 1992 los boletines de predicción que elabora cada día el Instituto Nacional de Meteorología proporcionan una cantidad de información, en términos de predicción, sobre lo que va a suceder en las próximas horas o días, para cada una de las provincias españolas que en promedio es semejante a lo que en 1981 el Instituto elaboraba para el conjunto de toda España. Esto tiene mucho que ver con la fiabilidad y la calidad de la información puesto que cuanto más vaga o ambigua sea la información, menos útil es.

Otro rasgo que puede dar una idea del grado de fiabilidad que actualmente ofrecen estas predicciones —en cualquier caso, no es una fiabilidad total, nunca lo será en meteorología— es la cantidad creciente de usuarios que no solamente piden esta información, sino que están dispuestos a pagar cantidades importantes por ella y lo que es más ilustrativo todavía, más que a pagar incluso a tomar decisiones arriesgando cantidades económicas importantes de su propia actividad empresarial. Esto explica algo que es relativamente nuevo en España pero corriente en el resto de la Unión Europea: la aparición de un sector privado crecientemente interesado en la comercialización de los servicios meteorológicos.

¿Cuál va a ser la estrategia del Instituto en los próximos años de cara a los usuarios? El Instituto ha iniciado, como decía antes, en 1992 una segunda etapa en su estrategia de modernización, que tiene como objetivo principal situarse en condiciones de atender satisfactoriamente la mayoría de las peticiones de los usuarios y, además —y esto es particularmente importante—, ser capaz de proporcionar servicios altamente especializados. Es decir, ser capaz de atender en cantidad y en calidad, sobre todo cuando esto último cada vez es más exigente por parte de determinados usuarios, que reclaman una información más especializada.

Para ello se pretende actuar en dos líneas fundamentalmente. Por una parte, en la medida de lo posible —no es posible al 100 por ciento, pero sí en un gran porcentaje—, se pretende estandarizar y automatizar tanto las tareas de elaboración como de suministro de los productos más solicitados por los usuarios con el objetivo de lograr un sistema de atención al por mayor a las demandas de los usua-

rios lo más eficiente posible; es decir que podamos atender el mayor volumen de demandas con el menor costo de recursos. Para ello se ha puesto en marcha el pasado mes de diciembre el servicio teletempo, utilizando las nuevas posibilidades que da la Telefónica en el 906, que ya absorbe en estos momentos, a los cinco meses de su aparición, del orden de 10.000 llamadas al día, consultas de ciudadanos que, a través de este sistema, pueden saber el tiempo que va a hacer en los próximos días, y está prevista la próxima puesta en marcha de nuevos servicios utilizando las posibilidades que ofrece la tecnología de la información y de las telecomunicaciones.

Por otra parte, pretendemos que los recursos humanos que se pueden liberar como consecuencia de la actuación anterior, es decir, como fruto de la automatización de las tareas de elaboración de los diferentes productos del Instituto, se dediquen al desarrollo de nuevos productos para los usuarios, a la mejora de la calidad y fiabilidad de los actuales y al desarrollo de servicios altamente especializados o a la medida, que cada vez con mayor frecuencia nos solicitan empresas o instituciones diversas. Esta es la estrategia que están promoviendo la mayoría de los servicios meteorológicos europeos. Ahora bien, esto implica una serie de cambios organizativos. En parte se han producido cambios importantes en los años pasados, como he mencionado antes; en parte estamos produciendo nuevos cambios para acomodar la estructura organizativa, la distribución de los recursos humanos del Instituto a las nuevas condiciones.

Los cambios que tenemos previstos y que se están llevando a cabo ya son básicamente los siguientes. Se pretende crear en los 15 centros meteorológicos territoriales secciones de relación con los usuarios que permitan de alguna manera profesionalizar las relaciones con los mismos y no quedar a la buena voluntad y al buen criterio de los diferentes funcionarios; es decir, tener personas que se dediquen exclusivamente a esto. Pretendemos normalizar y automatizar las tareas de las tradicionales secciones de climatología de nuestros centros, reduciendo sus efectivos humanos, lo que nos va a permitir ahorrar 17 meteorólogos y ayudantes. Pretendemos crear en todos los centros secciones de estudios y desarrollos, que serán las que se encarguen de la elaboración de nuevos servicios altamente especializados y de mejorar las técnicas y los productos que ya elaboramos. Pretendemos continuar con la reconversión progresiva de las oficinas meteorológicas en los aeropuertos, reduciendo el personal a lo estrictamente necesario y trasladando el resto a los centros meteorológicos territoriales vecinos, lo que nos va a permitir ahorrar 10 técnicos ayudantes del Cuerpo B. Pretendemos encomendar las tareas de observación al personal de los grupos de predicción y vigilancia en tres centros: La Coruña, Santander y Palma de Mallorca, y reducir en parte el de Murcia, lo que permitirá aprovechar mejor 14 observadores, funcionarios del Cuerpo C. Y pretendemos incrementar sustancialmente la dotación de predictores de los grupos de predicción y vigilancia regionales, pasando de los 62 predictores que teníamos a finales de 1993 a 102 a finales de este año, lo que supondrá un crecimiento del 65 por ciento

de nuestra capacidad de elaboración de predicciones, si bien ello lo haremos concentrándolo en unos pocos grupos de predicción y vigilancia, para poder garantizar una mayor capacidad de producción en base a las evidentes economías de escala.

Todos estos cambios van a afectar a 118 funcionarios, dentro de las 1.014 personas, entre funcionarios y laborales, que están actualmente destinadas en la organización regional del Instituto; de esos 118 funcionarios afectados, 68 mejorarán retributivamente, 36 se mantendrán igual y 14 perderán dinero. De estas 14 últimas personas, tres se sitúan en el centro de La Coruña, cuatro en el centro de Santander, cinco en el centro de Tenerife, una en Palma de Mallorca y otra en el centro de Las Palmas. No obstante, en el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente se tiene prácticamente acordada la solución para cada una de estas personas, con el fin de que no pierdan dinero.

Hasta aquí lo que quería decirles en cuanto a la organización o funcionamiento del Instituto.

Por lo que se refiere a los gastos, puesto que la comparecencia tenía que ver con los gastos y el funcionamiento, he de decir que el Instituto Nacional de Meteorología dispone de un presupuesto total, aprobado por el Parlamento, que asciende a 10.855 millones de pesetas para 1994. Este presupuesto está distribuido de la siguiente forma: 5.118 millones para gastos de personal, lo que representa, aproximadamente, un 47 por ciento del total del presupuesto del Instituto, y en relación con el total del presupuesto aprobado para el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente un 2,4 por ciento de la partida de gastos de personal; 1.923 millones, aproximadamente, para gastos de conservación, mantenimiento y comunicaciones, principalmente (capítulo II), lo que representa un 17,7 por ciento del total del presupuesto del Instituto, y respecto al total del presupuesto en este concepto (capítulo II del Ministerio) un 4,6 por ciento; 2.000 millones para inversiones (capítulo VI), lo que representa un 18,42 por ciento del total del Instituto y un 0,27 por ciento del total del Ministerio en este concepto; 743 millones en el capítulo IV y 1.071 millones en el capítulo VII, lo que, sumadas ambas partidas, asciende a un total de 1.814 millones, orientadas prácticamente en su totalidad a pagar cuotas de organismos meteorológicos internacionales, principalmente EUMETSAT (la agencia que construye y explota los satélites METEOSAT), que es la partida mayor, y también el Centro Europeo de Predicción a Plazo Medio, la Organización Meteorológica Mundial, el IPCC (el grupo gubernamental que creó Naciones Unidas para el estudio del cambio climático), lo cual representa (capítulos IV y VII) el 16,71 por ciento del total del presupuesto del Instituto.

El presupuesto total aprobado en 1993 por el Parlamento ascendió, en números redondos, a la cantidad de 9.378 millones de pesetas. Por tanto, el presupuesto aprobado para 1994 ha supuesto un crecimiento nominal de un 15,74 por ciento (1.476 millones) y un crecimiento real, según se produzca la inflación, en torno al 11 por ciento. La mayor parte de esta cuantía (de hecho, 1.146 millones)

obedece al crecimiento en las contribuciones de España a los nuevos satélites meteorológicos que está desarrollando EUMETSAT.

La evolución de las diversas partidas presupuestarias del Instituto en el período 1980/1992 la pueden ver en la publicación que les están entregando en estos momentos. Quizá merezca la pena tomar conciencia del salto que ha habido en las diferentes partidas del Instituto; concretamente, en 1982 se aprobó un presupuesto de inversiones en pesetas constantes 3,5 veces mayor al que había en 1980 —conviene decir que el capítulo VI del Instituto, en 1980, era de 76 millones de pesetas, 76 millones de pesetas que, aun siendo de 1980, daban para poco—, produciéndose un esfuerzo ya importante entre los años 1981 y 1982, que significa multiplicar por 3,5 en pesetas constantes. En 1983 se multiplica por dos veces y media el presupuesto de 1982 y así van incrementándose sustancialmente todas las partidas, lográndose una inversión económica verdaderamente excepcional en la historia del Instituto y que la pueden ver con detalle en la publicación que se les ha distribuido. En esa publicación pueden ver incluso en qué conceptos se ha invertido toda esta cantidad de dinero. Por tanto, no me voy a extender en ello.

En 1993, el presupuesto, como dije antes, que inicialmente fue en su totalidad de 9.378 millones de pesetas, tras diversas modificaciones de créditos, ascendió a un total de 11.090 millones. De este último presupuesto, la ejecución real en obligaciones reconocidas fue la siguiente: en el capítulo II, el 92,8 por ciento; los capítulos IV y VII, cuotas internacionales, el cien por cien; el capítulo VI, el 80,3 por ciento. En total representó el 92,1 por ciento.

El presupuesto de 1994, en su capítulo de inversiones, capítulo VI, que dije antes, tiene 2.000 millones de pesetas. Se distribuye prácticamente, por resumir, en el superproyecto, que concentra el 79,1 por ciento del total de las inversiones del Instituto, el relativo a la vigilancia y predicción meteorológica (artículos 62 y 63). Luego hay otro superproyecto, el de climatología e impacto ambiental, con 111 millones; el conocido como aplicaciones meteorológicas y climatológicas, 67,5 millones, y principalmente se refiere a instrumentación en aeropuertos y bases militares, y el programa nacional del clima, así como el artículo 63, mobiliario y enseres, 36 millones, y el artículo 64, investigación y otros costes, 72 millones.

Espero no haber sido muy exhaustivo con las cifras, pero, en cualquier caso, todos estos datos, con mucho más lujo de detalle, los tienen en esa publicación. No obstante, verán que se introducen unas páginas dedicadas a erratas que se deslizaron en la versión que se llevó a imprenta. Por tanto, las hojas que se adosan constituyen la versión correcta. En esa publicación tienen con mucho más lujo de datos todas las informaciones que les he dado.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el señor Camisón, en nombre del Grupo Popular.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Desde el Grupo Parlamentario Popular, señor Director del Instituto Meteorológico Nacional, le agradecemos la información global que

nos ha facilitado, entre otras razones porque si después de nueve años no había ocasión de que se diera una información tan exhaustiva, bienvenida sea, y se lo agradezco desde ese ángulo. Pero, por mi parte, voy a ser mucho más concreto, ya que a nuestro Grupo, sin dejar de valorar los datos que nos ha dado, en este momento le interesa, sobre todo, la relación del Instituto con el transporte aéreo.

Justamente el 16 de este mes, en el Aeropuerto de Barajas, un avión se salió de la pista, por patinar por la lluvia. El sindicato de pilotos aseguró públicamente que la nave había recibido información meteorológica incorrecta. Se trataba de una aeronave de la Compañía Spanair, en un vuelo de Barcelona a Madrid, que sobrepasó en 150 metros el final de una pista de aterrizaje de Barajas. Se puso en riesgo la vida de 153 personas, parte de ellas el equipo de fútbol de Toledo, con el alcalde de la Ciudad Imperial a la cabeza. Afortunadamente no hubo víctimas, pero inmediatamente el sindicato de pilotos, SEPLA, hizo público un comunicado acusando a los servicios de meteorología del aeropuerto como cocausantes de este incidente, por el hecho de haber dado a la nave una información meteorológica incorrecta. Se intentó por todos los medios que el aeropuerto manifestara su opinión, pero hubo un mutismo total respecto a este hecho. Ahora, lo que queremos es que usted hable aquí de este hecho denunciado por el sindicato de pilotos, ya que se trataba, además, de un moderno aparato, MD-83, en perfectas condiciones. Lo cierto es que sufrió un problema de «aquaplaning». Este sindicato hizo público el comunicado diciendo que la torre de control indicó por radio que el viento estaba en calma, lo que era, según el sindicato, con toda seguridad incorrecto. Denuncia el sindicato que sabían que a la media hora después del incidente el viento de cola superaba los 10 nudos, que con esa velocidad y la pista mojada por la lluvia el avión no podía frenar a tiempo. Es decir, con una fuerza eólica de 10 nudos y el terreno mojado, la pista no estaba apta para el aterrizaje, que debía haber sido cerrada o, al menos, cambiada la dirección del descenso.

Eso ocurrió el día 16 de este mes, pero es que hace bien poco también un avión de Aviaco tuvo un accidente en el aeropuerto de Vigo a causa del mal tiempo. Allí tomó contacto con el suelo antes de entrar en la pista y perdió el tren principal, con un deslizamiento sobre la pista. Afortunadamente no hubo víctimas mortales, aunque sí heridos, entre ellos personas muy conocidas de la vida pública. Puede que en este caso hubiera algún problema del estado operativo del ILS, pero, efectivamente, otra vez nos encontramos con que las informaciones meteorológicas han podido influir de una manera decisiva en la seguridad de nuestros aeropuertos.

A raíz de eso, a nuestro Grupo Parlamentario empezó a preocuparle el tema, y ha hecho una serie de iniciativas parlamentarias. De algunas de ellas tengo aquí detalles. Por ejemplo, cómo se generan los mapas que hace el Instituto, teniendo en cuenta el Plan de inversiones que se ha hecho. Sobre todo, dándose la circunstancia de que Barajas, que teóricamente es el aeropuerto primero de España, se ve obligado a pedir parte de la información meteorológica a Francfort (Alemania); que el aeropuerto de Barce-

lona la recibe también defectuosamente y no completa, y que la información que recibe del Instituto, por los aparatos instalados en la oficina de meteorología de aeropuertos, es en muchos casos absolutamente ilegible, como se puede ver en estos documentos que tengo aquí y que están a disposición de la Comisión, originales de las informaciones recibidas por los cuatro conductos.

También se nos ha informado de que existen mapas en el Instituto donde no se fijan ni la fecha ni la hora, teniéndose que interpretar por el predictor el horario de las últimas observaciones. El programa aeronáutico del Instituto no está en relación con lo que esta oficina de meteorología necesita. En estos documentos está también patente.

Se nos han entregado también mapas para hacer las rutas del Atlántico-Sur, y son absolutamente ilegibles. En cuanto a las fotos de satélite son, asimismo, completamente improcedentes, y se nos han aportado copia de los originales que se entregan a los pilotos.

Los mapas de altura previstos, que se reciben en la oficina meteorológica de Barajas, tienen modelos en que no se reciben por otro conducto y con ellos no se puede trabajar. Hemos conseguido los dos conductos, uno perfectamente apto para trabajar y otro, procedente del Instituto, absolutamente inservible. También están a disposición de la Comisión.

La información que se da para las personas que han de predecir o para los pilotos que han de utilizarla son fotocopias, para entregar a las tripulaciones, absolutamente inservibles. Es totalmente impresentable que se entregue a estas personas porque son documentos que están absolutamente inutilizados. **El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.** Esto no es un caso aislado, sino lo corriente.

Las comunicaciones urgentes con el banco de datos meteorológico de Bruselas son absolutamente ilegibles y tampoco se puede utilizar este origen de información. Como en el anterior, no es un caso aislado, sino que se repite con muchísima frecuencia.

El nuevo sistema de comunicaciones meteorológicas, montado por ordenador, funciona con dificultad y no resulta ser más rápido que el antiguo. Tenemos copia de ambos. A las 12,45, hora local, se pide información de sistema antiguo, que responde bien con los TAC-2207, y el sistema nuevo responde a la misma hora con los TAC 1322, que ya no son válidos. Esto es, tratándose de España, en peticiones de Europa; en peticiones de América, el retraso es aún mucho mayor.

Los indicadores de viento del aeropuerto de Barajas sólo tienen viento instantáneo, mientras que es aconsejable por la OACI que el viento sea el promediado. No existe el sistema OPS, por lo que al irse la luz se pierden los datos, señor Director. Se envían cajas de rollos para los facsímiles que cuestan sobre las 8.000 pesetas, de los que se gastan diariamente de dos a tres, aproximadamente, como usted sabe; son rollos absolutamente inservibles. Yo tengo en el despacho uno de estos rollos, que no he traído por quitar espectacularidad a esta comparecencia, pero se observa que están absolutamente quemados y que no son de recibo.

Luego, en funcionamiento se aprecian ciertos detalles. Por ejemplo, no tiene sentido que, por una parte, lo que parece digno de atención, dentro del sistema se controlen las llamadas telefónicas y, por otro lado, una vez que se impide llamar a los funcionarios, se gasten casi 4 millones en una central para llevar adelante la acción.

Todo esto contrasta con una serie de datos que hemos podido estudiar y analizar; por ejemplo, los gastos, en general altos, que se distribuyen intentando demostrar lo contrario. Aquí tenemos salidas de personalidades, incluso algunas suyas, a lo largo y a lo ancho del país y se da justamente la impresión contraria de lo que acabo de decir. En Valladolid, recientemente, el Centro Meteorológico del Duero está a la altura de la mejor tecnología de Europa. Hace poco, en Galicia, el Servicio de Observación Meteorológica no cerrará; el sistema de reformas está asegurado. Sin embargo, esto contrasta con noticias simultáneas donde se desvela el malestar de los observadores de meteorología.

Hoy nos da esta publicación del Instituto Nacional, que yo ya tenía, que está hecha con toda suerte de detalles y de lujo y que contrasta con la escasez de medios a la hora de los temas que afectan realmente a la seguridad de los datos meteorológicos.

Tenemos aquí un boletín meteorológico de una visita a Málaga. En el resumen de gastos anuales se observa el siguiente gasto: se han pagado, en concepto de cuotas internacionales, 56.413.000 pesetas. Nos gustaría conocer cuáles son las cuotas internacionales que puede tener Málaga para que la cuenta suba a esto. Nos interesaría saber —si hoy no lo tiene, nos gustaría que nos lo remitiera— las cuotas internacionales del resto de los centros meteorológicos zonales, así como la suma de los gastos que puedan afectar a toda esta cuestión.

Llegamos al siguiente documento, un informe del jefe de Barajas sobre el estado deplorable en que se encuentra la oficina meteorológica del aeropuerto. Este informe, reciente, de 20 de enero de este año, está firmado, repito, por el jefe de la oficina meteorológica, don Julio Vargas Sánchez, y está dirigido al Director del CMT. No lo especifico pero entresaco los resúmenes más importantes. asegura que las máquinas reproductoras son obsoletas, que los facsímiles de la oficina son antiquísimos, que en los teletipos no se hace mantenimiento, que las peticiones de datos al banco de datos del Instituto tienen grandes lagunas por el fallo del ordenador, y ello unido al retraso que por el MOP-TMA llegan a sufrir los «meta», retrasos superiores a las dos horas, y a veces, dice el informe, se encuentran sin información apropiada para facilitar a las distintas tripulaciones. Este informe oficial llama la atención también sobre que no se puede poner cara al público el autoservicio por existir fallos todavía no subsanados. Y lo más grave es como termina el informe. Dice: Por todo lo expuesto, y como comunicaba al inicio de este informe, nos encontramos fuera de toda norma aeronáutica, con el peligro que ello conlleva.

Por tanto, señor Director, está en juego, por algo transcendente, que afecta al Instituto que usted dirige, parte de la seguridad del transporte aéreo español. Por consi-

guiente, le rogamos informe a esta Comisión qué ha hecho ante estos sucesos o que nos diga si no lo conocía, si se entera ahora, y si lo conocía, por qué ha callado, así como qué tipo de responsabilidades se pudiera exigir; si de todo esto ha informado al señor Ministro o a la Dirección General de Aviación Civil, y, en caso de que haya informado, nos gustaría conocer la fecha y que nos diera copias de ese informe sobre esta situación lamentable, porque en un caso o en otro las responsabilidades serían distintas. En un caso, si usted hubiera informado, la responsabilidad sería superior a usted, pero, si usted se hubiera callado, la responsabilidad sería exclusivamente suya.

Efectivamente, termino resaltando que nos extraña y nos llama la atención el contraste, la contradicción que se da en todo este aspecto de autopropaganda que hemos visto con los viajes, con estas ediciones a todo lujo y con la situación tercermundista de este aspecto, que es el que nos ha dado tiempo a estudiar desde la oposición parlamentaria.

Esto es todo, señor Director, por el momento.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): ¿Grupos que desean fijar posición? (**Pausa.**) Tiene la palabra el señor Ríos, por Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (**El señor Presidente ocupa la Presidencia.**)

El señor **RIOS MARTINEZ**: Señor Director General, quiero agradecer la información que se nos ha dado y la documentación. Es verdad que está comparada con la del año 1992, mientras que la información que nos ha dado de viva voz nos la ha centrado en 1994, sobre todo sobre el contenido de la comparecencia, que era informar de los gastos y el funcionamiento del Instituto Nacional de Meteorología.

En todo caso, me gustaría hacerle tres preguntas y manifestarle un deseo, un deseo por una de las informaciones que ha dado. Yo estuve en el lanzamiento del Hispasat en la segunda fase y junto con él se lanzó el noveno satélite de la India y en ese satélite iban a introducir elementos de control y conocimiento del medio, de la meteorología, etcétera. Pregunto qué ventajas o beneficios puede aportar el Hispasat y si hay posibilidad de que sea explotado para la propia información meteorológica de nuestro país.

La segunda pregunta sería sobre la colaboración. Yo creo que se ha generalizado mucho el uso de la información meteorológica en los medios de comunicación, prácticamente diario en todos los medios, sean escritos, sean audiovisuales. Sin embargo, me gustaría conocer si se ha planteado la colaboración con la estructura educativa o se ha hecho una oferta educativa, puesto que nos iría facilitando resortes o recursos a la hora de plantear un mayor dominio generalizado de las capas más jóvenes de la población. Hay algunas experiencias que empiezan fundamentalmente por visitas a determinados centros, pero no sé si hay una oferta en este sentido.

Por último, usted ha anunciado una serie de reducciones. He podido leer, de pasada, todo lo que era plan de formación, de actualización del personal que está trabajando en el centro, y me imagino que la reducción de recursos

tendrá relación, fundamentalmente, con lo que es la incorporación de la tecnología al Instituto. Si no es así, nos gustaría saber qué tipo de servicios se pueden reducir. Como ha anunciado usted la reducción del servicio de Murcia, yo espero —y éste es un deseo— que no sea porque allí no vayamos a tener lluvia. En todo caso, espero que pueda llover aunque ustedes no lo predigan; si no es así, me gustaría conocer las razones de esa reducción.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Socialista, el señor García-Arrecciado tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Gracias, señor Bautista, por su comparecencia en esta Cámara.

No me cabe la menor duda de que, si el Grupo solicitante hubiese explicitado el motivo de esta comparecencia, el señor Bautista hubiese respondido puntualmente a las cuestiones que preocupan a ese Grupo. Una vez conocidas, también preocupan a mi Grupo y esperamos tener cumplida respuesta. Lo que ocurre es que me alegro de que el Grupo Popular haya planteado esta comparecencia en los términos de absoluta falta de transparencia en los que viene haciéndolo últimamente. Se trata de cantar en un nido y de poner el huevo en otro, se trata de despistar permanentemente a los señores comparecientes y al resto de los grupos parlamentarios que tienen que pronunciarse sobre el objeto de la comparecencia, ocultando sistemáticamente su contenido. Pero me alegro de que eso haya sido así porque hemos tenido ocasión de escuchar con satisfacción, con verdadera satisfacción, el extraordinario esfuerzo de modernización que se está produciendo en los servicios dirigidos por el señor Bautista. Servicios que en los tiempos inclementes que nos ha tocado vivir, bien diferente de aquellos tiempos en los que, hace un siglo, este servicio comenzó, por lo visto, a prestar sus estudios y a ofrecer su información, se han revelado como de una excepcional importancia en muchos aspectos de la vida social.

Nosotros queremos manifestar nuestra satisfacción —y también eso se le agradece al Grupo que ha solicitado esta comparecencia— por tratar en esta Comisión de unos asuntos en los que creo que hay una gestión esplendorosa, de la que vivimos generalmente al margen. Consumimos centenares de horas con los ferrocarriles, con las carreteras, con los embalses, con Telefónica, con las comunicaciones, pero realmente, como bien ha quedado de manifiesto, es la primera vez en muchos años que se produce una comparecencia de esta índole, y algo de eso digo yo que tendrá que ver con el satisfactorio funcionamiento de estos servicios. Algo tendrá que ver para que, durante nueve años de oposición a este Gobierno y a su gestión, nadie haya sentido la necesidad de hacer comparecer al señor Bautista o a sus antecesores en el cargo, para pedirles cuentas de supuestas deficiencias en la gestión; no pongo en duda la existencia de esas deficiencias. Una gestión tan complicada, en un escenario tecnológico tan extraordinariamente lábil como es la predicción del tiempo, supongo

que tendrá imprecisiones, consecuencia de la misma técnica que se emplea en este tipo de actividades. Pero quiero decir que no me cabe la menor duda de que en esto, como en otros aspectos, somos la novena potencia industrial del mundo y me duele ya el alma de escuchar el permanente llanto rastrero de quien se empeña en situar sistemáticamente a este país en la cola de no sé qué tercermundismo, que se alegra constantemente. Somos una potencia industrial, nuestros sistemas de seguridad, nuestros sistemas de funcionamiento, la Administración del Estado, el funcionamiento de la democracia en este país exige la comparación con aquellos funcionamientos de las democracias más avanzadas del mundo. Y ello es así por más que alguien se empeñe permanentemente en arrojar sistemáticas sombras de sospecha sobre el funcionamiento general de los servicios del Estado.

Quiero reivindicar la satisfacción que nos produce el funcionamiento normal de este país, perfectible, sin duda, con esferas y con actuaciones concretas, con áreas de actividad en las que es posible mejorar, y, a lo mejor, posiblemente, una de esas áreas sea esta que estamos considerando en estos momentos, pero ni me considero tercermundista ni quiero dar con mi silencio la aquiescencia a quien de forma permanente insiste en la degradación de la categoría social y humana de la vida de este país. No me parece que ésa sea una actitud que colabore en absoluto con los trabajos de esta Cámara.

Nosotros hemos constatado, por la intervención del señor Bautista, el alto nivel tecnológico y la modernización de las plantillas, la actualización permanente de los recursos técnicos y humanos que utiliza el Instituto para efectuar su oferta de productos de predicción meteorológica, la elevada fiabilidad de las predicciones que formula y la tremenda utilidad de éstas para sectores como la protección civil, la navegación marítima o aérea o el simple ocio semanal. Es un valor bien entendido y respaldado por la opinión de esta sociedad, a nuestro criterio, divergente, como es obvio, de otros intervinientes en esta Comisión, la elevada fiabilidad de los productos de predicción que formula este Instituto. No parece que haya quejas sensibles, desde luego no las conocemos en ningún sector de la multiplicidad de usuarios que se benefician de estos trabajos.

Nos satisface decir, por tanto, que este servicio, según nuestro criterio, tiene un alto grado de aceptación en la opinión pública; nos satisface decir que cumple razonablemente bien, yo diría que algo más que razonablemente bien, las expectativas que tienen puestas los usuarios en sus productos y rechazo tajantemente, con carácter general, los calificativos empleados para el funcionamiento normal de este servicio. Ello no constituye óbice para que se pueda producir, como he dicho antes, en un campo científico tan extraordinariamente complejo como es éste, alguna insuficiencia en la predicción o en los productos de predicción que se ofertan a los usuarios. Sobre esas cuestiones explíquese ahora el señor Bautista, sobre las cuestiones que se han formulado, pero con carácter general quiero decir, señor Bautista, que se vaya satisfecho, que se vaya orgulloso por la percepción que la mayoría de la ciudadanía de este país tiene del servicio y de los trabajos que

usted realiza. Por más que algún profeta se empeñe en insistir, váyase con la seguridad de que el cielo no tiene que caer necesariamente sobre nosotros.

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

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA** (Bautista Pérez): Voy a contestar, en primer lugar, al señor Camisón. Lo primero que tengo que decir, porque yo creo que la afirmación debe ser claramente contestada, es que, desde mi punto de vista, la seguridad del espacio aéreo, la seguridad del transporte aéreo, no corre ningún peligro en lo que se refiere al soporte, a la información meteorológica que se proporciona. Esto es lo primero que creo que es importante dejar claro.

Viendo por orden las cuestiones que usted ha expuesto, y sin perjuicio de que sean para mí una sorpresa, por lo que, como es lógico y fácil suponer, yo no venía preparado para ello, si el señor Camisón quiere disponer de una información más detallada, como me parece que sería lo lógico, yo no tengo inconveniente en remitírsela en los próximos días, pues yo venía creyendo que lo que se quería conocer era lo que se pedía en la comparecencia, gastos y funcionamiento del Instituto Nacional de Meteorología. El Instituto Nacional de Meteorología, como he dicho antes, tiene 116 oficinas y, por lo que yo he oído aquí, prácticamente se han mencionado problemas en Barajas, una de las 116, y algo en Málaga. Y con ese grado de detalle yo no venía preparado, como es lógico, para contestar.

Yendo un poco por orden a las cuestiones de las que he tomado nota, tenía noticias, salió en los medios de comunicación, del avión que se salió de la pista en Barajas, de la compañía Spanair. Sin perjuicio, como le he dicho, de que le puedo enviar una información más detallada al respecto, yo pregunté esa misma mañana a los responsables en este área del Instituto si había habido algún problema por parte nuestra. La contestación fue inequívoca: los servicios de predicción del Instituto, la Oficina Meteorológica en el aeropuerto funcionó correctamente, la información fue dada con toda corrección. Por tanto, las declaraciones que hizo el Sepla fueron totalmente incorrectas, y nosotros discrepamos de ellas.

Otra cosa es que nos pareciese útil salir a la opinión pública a corregir lo que había dicho el Sepla. Pero lo que me transmitieron los responsables, tanto la Oficina Meteorológica en el Aeropuerto como la Subdirección de Predicción, de la que depende esta actividad, en definitiva, en el Instituto, era que la información que se había suministrado a este avión había sido en todo momento correcta y que no había habido ningún problema de los que salió en los medios de comunicación en boca del Sepla.

No obstante, por supuesto, estoy dispuesto a mandar una información mucho más detallada. Esta es una información de la que no tengo en este momento todo el detalle que me hubiera gustado tener en esta comparecencia.

En relación con el problema que hubo del tren de aterrizaje del avión de la Compañía Aviaco, en el aeropuerto de Vigo, no tengo constancia de que haya habido ninguna re-

lación con la información que proporciona la Oficina Meteorológica en el Aeropuerto de Vigo. No tengo constancia de que en ese incidente tuviese la más mínima responsabilidad cualquiera de las oficinas del Instituto Nacional de Meteorología.

Se ha referido después a un problema que hay en la Oficina de Barajas. Yo creo que hay que ubicar el problema de la Oficina de Barajas en el contexto de una organización con 116 oficinas. Y ahora vamos a concretar ese problema. Se han mencionado y se han aportado pruebas irrefutables, porque se nos han mostrado, de documentación que llega en malas condiciones. Yo, particularmente, no conozco con exactitud cómo se ha producido esa documentación. Si quiero decirle que es frecuente, es lo habitual, que prácticamente en todas las oficinas meteorológicas en aeropuertos se tengan varios sistemas de recepción de información. Varios. Algunos no funcionan porque responden al deseo de los funcionarios, funcionarios con muchos años de experiencia, de tener ese tipo de equipos allí; incluso nos plantean problemas de costes de mantenimiento. Pero, evidentemente, no nos soportamos sobre ese tipo de equipos; nos apoyamos en otro tipo de equipos mucho más modernizados y mucho más eficaces. Si esa documentación que usted nos ha mostrado sale de uno de esos equipos obsoletos, a mí no me sorprendería que tuviese ese grado de suciedad, pero yo no estoy en condiciones de afirmar que esa documentación salga del equipo en el cual se soporta la transmisión de documentación con que habitualmente se alimentan las peticiones de las tripulaciones, de los pilotos en Barajas; esta documentación puede haber salido de otro equipo obsoleto.

Tengo que reconocer que, efectivamente, sí tenía noticia de que en una de las fotocopiadoras de la Oficina Meteorológica en Barajas había problemas y se generaba documentación en peores condiciones. Precisamente por eso está en marcha y se prevé que en las próximas semanas se dote una nueva fotocopiadora. Es cierto que desde que se da el primer aviso hasta que se compra la fotocopiadora, siguiendo la Ley de Contratos del Estado, se pueden tardar meses. En cualquier caso, eso no es lo que justificaría ese tipo de documentación.

Conscientes de que la información documental que se da a las tripulaciones, no sólo en el Aeropuerto de Barajas, sino en cualquier otro aeropuerto, es algo que se puede mejorar sustancialmente en base a los nuevos sistemas de informática y de telecomunicaciones, en este momento, y bajo responsabilidad del jefe de la Oficina Meteorológica de Barajas, se está poniendo en funcionamiento, con carácter experimental, lo que se conoce como el autoservicio meteorológico aeronáutico, un sistema que está destinado a suministrar a todas las compañías aéreas y a sus propias oficinas la información, de la que genera el Instituto, que reclamen y que necesiten para sus actividades. Ese sistema está ya empezando a funcionar en el Aeropuerto de Barajas y esa ha sido nuestra respuesta, consideramos que acorde con las posibilidades que ofrece hoy la tecnología, más allá que disponer de una fotocopiadora, que es lo urgente en este momento. La respuesta de verdad, de acuerdo con las posibilidades tecnológicas, es, indudable-

mente, diseñar y poner en marcha un sistema de estas características. Eso es ya una realidad en el Aeropuerto de Barajas y confiamos en que, en los próximos meses, se extienda al resto de los aeropuertos.

En cualquier caso, insisto, se me ha mencionado un problema en una oficina, de las 116 que hay, que se puede referir perfectamente a documentación obtenida de un equipo obsoleto que existe en el Aeropuerto de Barajas, como en muchos otros aeropuertos, coexistiendo y funcionando al lado de otros equipos en perfectas condiciones. Por tanto, el suministro de esa documentación para mí, con todos mis respetos, no es una prueba de nada.

Voy a otro comentario que se ha hecho de cómo funcionan los indicadores de viento en Barajas. No sé exactamente la información que ha citado en qué momento está tomada y a qué se refiere. Lo que sí le puedo decir es que la mayor parte de la toma de datos de observación aeronáutica en Barajas está más que duplicada, es decir, que no se apoya la observación meteorológica en Barajas en un único equipo, sino en varios equipos que proporcionan garantía por varias partidas, por varios lados. En cualquier caso, no sé exactamente a qué se refiere con lo de los indicadores de viento de Barajas.

Me ha hablado de otras cuestiones. En relación con el malestar de observadores, no sé si se refería a observadores del Centro de La Coruña. Decir, en general, malestar de los observadores, cuando es un colectivo de cerca de 700 funcionarios puede dar a entender que hay un estado de sublevación general en el Instituto Nacional de Meteorología. Si me está usted diciendo observadores en el Centro de La Coruña lo entiendo perfectamente. He estado hace poco en La Coruña, he estado reunido cinco horas con todo el personal del Centro de La Coruña y me han manifestado —no ha hecho falta que me expliquen su problema, porque lo conozco— su malestar y sus inquietudes, por la sencilla razón, como he dicho al principio, de que hay tres observadores que van a perder dinero, si no se remedia. Ya he explicado que la solución está establecida en el Ministerio, pero, evidentemente, ellos no lo saben. Son tres observadores que saldrán tras un concurso y, por tanto, los candidatos a perder dinero son siete. Entiendo que son razones suficientes para tener un malestar que, si es al que se refiere S. S., encuentro perfectamente comprensible, pero que, como he explicado, está en vías de solución.

No creo que la situación general del Instituto sea de malestar. Se les ha entregado una Memoria, que, dicho sea de paso, creo que no es una memoria al uso; pienso que hace un alarde de datos y de información que no es lo habitual en las memorias, que sólo van de autopropaganda. En esa información es posible encontrar errores y fallos, cosa que no se ha tratado de ocultar. Cuando uno busca autopropaganda, normalmente son muchas fotos y unas cuantas afirmaciones difícilmente refutables. Una de las cosas que se ofrece en esa Memoria, ahora mismo no recuerdo la página, pero se puede encontrar en la primera parte, es precisamente el cuadro comparativo de cuánto han mejorado las retribuciones, en pesetas constantes y quitado el componente de trienios y antigüedad, de todo el personal que estaba en 1985 comparado con las de 1993.

Realmente dudo que haya algún organismo de la Administración pública española que haya podido brindar una oportunidad de promoción como la que ha ofrecido el Instituto Nacional de Meteorología y que, de hecho, se ha traducido en una mejora retributiva verdaderamente espectacular. Por tanto, no creo que el ambiente, repito, sea de malestar, como S. S. indicaba.

Por último, ha mencionado que hay una partida de gastos de 56.400.000 pesetas de cuotas internacionales del Centro de Málaga. No conozco esta partida, no sé a qué se refiere. Me extraña mucho que haya esa partida. Algo en su información es incorrecto, es erróneo. Las cuotas internacionales se pagan desde la sede central.

La pregunta que me hacía S. S. de qué otros centros tienen cuotas internacionales me gustaría contestársela con más tiempo, pero me atrevería a anticiparle que no hay ningún centro que tenga asignado cuotas internacionales en su presupuesto.

Desconozco el informe que me mencionaba antes el jefe de la Oficina Meteorológica del Aeropuerto de Barajas, de 20 de enero, dirigido al director del Centro Meteorológico y Territorial. Si se refiere a problemas del estilo de que la fotocopidora funciona mal, entiendo que ese tipo de informes no me llegan. Y, desde luego, yo no me atrevería a elevar un informe de esas características al señor Ministro. Creo que el país necesita otro tipo de dedicación por parte de un ministro. Pero voy a solicitar ese informe, voy a enterarme de qué se alega por parte del jefe de esa Oficina, que también tengo que decir que está recién nombrado y recién incorporado de la compañía Iberia. Por consiguiente, es posible que si nada más llegar ha hecho un informe no tenga una idea cabal de lo que pasa en la Oficina.

Respecto a las preguntas que me ha hecho el señor Camisón, si quiere, en los próximos días, puedo enviarle una información más detallada.

El señor Ríos me ha planteado tres cuestiones. En primer lugar, qué beneficios puede aportar el Hispasat para la actividad meteorológica.

En principio, el Hispasat podría ser útil en cuanto a sistemas de comunicaciones. Las comunicaciones vía satélite es una de las opciones que estamos considerando en el Instituto. Sería una opción que habría que evaluar entre las diversas opciones de diferentes sistemas de comunicaciones que ofrece, hoy por hoy, el mercado. Indudablemente, estamos en contacto ya con Hispasat y estudiando la posibilidad de utilizar sus servicios como medio para abaratar nuestro coste de comunicaciones, que es uno de los más altos que tenemos.

Por tanto, sí estamos estudiando esa posibilidad y sí puede ser, efectivamente, una vía interesante para nosotros.

Por otra parte, me ha hablado S. S. de la posibilidad de colaborar con las estructuras educativas. Es tradición en el Instituto, tanto en sus servicios centrales como en sus 15 centros meteorológicos territoriales, recibir habitualmente, de manera periódica, visitas de colegios. Hay una larga lista de espera. De hecho, me parece que, en los servicios centrales y en cada uno de los 15 centros territoriales, se

dedica un día a visitas de colegios. Por tanto, hay una actividad de colaboración con las estructuras educativas que viene de muy atrás.

También se está trabajando en una posible colaboración con una fundación con suficientes recursos económicos como para que se haga cargo de un programa de divulgación y de educación, tanto a colegios como a universidades, en relación con el cambio climático. Se está trabajando en esta línea. Es algo que, si cristaliza al final en algo concreto, puede dar lugar a un programa de divulgación verdaderamente ambicioso.

En relación con la reducción de recursos que me planteaba, si tienen que ver con la nueva tecnología —en particular le preocupaba el tema en Murcia— tengo que decirle que no es en términos netos. Ningún centro meteorológico territorial va a ver reducidos, en términos netos, repito, su personal. Los quince centros o bien mantienen la misma dotación que ahora —eso son la minoría— o bien aumentan sustancialmente su dotación.

Otra cosa diferente es que en alguna de las unidades del centro se reduzca personal para trasvasarlo a otras. Eso sí se está haciendo prácticamente en todos los centros. De hecho, en el Centro de Murcia se sacan dos observadores del observatorio que se encarga del radiosondeo, aparte es un observatorio sinóptico, se quedan seis; se sacan dos, había ocho y dos van a otras unidades del propio Centro, pero en términos netos el Centro de Murcia incluso crece.

Esto es prácticamente general en todas las dependencias del Instituto. Los datos los tienen en esa memoria que les he entregado. El crecimiento es general en todos los centros. En cualquier caso, la reducción de recursos es en algunas unidades y, efectivamente, tiene que ver con la tecnificación de sus actividades. Le pongo un ejemplo. Hasta hace muy poco la elaboración de productos climatológicos se hacía de forma manual. Eso requería un consumo de horas muy importante ya que supone manipular cientos de miles de datos; datos de largas series históricas para poder obtener estadísticas. En realidad, los productos climatológicos se obtienen a partir de un tratamiento estadístico. Para poder obtener, por tanto, esos productos, se consumía un número importante de horas por el personal que tenemos en los centros. Lo que ahora vamos a hacer es proporcionarles bases de datos donde está grabado y depurado todo el archivo histórico correspondiente a la demarcación territorial de cada centro.

Se han desarrollado unas aplicaciones informáticas que permiten obtener, aunque simplifiquemos un poquito, pulsando una tecla, el producto más habitualmente solicitado por los usuarios, de manera que lo que antes podía costar unas semanas de todo el personal que se tenía disponible, ahora se puede resolver en unos pocos minutos. Esto ahorra el consumo del número de horas que se requería para atender a los usuarios; incluso permite atender a más cantidad de usuarios y más rápidamente. Por tanto, creemos que vamos a mejorar sustancialmente la atención y el número de usuarios atendidos y, al mismo tiempo, ello nos va a permitir emplear menor número de horas/hombre, utilizando las que podemos ahorrar en otro tipo de funciones que van a desarrollar productos y servicios a la medida,

más sofisticados y que hoy por hoy el Instituto no está pudiendo atender precisamente por no disponer de suficiente personal. Ese es un ejemplo.

Hay otros, como la introducción del servicio *Tele-tiempo*, que se ha hecho aprovechando el sistema 906 de Telefónica del pasado mes de diciembre, que permite, como decía antes, atender en este momento a más de 10.000 llamadas diarias que antes se atendían, en parte, con contestadores automáticos, lo cual tenía la complicación de que cuando un ciudadano llamaba automáticamente comunicaba el teléfono para el ciudadano que en ese mismo momento quisiera llamar. El nuevo sistema permite una absorción de tráfico de llamadas mucho mayor. Permite, además, que el volumen de horas/hombre que consumía el predictor en un centro para explicar personalmente la predicción a un usuario, ahora podamos ahorrarlo, destinar esas horas/hombre a elaborar nuevos productos y que esa atención se haga a través de este sistema.

Como este tema hay varios. Por tanto, concluyo que lo que el Instituto intenta no es reducir recursos. El Instituto aspira a aumentar los recursos, pero lo que pretende, al mismo tiempo, es optimizar los que tiene, automatizando y estableciendo sistemas que permitan menor consumo de horas/hombre.

Al señor García-Arreciado le quiero agradecer sus afectuosas palabras de ánimo. Es la primera vez que viene un Director del Instituto en los últimos nueve años —yo llevo ocho al frente del Instituto—. Efectivamente, creo que no había habido motivo que justificara mi presencia pero, en cualquier caso, es agradable oír palabras de ánimo. Pienso, sinceramente, que no hay muchos servicios meteorológicos en el mundo que en estos últimos quince años —no quiero vincularlo a un exclusivo período político—, desde el año 1980 prácticamente, haya tenido el ritmo de modernización y desarrollo que ha tenido el Servicio Meteorológico español. Esto que digo aquí lo dije, el año 1991, en el Congreso de la Organización Meteorológica Mundial, con 160 delegaciones de países. Lo dije, lo afirmé, y no hubo nadie que lo refutara porque aquello era evidente para todos.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor director, por haber estado con nosotros y habernos informado. **(El señor Camisón Asensio pide la palabra.)**

Lo siento, señor Camisón, pero no voy a poder darle la palabra, ya que tenemos esperando al señor Panadero hace quince minutos y queremos cumplir el horario.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, aquí se han vertido una serie de cuestiones, ha habido una serie de manifestaciones contradictorias que no sería bueno que quedaran sin poder ser contestadas. Muchas veces nos hemos retrasado más de quince minutos y no ha habido un solo problema. Yo intentaré ser lo más breve posible, pero...

El señor **PRESIDENTE**: Si su intervención responde a sugerencias o alusiones realizadas por otro diputado, lo

pueden resolver ustedes tranquilamente; por el contrario, si es por alusiones del compareciente, sí tendría sentido que, muy brevemente, volviera a intervenir.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, yo estimo que las diferencias que tenga con otro diputado no debo satisfacerlas en la calle, sino justamente aquí. Parece lógico, ¿no es así? Por tanto, para el desarrollo normal de esta sesión de la comisión, le ruego que me permita el tiempo imprescindible para, desde mi ángulo, dejar las cosas en su sitio, puesto que además es lo usual en todas las comisiones y no sé por qué ésta va a ser especial. ¿Porque ha habido cierta crispación a la hora de contestar? La razón que sea, pero yo tengo que exponer también mi verdad; relativa, pero verdad, la mía.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que lo haga lo más brevemente posible.

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

El contenido de la iniciativa de este grupo dice textualmente que venga el señor director del instituto para informar de los gastos y funcionamiento del instituto, y este diputado no se ha salido ni un solo momento de esta cuestión, en absoluto. Ha quedado bien claro que hemos hecho esta petición, que es original nuestra, para que venga, y agradezco al señor director la información que nos ha dado. Justamente notaba esa falta de información después de tanto tiempo y he querido que viniera y quede constancia en el «Diario de Sesiones» porque enriquece la labor de esta comisión. Si no he hecho ninguna referencia a eso es porque en esa información global me consideraba perfectamente satisfecho, máxime teniendo en cuenta las circunstancias de escasez de tiempo que padecemos normalmente, y hoy mucho más. En consecuencia, el objetivo político de este grupo está perfectamente cumplido y, por tanto, le he agradecido su información y punto. No tenía que entrar para nada en más cuestiones, señor director. El que yo, dentro de la amplia temática del instituto, elija un tema es natural, ya que se trata de un tema que ha sido objeto de debate público en los medios este mes y lo lógico, puesto que se viene a una Cámara política, es que ese tema, por candente, se trate; en otro caso no sería una cámara política. Este mes, repito, ese tema ha estado en los medios de comunicación y, por tanto, esta Cámara no debe estar ajena a un debate público y abierto que no se ha cerrado.

Por otro lado, me ha extrañado la reacción del portavoz socialista ante esta cuestión, puesto que ha estado cargado de cierto nivel de irritación que no acabo de entender. No lo entiendo por una razón muy sencilla, porque a estas alturas todos debíamos tener claro que las iniciativas y estrategia del Grupo Popular son cuestión nuestra y, por tanto, haremos la iniciativa de acuerdo con lo que piense mi grupo, y ningún otro, desde fuera, debe inmiscuirse en la estrategia de nuestro debate político, ni en los temas, ni siquiera en cuándo. Aquí se ha dicho que en muchos años no y que ahora sí; nosotros como grupo reclamamos el derecho democrático para elegir la estrategia de nuestros debates.

Se han empleado palabras como rastrero y demás. Que quede claro que no se me pida a mí ni a este grupo que vengamos aquí con un botafumeiro a alabar a los comparecientes, porque nuestro objetivo democrático justamente es hacer crítica para intentar buscar soluciones, una crítica constructiva, que es lo que estamos haciendo. En mi actuación, me he limitado a dar hechos concretos.

El señor director dice que se puede ir satisfecho porque la mayoría del país está en contra de lo que yo he manifestado y a favor de lo que ha dicho él. Ciertamente, por el momento, la mayoría de un sector que entiende mucho del asunto, como son los pilotos, está totalmente en desacuerdo, porque todos los datos que yo he dado han sido, justamente, los facilitados por su sindicato y, a nivel público, en los medios, quien ha salido no ha sido el Grupo Popular sino el SEPLA.

Nos promete el señor director remitirnos información completa, yo se lo agradeceré, por supuesto, nos vendrá muy bien, pero quede claro que aquí ha habido unas afirmaciones que ha realizado el sindicato y usted ha dicho lo contrario, luego nosotros, como grupo, tenemos su palabra contra la del SEPLA. ¿Por cuál nos inclinaremos? Tendremos que meditar sobre ello, pero lo cierto es que las afirmaciones que viene haciendo el SEPLA suelen estar ajustadas a la realidad.

No ha hecho referencia el señor director, ni tampoco el portavoz socialista, a un documento importante que yo he presentado y que no constituye mi opinión sino un informe formal interior de su organismo, firmado por el Jefe de la Oficina Meteorológica, dirigido al Director de CMT, en el que hace un análisis de la situación de precariedad que yo he denunciado. Por tanto, no sólo lo digo yo sino que lo dice justamente un informe oficial de su organismo. El citado informe termina diciendo: Por todo lo expuesto, y como comunicaba al inicio de este informe, nos encontramos fuera de toda norma aeronáutica, con el peligro que ello conlleva. Luego ese peligro que usted niega y otros afirman, de momento ya hay una parte de su organismo que está en desacuerdo con usted y que el portavoz socialista, en sus declaraciones, ni siquiera ha tenido en cuenta.

Señor director, si usted no conoce esa cifra de cuotas internacionales de Málaga, 56 millones, le recomiendo que vea una publicación de su organismo que yo entendía debía usted conocer; es el Boletín Meteorológico, del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, número 2, mayo-junio de 1993, página 4, donde se recoge la visita al GPV de Málaga, en el resumen de gastos fijos anuales y al final de dicha página, aparece reflejada una relación, extrañando a este diputado la partida. Cuotas internacionales: 56.413.636 pesetas. No me he inventado yo la cifra, es la cifra de una publicación suya, y usted me ha faltado al respeto poniendo en duda diciendo que esto era poco menos que una invención mía, señor Director.

El malestar de los aviadores por supuesto yo no lo puedo asegurar, pero, desde luego, en los medios públicos está; no sólo los de Galicia, sino también en Asturias, Cantabria, y, si quiere, le puedo enviar la cantidad de informes que estos colectivos nos mandan.

Esto es, señor Presidente, resumiendo, lo que quería que quedara constancia en esta Comisión. **(El señor García-Arreciado Batanero pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muy brevemente, señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Brevemente, para mostrar mi conformidad con lo que ha dicho el señor Camisón en el sentido de que librenos Dios de querer meternos en la estrategia del Grupo Parlamentario Popular. No solamente eso, sino que, personalmente, hago votos para que su grupo lo mantenga durante muchos años como portavoz para que se exprese en los términos en que lo hace. Le he escuchado decir que el AVE se iba a salir en las curvas, se iba a parar en las cuestas, se iba a producir un desastre cuando se cruzase con otro AVE en los túneles... Sinceramente, hago votos porque siga siendo portavoz del Grupo Popular durante muchos años porque ello facilita extraordinariamente el trabajo de mi grupo parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: Nadie podrá decir que en esta Comisión no hay buena armonía. **(Risas.)**

Señor director, brevemente, tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA** (Bautista Pérez): No puedo estar de acuerdo con la afirmación que ha hecho el señor Camisón de que la mayoría de los pilotos están en contra del servicio que presta el Instituto. Creo que me ha hablado de una denuncia del SEPLA. Probablemente el señor Panadero tenga mejor información que yo sobre el número de operaciones aeronáuticas, de aterrizaje-despegue, que se producen al año en nuestros aeropuertos. Nos ha hablado de un caso que, según la versión del SEPLA, ha habido una mala información. Por supuesto, en la versión que me dan mis servicios eso no es así; ha habido una información perfectamente correcta. En cualquier caso, yo creo que eso no da pie para decir que la mayoría de los pilotos están en contra de la calidad del servicio que se recibe. Por otra parte, no se corresponde con el volumen de quejas que recibimos en nuestros servicios, que son mínimas. También le informaré, señor Camisón, del número de quejas que recibimos en nuestros servicios, para que vea estadísticamente hasta qué punto es verdad eso de que la mayoría de los pilotos están en contra de nuestra actividad.

No creo haber transmitido —y si ha sido así rectifico mi expresión— una falta de respeto a su intervención anterior respecto a las cuotas de 56 millones del centro de Málaga. No ha sido mi intención manifestarme en términos de falta de respeto; si es así retracto mis manifestaciones. No pongo en duda esa publicación, que efectivamente la conozco, lo que sí le digo es que esa publicación introduce a veces errores. Le tengo que decir que en esa publicación puede escribir cualquier funcionario del instituto, no tiene ningún tipo de filtraje previo, por lo que funcionarios criticando ácidamente la gestión del Instituto pueden escribir en esa publicación, lo cual no quiere decir que tengan una información correcta. Yo creo que a pesar de que haya apa-

recido esa cifra en dicha publicación, es incorrecta; no hay cuotas internacionales. En todo caso podríamos hablar de imputación de las cuotas que pagan desde la sede central y que hubiéramos hecho una imputación al centro, pero desde el centro no se pagan cuotas internacionales. Ya digo que no pongo en duda su afirmación de que la ha obtenido de esa publicación, pero en esa publicación escribe cualquiera que quiera del instituto, por tanto gente que esté equivocada o con información errónea.

Por último, malestar de los observadores. Es una información que he dado de cara, no me la han tenido que arrancar ustedes. He dicho que hay 14 observadores que pueden perder dinero, 14 observadores que se distribuyen entre el centro de La Coruña, Santander, Palma de Mallorca, Tenerife, en Las Palmas. Catorce observadores de un colectivo de mil quinientos y pico personas que tiene el Instituto y de un colectivo de 700 observadores que tiene el Cuerpo de observadores no da para decir que hay un malestar generalizado de los observadores. Hay 14 que están muy inquietos y con toda la razón, puesto que creen que van a perder dinero; no obstante, he dicho que en el ministerio ya se ha adoptado la solución para que estas personas no pierdan dinero. Pero 14 personas inquietas, incómodas o preocupadas por su situación personal no son las 700 que tiene el colectivo de observadores, por cuantificar exactamente hasta dónde llega el malestar.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Director del Instituto Nacional de Meteorología. Esperamos verle antes de nueve años.

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DEL TRANSPORTE (PANADERO LOPEZ) PARA INFORMAR SOBRE LA SUPUESTA FALSIFICACION DE TARJETAS DE TRANSPORTE. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 212/000680.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación seguimos nuestra sesión con la comparecencia del Secretario General para los Servicios del Transporte, don Manuel Panadero.

Proseguimos nuestra sesión de tarde, con media hora de retraso sobre el programa previsto, que creo que podemos recuperar fácilmente con la concreción, tanto al preguntar como al exponer por parte del señor Panadero, a lo que ya nos tiene habituados.

El señor Panadero tiene la palabra para hablarnos de la supuesta falsificación de tarjetas de transporte.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DEL TRANSPORTE** (Panadero López): Gracias, señor Presidente.

Como SS. SS. saben, la gestión de autorizaciones de transporte implica un proceso extraordinariamente complejo y extenso, ya que existen en este momento más de un millón de autorizaciones, cada una de las cuales es preciso

documentar en una tarjeta de transportes previa constatación del cumplimiento, por su titular, de la totalidad de requisitos establecidos por la legislación vigente para el ejercicio de la actividad de transportista.

Estas tarjetas, hasta el año pasado se sustituían en su totalidad una vez al año; era lo que se llama el trámite del visado, que actualmente se ha elevado a dos años. En dicho trámite se comprobaba el cumplimiento de las condiciones exigidas para su mantenimiento, para seguir conservando las autorizaciones por parte de los transportistas. Asimismo, se hacía también la constatación de las referidas condiciones y cada vez que estas autorizaciones de transporte (las tarjetas de transporte, en el lenguaje coloquial que todo el mundo entiende; la tarjeta es el soporte físico donde se imprime la autorización) se renueva por cualquier circunstancia, cambia el vehículo, cambia el domicilio, se transmite a otro titular, hay nuevamente un chequeo.

La competencia para la gestión de estas autorizaciones, de conformidad con lo establecido en la Constitución, los estatutos de autonomía y la Ley Orgánica 5/1987, está atribuida a las comunidades autónomas, salvo en Ceuta y Melilla, donde no existe competencia de los ayuntamientos, y en Cantabria, donde no se ha producido porque la comunidad autónoma no aceptó la delegación de competencias, y es el ministerio quien, consecuentemente, realiza la gestión, si bien existe un Registro central de autorizaciones, que gestiona la Dirección General del Transporte Terrestre, y al que las comunidades autónomas deben remitir todas las altas, bajas y modificaciones de las autorizaciones que se produzcan y que es, en definitiva, digamos, el lugar donde se encuentra toda la información, con la salvedad de la Comunidad Autónoma de Baleares, que decidió hace algunos años y para las autorizaciones de su competencia, no remitir ningún tipo de información, hecho que está en trance de solución —espero— para conseguir que el Registro central sea registro común.

Desde el año pasado, la Administración del Estado y las comunidades autónomas, a través de la Comisión de directores generales y del grupo técnico de gestión, dependiente de la misma, vienen trabajando en la solución del problema suscitado por la aparente duplicación, en el Registro central, de un número importante de autorizaciones de transporte que llegó a afectar, en datos de la dirección general, a unas 12.000, por más que en los medios de comunicación ha aparecido una cifra de 19.000, y de las cuales —me parece que es importante señalarlo— sólo 3.500 correspondían a modalidades cuya autorización está sujeta a contingentes, están limitadas. Dicho de otra forma, esta diferencia de aproximadamente 9.000, corresponde a autorizaciones que están libres; es decir, cualquier ciudadano que cumpla los requisitos la solicita y se le otorga. Ello introduce ciertos matices respecto a determinadas informaciones.

Esta cuestión fue objeto de tratamiento en las reuniones de la citada Comisión de directores generales de los días 14 y 15 de octubre de 1993, en Bilbao; en una reunión monográfica sobre este problema, celebrada en Madrid el 25 de noviembre, y en las reuniones ordinarias de la comisión de febrero y abril de 1994, celebradas en Madrid y Lanza-

rote, además de diversas reuniones del grupo técnico. Mientras se producían estas actuaciones, ya en el presente año la Dirección General de Transportes de una determinada comunidad autónoma presentó denuncia de las referidas duplicaciones como constitutivas de posible delito, elevando su número a 19.000. De esta denuncia, pese al secreto que entonces pesaba sobre el sumario, tuvo noticia cierto medio de comunicación, que la recogió, a mi juicio, de forma sensacionalista, suscitándose una importante alarma social ante la indudable gravedad de los hechos denunciados, y que, sin duda alguna, tiene que ver tanto con mi comparecencia ante esta comisión como con las preguntas que ya ha contestado con anterioridad sobre este tema el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente ante las Cámaras.

Como consecuencia de los trabajos realizados, fundamentalmente de la comunicación por parte de las distintas comunidades autónomas, que son quienes tienen encomendadas las competencias de gestión de las autorizaciones que, por falta de visado, correspondía anular, así como de las bajas de autorizaciones que se habían producido y no se habían notificado en su momento al Registro central, en el mes de abril pasado el número de autorizaciones contingentadas, cuya aparente duplicación permanecía inexplicada, había quedado reducido aproximadamente a 900, sin que en este proceso se apreciase la existencia de falsificación o ilegalidad alguna. Quiero decir que ese número de 12.000 habíase reducido a 900, que quedaban en el mes de abril pendientes de explicación, coincidiendo todas ellas con este colectivo de 3.500 sujetas a contingente.

En la reunión de la comisión de directores generales, celebrada en Lanzarote los días 28 y 29 de abril, se acordó la creación de un grupo de trabajo, integrado por representantes de la Administración del Estado y de todas las comunidades autónomas, para el estudio de los posibles fallos producidos tanto en el sistema informático central como en la gestión realizada por las comunidades autónomas —en el caso de Cantabria, Ceuta y Melilla por el ministerio— y prioritariamente para clarificar el problema de estas 900 autorizaciones cuya duplicación persistía.

Estas 900 autorizaciones han sido objeto de examen una a una conjuntamente por los miembros del citado grupo, clarificándose que, en la gran mayoría de los casos, la duplicación se debía a errores materiales en la numeración, a la falta de inclusión en el Registro central de la baja de autorizaciones, que había sufrido novaciones subjetivas, había cambiado el titular, había cambiado el vehículo, había cambiado el domicilio, etcétera, imputables en estos casos a las comunidades autónomas gestoras y también a determinadas deficiencias en el sistema informático, en los programas del ordenador. En todos los casos que se han dado por clarificados se dispone no sólo de las explicaciones y datos facilitados verbalmente por las comunidades autónomas afectadas, sino del correspondiente soporte documental que explica la duplicación y permite su aclaración.

Al momento actual, cabe señalar que entre las duplicaciones objeto de estudio hay 24, cuya existencia fue denunciada como presunta falsificación hace ya meses por

una de las personas que en este sumario aparecen como inculpadas, y están siendo objeto de investigación judicial por el correspondiente juzgado en diligencias distintas de las 9/94, que corresponde al sumario abierto por la denuncia antes mencionada. Hay otras 11 vinculadas a Barcelona, en las que podría haberse producido una irregularidad por parte de determinada gestoría, por lo que han sido puestas en conocimiento del servicio de información de la Agrupación de Tráfico y Transportes de la Guardia Civil, básicamente porque la información de la que disponemos es que esa determinada gestoría —parece ser; mientras no se finalice el proceso no puede afirmarse nada— solicitó la retirada de 11 autorizaciones y observó, no sé por qué circunstancias, que no se había producido la baja en el registro. Dicho de otra forma, se había pagado el cheque, pero no se había anotado en la cuenta y solicitó que le pagaran otra vez el cheque. Ese es el fallo.

Señalados estos 35 casos a los que hacía referencia, únicamente continúan sin aclararse dos autorizaciones duplicadas, sobre las que la presunción es que están correctas —pero falta comprobarlo—, motivadas por dos traslados, de Castellón a Zamora y a Soria; dicho de otra forma, hay dos tarjetas en Castellón, que tienen pinta de ser perfectamente legales, que corresponden en numeración con otras dos, una en Soria y otra en Zamora, que también tienen pinta de ser válidas y, consecuentemente, es un error de gestión, pero tenemos que acabar de resolver esto.

Todo esto a excepción de la Comunidad de Madrid. En estos momentos, respecto de las 199 autorizaciones que estaban localizadas en la Comunidad de Madrid y con independencia de las anteriores, se nos ha notificado por la Comunidad de Madrid que 132 están aclaradas, pero no se nos ha facilitado la documentación, por lo que no podemos hacer una afirmación en este sentido. En las 67 restantes la Comunidad hasta el momento no ha podido actuar, documentar ni afirmar nada sobre su existencia. Por tanto, no se puede decir nada.

Consecuentemente, procede señalar que respecto al colectivo identificado, y con esta salvedad de las 67 autorizaciones de la Comunidad de Madrid, cuyos datos faltan por ponerse encima de la mesa y, por tanto, contrastarse, las 35 autorizaciones sobre las que cabe hacer un pronunciamiento cierto o al menos con presunción elevada de que haya sido objeto de falsificación y que por ello hayan sido denunciadas (le recuerdo que con anterioridad a este «affaire» han sido 24 en Madrid y otras 11, como consecuencia de esta clarificación, localizadas en Barcelona) cabe señalar que en este tema no existen indicios de responsabilidad de la Administración, tanto general del Estado como autonómica o de sus órganos y sí de personas aisladas u organizadas totalmente ajenas a la misma. Este hecho, por desgracia, no es excepcional, ya que los intentos por parte de presuntos delincuentes comunes de falsificar tarjetas de transporte se producen, desgraciadamente, con cierta frecuencia y han dado lugar desde 1990, por no remontarse a fechas anteriores, nada menos que a 27 denuncias presentadas por la Dirección General de Transportes Terrestres del Ministerio, motivadoras de la instrucción de otras tantas diligencias por los servicios de información de la Agru-

pación de Tráfico de la Guardia Civil, que han producido la detención de 31 presuntos delincuentes, sin que me conste que haya ningún elemento de referencia a la corrupción política que nos invade.

A fin de tratar de impedir estas manipulaciones a las que he hecho referencia se han tomado sucesivas medidas en relación con el papel y las características de impresión de tarjetas, pasando del modelo histórico que existía, que era perfectamente reproducible en cualquier imprenta, a su elaboración encomendada a la Casa de la Moneda, utilizándose las técnicas más avanzadas de que dispone para dificultar la actuación de posibles falsificadores, por ejemplo, la identificación mediante rayos ultravioleta de contraseñas que difícilmente son reproducibles.

Sentado lo anterior, que hace referencia al elemento central que ha sido objeto de tratamiento en los medios de comunicación, y a la vista del sumario judicial que se ha instruido con estas diligencias previas 9/94, cabe señalar que como consecuencia de las actuaciones de investigación en este asunto han aparecido indicios de un posible fraude relativo a manipulación en las tarjetas depositadas por las casas de compraventa de vehículos cometido hace algunos años por determinado gestor que se autoinculpa el cual manifiesta haber contado con la inducción de un funcionario de la Dirección General de Transportes Terrestres para realizar dicha actuación. De momento se carece del testimonio de este funcionario que no ha declarado y, por tanto, no consta más que lo que consta. Tampoco es fácil investigar estos hechos, pero su origen podría remontarse al año 1984.

Respecto a esta cuestión he de manifestar que hace varios años, no puedo recordar la fecha, efectivamente se detectó en la Dirección General, de la cual yo era titular en aquel momento, la existencia de algunas duplicaciones de tarjetas relacionadas con los depósitos de las mismas realizadas por las casas de compraventa de vehículos, pero sin que, al menos al nivel en que yo tuve conocimiento, se plantease la existencia de ningún tipo de ilegalidad o falsificación y sí de meros fallos en el funcionamiento administrativo, análogo al que ha sucedido con las 12.000 autorizaciones duplicadas, a las que me he referido anteriormente. Por ello, en su momento me limité a dar orden de que se realizaran las actuaciones necesarias para resolver el problema detectado, no teniendo motivo para pensar, hasta que he tenido conocimiento del sumario, que dichas órdenes no hubieran sido objeto de estricto cumplimiento. Aun ahora, y dado que toda la documentación sobre este asunto ha sido incautada por el Juzgado, en absoluto me consta el incumplimiento de las instrucciones que en su momento di, y tengo que afirmar que ni entonces ni ahora he recibido denuncia alguna sobre posibles ilegalidades en este asunto. En todo caso, cabe señalar que de los datos de que se dispone —que después les puedo comentar e incluso facilitarles un cierto cálculo— no parece deducirse que el número de autorizaciones afectadas por esta posible manipulación a la que hacía referencia, producida en años muy lejanos, sin que sea fácil saber el período por la información existente, no parece, repito, que el número de las autorizaciones que se hubieran podido producir de forma

fraudulenta pueda ser desproporcionado, y ello a la vista, como les decía, de la evolución del total de las autorizaciones existentes, tomando los años 1987 y 1994 como referencia y viendo cómo han evolucionado los cupos y las autorizaciones.

El hecho de que, finalmente, de las actuaciones que se están practicando se dedujera la existencia de una cierta manipulación y de un cierto número de autorizaciones ilegales (que en todo caso, en mi opinión, lo serían en un número harto reducido y desde luego mucho menor que el señalado en algunas denuncias realizadas por la Dirección General) no es obstáculo para que se haya producido una alarma social, fundamentalmente en el sector del transporte, que se ha desatado en relación con este tema básicamente por las cifras aireadas por los medios de comunicación y en algún otro elemento, donde se hablaba de un crecimiento de la oferta de un 25 por ciento sin que el Ministerio se enterara, cuando se ve que estamos hablando de cifras identificadas: 35 falsificaciones, 24 anteriormente y un número que no es posible prever, pero cuya valoración me parece sumamente reducida, sin poderlo afirmar taxativamente, respecto a esas cifras de las que se hablaba y que son las que produjeron de alguna forma la alarma social en el sector y que, después de las explicaciones que se dieron una vez conocido el sumario, creo que cabe darlas por desechadas.

Por último, para que SS. SS. entiendan el sumario que está abierto, debo hacer referencia a la declaración que aparece en el sumario, de un jefe de sección de la Dirección General de Transportes Terrestres, que dice haber elevado a sus superiores —y entre ellos figuro yo como Director General, sin que se diga explícitamente que se me ha pasado un informe— varios informes dándoles cuenta de irregularidades e ilegalidades en asuntos diversos, tales como la distribución del cupo de autorizaciones de mercancía de 1987, la gestión de autorizaciones depositadas por las casas de compraventa y otras cuestiones. Aunque es evidente que la valoración de estas declaraciones corresponde, lógicamente, a la autoridad judicial, no puedo por menos de señalar respecto al hecho que dicho funcionario parece considerar, expresamente, en dichas declaraciones sumariales como problema básico la inaplicación de un determinado precepto de la Orden Ministerial de 31 de julio de 1987, que establecía un cupo de mil autorizaciones del cupo de 1987, que no habían sido retiradas por sus originales adjudicatarios.

Pues bien, cabe señalar que dicho precepto, invocado como básico, había sido derogado expresamente, casi un año antes, por la Orden Ministerial de 28 de febrero de 1990, previo informe y conformidad de las principales asociaciones de transportistas y de las comunidades autónomas. Se dice explícitamente en la exposición de motivos que, dados los problemas burocráticos existentes, se ha procedido a ese cambio de la gestión, y parece que este funcionario, pese a ser el encargado de gestionar este asunto, al menos desconocía esta derogación, hecho que parece bastante revelador, incluso porque se denuncia con un año después de que ha sido derogada.

Respecto al número de autorizaciones, como referencia de esta posible manipulación, y qué número de autorizaciones podría haber producido, dado que, aunque hay elementos para pensar que esto pudiese haberse producido con anterioridad, el período que puede estar más sujeto a investigación se mueve por el año 1988, etcétera, les puedo decir que la diferencia entre las autorizaciones existentes en el año 1987, a 31 de diciembre, y las existentes hoy, 31 de mayo de 1994, que son un total de 2.044, viene explicada suficientemente por las variaciones producidas en la gestión de las autorizaciones; es decir, el total de autorizaciones existentes son las definitivas más las que están provisionales —que es una autorización que se entrega como el carnet de conducir; hasta tanto no se tiene el documento, se entrega uno que permite circular con él—, las que ya están en soporte definitivo y las que están en fase de elaboración. Es evidente que la mejora de gestión de las autorizaciones disminuye el «stock» de las que se están confeccionando.

Pues bien, una variación de menos del 3 por ciento de mejora —y según algunos sondeos que hemos realizado en carretera parece que se ha producido incluso una mejora bastante superior de la gestión por la reducción de autorizaciones— explicaría suficientemente, e incluso holgadamente, esta diferencia de autorizaciones, que es la base en la que, a resultas de la investigación, nos apoyamos para manifestar que razonablemente, si se confirma esa manipulación y la existencia de autorizaciones producidas ilegítimamente, ese número será sumamente reducido, y en todo caso sumamente inferior a algunas de las denuncias producidas por la Dirección General a la Guardia Civil y que condujeron, como he señalado en mi exposición, a la detención de presuntos falsificadores y la intervención de autorizaciones falsificadas por parte de la Guardia Civil. Por ejemplo, aquí delante tengo una que habla de sesenta cesiones de tarjetas.

Creo que este es el resumen que de forma muy sintética puedo hacer, tanto sobre el núcleo central que ha aparecido en los medios de comunicación como sobre el conjunto del sumario, y me ha permitido también señalar por qué en principio aparece mi nombre implicado en el asunto junto a otros funcionarios, que espero que se aclare de forma rápida.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, el señor Camisón, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Secretario General, le agradecemos mucho la información, y sobre ella quiero comentarle que tengo ante mí un documento oficial, suscrito por don José María Blasco Cantera, de la Inspección de Transportes Terrestres, del que voy a entresacar algunos aspectos nada más, sin ser muy exhaustivo. Tiene fecha 13 de junio de 1990 —o sea, no es muy antiguo— y va dirigido del jefe de sección a los subdirectores generales de Viajeros y Mercancías y al jefe del Gabinete Legislativo. Lo titula: primer borrador del informe del 12 de junio, encargado a raíz de la reunión mantenida en el día de hoy entre varios representantes de las empresas de trans-

portes y el titular de esta dirección general con motivo de las irregularidades detectadas en la tramitación de los expedientes de depósito y liberación de tarjetas presentados por determinada gestoría para ser utilizado como nota informativa que traslade posibles actuaciones punibles realizadas en el curso de la citada tramitación al Ministerio Fiscal y simultáneo conocimiento de la Abogacía del Estado de este Departamento.

Entra en determinaciones y en seguida habla de que se presenta una situación completamente anómala, para continuar diciendo que ulteriores investigaciones han venido a confirmar la sospecha inicial de que existían determinadas irregularidades en la tramitación de esos expedientes por parte de dicha gestoría, que ha producido, como consecuencia, el haberse detectado el otorgamiento de varias (dos o más) autorizaciones a uno mismo y único titular, o a varios, y con origen en una única autorización. En otras palabras, la duplicación o triplicación, etcétera, de autorizaciones cuyo precio en el mercado oscila, según la categoría, entre 600.000 y dos millones de pesetas con base en una única autorización.

El informe sigue, y otro párrafo digno de recordar aquí es cuando especifica que el seguimiento de las altas y bajas de unas determinadas autorizaciones se hacía por razón de la matrícula del mismo, pero no del número de la tarjeta, que variaba con cada modificación subjetiva u objeto que sufría aquella.

Continúa el informe hablado de que la introducción inminente de un sistema informático, en el que a cada autorización se le asigne un número único permanente por encima de las vicisitudes que experimente su titularidad, o de los cambios de vehículos en los que sucesivamente se encuentra adscrita, evitaría o habría evitado estas duplicaciones o triplicaciones de estos asuntos que se están tratando. **(El señor Vicepresidente, Santos Jurado, ocupa la Presidencia.)**

Especifica luego varias vías de la duplicación, perfectamente posible de acuerdo con el sistema establecido, con lo cual se demuestra que este tipo de actuaciones en ese año se estaban ejecutando y estaba siendo así. Por ejemplo —entresacado algunas de ellas—, que entre las alegaciones efectuadas por la empresa Mercedes Benz de España figura que de las 140 tarjetas que la citada gestoría depositó en su nombre, nada menos que 72, que es el 50 por ciento, correspondían a vehículos que en ningún momento habían figurado en el «stock» de esa empresa.

Continúa para terminar especificando que había aquí irregularidades graves. Hasta el momento —sigue diciendo— han salido del orden de 80 ó 90 autorizaciones duplicadas o triplicadas, hasta cuadruplicadas en algunos casos, merced a la comprobación y cotejo de los dorsos de los impresos de la petición MT-2, en que figura el vehículo y tarjeta del que traen causa cada una de estas peticiones. Por tanto, de este documento, señor Panadero, se informa que usted conocía este tipo de irregularidades en esta fecha de 13 de junio de 1990.

Puesto que esto es así, le preguntamos: ¿Informó usted al señor Ministro o lo puso en conocimiento del Ministerio

Fiscal? En caso contrario, ¿por qué motivo? ¿Qué hizo al tener conocimiento de todo esto?

Otro documento, también suscrito por el mismo funcionario, determina el estudio de la lista elaborada por el titular de la subdirección general de Transporte de Viajeros, don Pedro Martínez Aguilera, acerca de las tarjetas duplicadas o triplicadas detectadas mediante el cotejo informático. Se refiere a esta serie que denomina la lista del 15 de junio de 1990, que especifica la historia de 48 nuevas de ellas, para terminar manifestando que, de esas 48, una pudiera tener explicación, porque no se correspondía, pero que en 47 de ellas se daba una clarísima irregularidad. Termina este informe diciendo que en ninguna de las tarjetas de esta lista de cuarenta y dos se encuentra en la presentada por esta gestoría y que es la que ha dado origen a esta investigación.

Ante esto preguntamos otra vez qué se hizo, si se informó al Ministro, al Ministerio Fiscal, se guardó silencio, y en el caso de guardar silencio, por qué se hizo así, o es que se intentaba que no explotara en ese año un nuevo escándalo.

Por tanto, sigue la cuestión y ahora vemos que ha habido un debate público abierto sobre la materia y le pedimos si nos puede confirmar los siguientes hechos. Sabe que don Fernando Calvo, jefe del departamento de Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid, hace aproximadamente año y medio descubrió falsificaciones supuestas en 124 tarjetas de transportes de mercancías de dicha gestoría. La Comunidad no dio parte inmediatamente al fiscal, como hubiera sido su obligación, sino que se puso en contacto con la gestoría para que se arreglaran, comprando varias tarjetas, y así se pudieron arreglar hasta un total de cien expedientes, pero quedaron veinticuatro que no hubo tiempo de arreglar porque hubo un enfrentamiento administrativo entre don Fernando Calvo y el director general de Transportes de la Comunidad, el señor Hernández, por lo cual en aquel momento este señor pasó a depender de la subdirección general de don Pedro Martínez Aguilera, dependiente de su Secretaría General. Preguntamos cómo se justifica que a causa de todo esto esta persona pase a trabajar a las dependencias de las que usted es Secretario General.

Le pedimos confirmación de estos hechos, si tiene noticia y si no pues nada, como también respecto a que todo este montaje se había hecho mediante el cobro de unas 250.000 pesetas por tarjeta de título de transporte.

Ante estos hechos preguntamos, ¿en qué fecha tuvo usted conocimiento de que había problemas con las tarjetas de transporte? ¿En qué fecha conoció la posible falsificación de tarjetas? También le pedimos si nos puede informar de las comunicaciones que recibiera bien de las comunidades autónomas, concretamente de la de Madrid, o de la Guardia Civil, del Ministerio del Interior respecto a la existencia de falsificaciones u otras anomalías sobre la materia.

Por nuestra parte, el 11 de agosto de 1990 formalizamos una iniciativa parlamentaria relativa a esta materia. Hacíamos referencia a que la empresa pública Enatcar, así como sus filiales Transportes Bacoma y CTM, se habían visto

envueltas en un escándalo financiero, y como consecuencia de ello planteábamos al Gobierno que nos especificara qué vehículos propiedad de CTM son titulares de permisos de circulación, que nos los relacionara, y al final eran ochenta; cuáles de ellos, identificados por su matrícula, estaban circulando bajo la razón de Bacoma y cuáles bajo la razón de Enatcar.

Pedíamos que se nos informara de a qué servicios públicos regulares de viajeros de uso general estaban adscritos los vehículos y las tarjetas de transportes que estamos considerando, en total ochenta, aunque otra vez se nos dijo que ochenta y dos. Sobre todo, y esto es más importante, manifestábamos, y figura en el «Diario de Sesiones» de esta Cámara, que se podía estar dando la connivencia entre las referidas empresas públicas, comparable con que en determinadas ocasiones se habían llevado a cabo este tipo de irregularidades con organizaciones clandestinas de transporte de viajeros, e inquiríamos del Gobierno si estaba dispuesto a profundizar en el conocimiento de esta materia. El Gobierno repitió con un escrito muy largo, muy razonado, pero al final, estudiándolo a fondo, entonces y ahora, vimos que no contestó, que solamente echó al tema oscurantismo, que no le interesó, por lo que se deducía del escrito, y que se aprovechara esta iniciativa parlamentaria para intentar descubrir las posibilidades de fraude que se hubieran presentado. Sobre todo nos extrañó que se ocultara en la contestación el hecho de que la Guardia Civil de Tráfico de Valencia había abierto una investigación sobre el tráfico ilegal de estas tarjetas. No se dijo nada por el Gobierno.

Esto nos obligó a hacer alguna gestión parlamentaria dentro del Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Valencia, y nos hemos encontrado allí que este Cuerpo investiga el tráfico ilegal de tarjetas de transporte en Enatcar. En el expediente se demuestra que había 82 tarjetas, cuyo valor oficial era del orden de tres millones de pesetas cada una y, la documentación se había presentado en el juzgado de guardia. Hay que recordar que el Ministerio de Transportes, para que esto tuviera efectividad, tenía que darlas al final del proceso por válidas.

Respondía a 111 denuncias realizadas por la Unión Valenciana de Transportistas de Viajeros (Uvatra) ante la Guardia Civil. Tras poner en marcha los mecanismos oportunos, este instituto armado detectó que se estaban firmando tarjetas de transportes contra derecho. Así figura en el expediente.

En este expediente también se ve que en la investigación se pudo comprobar que no se han hecho los cambios de titularidad pertinentes de los vehículos, las documentaciones no coinciden y hay vehículos que tienen las tarjetas a nombre de Enatcar, el permiso de circulación a nombre de CTM, y llevan pintado el logotipo y la marca de Bacoma. Esta y otras situaciones graves han sido interpretadas por la Guardia Civil como indicios de delito.

Toda esta documentación se entregó en el Juzgado de Instrucción número 10 de Valencia. Hay hechos presuntamente delictivos, como la duplicidad de titularidad de vehículos, utilización impropia de título habilitante de los vehículos, falsedad de documento público, falsedad de

distintivos externos, utilización incorrecta de vehículos adscritos a concesionarios y cobros indebidos, cuestiones que afectaban a aspectos contemplados en el artículo 140 de la LOT.

Se da el caso de que, por ejemplo, Bacoma tenía tres vehículos y cubría más de 40 servicios. Está claro que la ley, en principio, presupone que las empresas deben tener capacidad para atender todos los servicios y solamente en casos excepcionales deben recurrir al arrendamiento o alquiler.

El 1 de agosto, de pronto, 40 de esos 82 vehículos habían pasado a nombre de Bacoma sin dejar de pertenecer a CTM, lo que tampoco tenía justificación legal.

El Servicio de Información de Tráfico de la Benemérita conectaba la investigación de las irregularidades de estos autobuses justamente con lo que estaba ocurriendo dentro de las secciones del Ministerio que llevaban don Pedro Martínez Aguilera y don Adolfo Barrio Mozo, subdirectores generales de Transporte de Viajeros y de Ordenación Jurídica, respectivamente, ambos, por cierto, consejeros de Enatcar en aquella época designados, creo, a propuesta suya.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Santos Jurado): Señor Camisón, le ruego que vaya abreviando, por favor.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Voy a intentar abreviar.

En los medios de comunicación esta operación se define (y ponen la expresión en boca de alguien del Ministerio; no dicen quién y, por tanto, yo tampoco puedo asegurar la veracidad), pero me gustaría que opinara sobre la calificación de chanchullo que emplean. **(El señor Presidente ocupa la presidencia.)**

El Servicio de Información de la Guardia Civil instruyó el expediente y le dio el curso legal. Luego, realmente, el Ministerio cuando contestó conocía el tema y se omitió esta información que era fundamental para el caso.

Resumiendo, tengo aquí una serie importante de 13 preguntas que me voy a permitir enumerar. Estoy seguro de que quizá serán demasiadas, pero le ruego que como son importantes, como va a quedar constancia en el «Diario de Sesiones», incluso las conteste con tranquilidad otro día por escrito. ¿Qué empresa es concesionaria titular del servicio público regular de uso general de viajeros entre Málaga-Barcelona con hijuelas a Puerto Lumbreras? Enatcar ¿en virtud de qué norma legal explota como prestatario de la concesión el citado servicio de transportes Bacoma?

¿Cuánto tiempo duró el arrendamiento de vehículos de CTM a Bacoma y Enatcar y a cuánto ascendió el importe del arriendo?

¿Puede presentar las facturas producidas por CTM a Bacoma y Enatcar derivadas del alquiler de los vehículos en cuestión, como imperativamente exige la normativa fiscal y mercantil en vigor?

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE** (Panadero López): Por

no ir tomando notas, si luego para contestar me lo puede facilitar, se lo agradecería

El señor **CAMISON ASENSIO**: En aras a contribuir a la rapidez de esta Comisión, le haré una reproducción de estas trece preguntas y se las haré llegar. No se lo puedo dar directamente porque tengo hecho un borrador que lo voy corrigiendo sobre la marcha. Lo voy a corregir y se lo haré llegar a la mayor urgencia.

El señor **PRESIDENTE**: Usted puede leer rápidamente las preguntas. Luego ya se las presenta por escrito.

El señor **CAMISON ASENSIO**: De acuerdo.

Estamos en la segunda pregunta. ¿Cuánto tiempo duró el arrendamiento de vehículos de CTM a Bacoma y Enatcar y a cuánto ascendió el importe del arriendo?

Tercera. ¿Puede presentar las facturas producidas por CTM a Bacoma y Enatcar derivadas del alquiler de los vehículos en cuestión, como imperativamente exige la normativa fiscal y mercantil en vigor?

¿Puede presentar los movimientos contables que soportan estas operaciones?

Cuarta. ¿Se aseguró en su momento que CTM era una empresa instrumental en vías de disolución? ¿Cómo es posible que en la actualidad CTM represente a Enatcar como consejero en la Mercantil Ubesa, S. A.? ¿Es que no ha sido disuelta? Si no ha sido disuelta, ¿cuál es su actividad y objeto social al día de la fecha?

Quinta. ¿Cuántos vehículos regulares de su propiedad tenía adscritos Transportes Bacoma a la línea Málaga-Barcelona, con hijuelas entre julio y agosto de 1990?

Sexta. ¿Cuántas tarjetas de servicio público discrecional de viajeros VDM tenía Transportes Bacoma entre julio y agosto de 1990? ¿Cuántas tarjetas de ámbito nacional VDM era titular CTM en agosto de 1990? Y si era titular de alguna, ¿por qué procedimiento legal se le otorgó, tanto si era provisional como definitiva?

Séptima. ¿En virtud de qué norma legal se adscribieron al servicio Málaga-Barcelona, con hijuelas, los 42 vehículos CTM con tarjetas VR definitivas otorgadas por distintas comunidades, principalmente la andaluza y valenciana, si los vehículos no estaban residenciados en dichas comunidades?

En aras de la brevedad voy a omitir algunas y pasamos a la décima, por entender que las otras no son absolutamente necesarias. En la adscripción de vehículos y, consecuentemente, el otorgamiento de autorizaciones VR, anteriormente descrito, ¿se ha cumplido lo previsto en el artículo 68 de la Ley 16/1988?

¿Conoce realmente la investigación llevada a cabo por la Guardia Civil y que antes he descrito a fondo?

Doce. ¿En qué situación se encuentran en estos momentos esos 82 vehículos? ¿Se han vendido? ¿Están prestando servicio y qué título de transporte tienen, si es que existe?

Completando nuestra información, aparte de lo expuesto en el sumario abierto para aclarar la presunta duplicación, en principio se hablaba de las 19.000 autorizacio-

nes de transporte y usted ya ha explicado que no son tantas. Recoge también la posible venta extraña o irregular de títulos de capacitación profesional de transportes en la Comunidad de Madrid a 250.000 pesetas unidad. Esto se ha hecho público y nos gustaría conocer su opinión sobre la veracidad de estos hechos. Ahora aparecen otras cantidades, de aquellas 19.000 hemos bajado a las 12.000; de esas 12.000 estamos ya en las 800; y el Ministro, en el Senado, habló de 350. Yo quisiera saber exactamente en cuántas se puede decir que ha habido irregularidad.

Queríamos saber si nos puede confirmar que el general de la Guardia Civil Sánchez Barrio, por un motivo semejante ocurrido en la provincia de Sevilla, hizo una denuncia parecida en el mes de octubre de 1990 y qué actuación tuvo al respecto su Dirección General.

Por otra parte, hemos recibido otro tipo de quejas en este sentido desde bastantes puntos de España: Zalamea, La Serena, Vitoria, que no es el momento ahora de plantear —lo haremos en su momento—, pero quisiéramos preguntarle por qué estas personas, que salieron de la Comunidad Autónoma de Madrid, fueron justamente a trabajar a su Secretaría General y si no entiende que, al surgir este tema, hubiera sido bastante prudente políticamente haber suspendido cautelarmente a los implicados. Luego viene, como usted ha citado, la avalancha de noticias: Altos cargos del Ministerio implicados en la falsificación de tarjetas, etcétera. Incluso alguna es realmente grave para usted como la que se titulaba: «El Secretario General de Transportes conocía y consentía el fraude de licencias.» Respecto a esto, usted anunció una acción judicial; le preguntamos si la ha llevado a cabo o todavía no.

Se da también la circunstancia de que ha habido patronales específicas, como, por ejemplo...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Camisón, lleva media hora en el uso de la palabra y tienen que intervenir otros Diputados.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Terminó ya, señor Presidente... Fenadismer, que han emitido un comunicado público donde dicen cosas tan graves como que la propia trama de esta cuestión se encontraba dentro del Ministerio. Nos gustaría que aprovechara la ocasión para desmentir este comunicado oficial que ha hecho Fenadismer y que fue reiterado por otras patronales como Fedatrans.

En definitiva, y con esto termino, no sabemos en qué acabará esto, señor Secretario General, pero lo que está claro es que hay algunas tarjetas, por lo menos 350 según dijo el Ministro en el Senado, en las que realmente ha habido una grave irregularidad. Nosotros creemos que el hecho de que sean más o menos no exime de responsabilidad, sobre todo porque esta denuncia no ha surgido a iniciativa del Ministerio, sino de algo que no es el estamento oficial. Aunque ahora se intente rebajar la cantidad, el hecho es que el Gobierno, al admitir esas 350, ya ha reconocido que ahí ha habido una irregularidad que conviene dilucidar completamente e ir hasta el final de todo el proceso.

Eso es todo por el momento.

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

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Gracias, señor Secretario General, por su comparecencia.

Al final de la larguísima intervención que hemos escuchado queda claro lo que estaba claro desde el principio: que parece ser que hay algunas tarjetas, pocas, en las que puede haber algún defecto, fundamentalmente en su registro central.

A resultas de las contestaciones concretas que el señor secretario General ofrezca a la larga serie de preguntas que le han sido formuladas, nosotros hemos entendido lo siguiente.

Primero. Que hay un millón de autorizaciones.

Segundo. Que hasta este año pasado se renovaban anualmente, con el consiguiente y complejo procedimiento de trámites de información, de verificación, etcétera. Ahora ya eso se hace cada dos años.

Tercero. Que alguien denuncia la falsificación de 19.000 tarjetas.

Cuarto. Que de esa falsificación de 19.000 tarjetas, se encuentra que solamente en las 3.500 que están sometidas a contingentación podría haber un interés económico en la falsificación porque el resto sería tirar con pólvora del rey puesto que no ofrecería ninguna ventaja a nadie.

Quinto. Que en abril de 1994, de las 3.500 tarjetas sometidas a contingentación, únicamente 900 ofrecen alguna duda. Hemos pasado ya de 19.000 falsificadas a 900 de posible duplicación, el resto parece que están justificadas en la comisión de trabajo que se creó entre la Administración central y las comunidades autónomas, comisión que también estudia, uno por uno, los casos de las 900 tarjetas sometidas a contingentación, en las cuales pudiera haber algún problema de duplicación o falsificación.

La situación actual es la siguiente. En 35 tarjetas, que forman pieza distinta de la denuncia que se formula sobre esas supuestas 19.000 falsificaciones, parece que sí ha habido casos de actuación incorrecta (11 en una gestoría de Barcelona y 24 en Madrid). En toda esta escandalera, parece ser que hay un ciudadano de Castellón que tiene dos autorizaciones que no debía de tener, porque una pertenece a Soria y otra a Zamora, quedando en Madrid 67 casos concretos sobre los que la Comunidad todavía no se ha pronunciado; sí lo ha hecho sobre 132 casos, cuyas circunstancias están completamente aclaradas. Esto es lo que nosotros hemos entendido hasta el momento.

Aquel tremendo globo de 19.000 falsificaciones resulta que se traduce en la posible duplicidad de no más de algunas decenas. Aun así, señor Secretario General, no pueden ocurrir estas cosas que han sucedido y que supongo serán consecuencia de tener que rotar anualmente un millón de autorizaciones, con la compulsión administrativa que ello produce. Yo le ruego que informe a esta Cámara de los resultados finales de toda esta investigación puesto que el tamaño pequeño de las disfunciones encontradas no exime, como bien ha dicho otro portavoz, de la necesidad de que la Administración afine sus procedimientos administrativos de control de este tipo de autorizaciones.

A la espera de la respuesta del Secretario General a las preguntas que le han sido formuladas, desgajando esa parte de la comparecencia de hoy, de lo dicho por el señor Secretario, que es únicamente sobre lo que yo estoy estableciendo esta opinión, parece que el supuesto fraude es bastante menor, si bien es cierto que existen algunas decenas de casos en los que es preciso aclarar lo que ha ocurrido. Esperamos que cuando se tenga esa información se remita a esta Cámara para quedarnos definitivamente tranquilos sobre unas actuaciones que, en principio, parecían abundar en una corrupción generalizada del sistema de adjudicación de esas tarjetas y que queda reducida ahora, en sus justos términos, a un mínimo porcentaje de ese millón de autorizaciones que se conceden todos los años.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario General.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DEL TRANSPORTE** (Panadero López): Creo que el resumen que ha hecho el portavoz del Grupo Socialista es bastante ajustado.

La situación ante la que nos encontramos, provocada básicamente por un problema de gestión de las comunidades autónomas, que son quienes tienen las competencias (Ley Orgánica 5/1987, para quien la quiera leer) y que son las que tienen que mandar la baja puesto que, si no, el registro no la recibe y no se puede investigar, sin perjuicio de que el programa podía ser mejorable para contemplar un supuesto no previsto en la gestión como es no dar la baja, produce una descoordinación general, a veces también motivada por el principio de ventanilla única que causa ciertos problemas —éste es uno de ellos— que se traduce en una escandalera que sólo es escandalera y que se materializa en que al día de hoy lo que se puede afirmar es que hay once, presuntamente consecuencia de un proceso de falsificación en Barcelona; veinticuatro, que se vuelven a constatar y que ya habrían sido objeto de denuncia, salvo error por mi parte, firmada por ese funcionario execrable que no debíamos haber recibido en el Ministerio, pese a sus derechos como funcionario de la Administración del Estado de solicitar un puesto, Fernando Calvo, ante la Agrupación de Tráfico, y 67 de la Comunidad de Madrid que tiene que aclarar. Esa es toda la escandalera que sale aquí resumida de este tema.

Respecto a los títulos de capacitación, el señor que ha escrito ese titular en El País sabrá a qué hace referencia. A mí no me consta que se estén falsificando títulos de capacitación profesional que, por cierto, sería un modelo que está estandarizado hoy en el BOE y decirle a una imprenta que los haga. Si después falsifica la firma del director, supongo que si alguien tiene constancia, lo que tiene que presentar es la denuncia, que afectaba a la Comunidad de Madrid. No me consta que se dé ni entiendo exactamente de qué va.

El general al que usted hace referencia —repite su nombre— creo que no es Sánchez Barrios, sino José Enrique Alonso del Barrio, general de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Y la denuncia de Dos Hermanas sospe-

cho que no es de octubre de 1990. No es que sea muy listo, es que ya se lo dijo al Ministro y, por tanto, me he tomado la molestia de mirarlo. Yo creo que puede ser octubre de 1991. Si es ésa, le prometo que sabía todo. Formulé la denuncia a través de mis servicios a la Agrupación de Tráfico. Supimos la denuncia y todo el desarrollo, que condujo (si es la que yo digo) a la detención de un funcionario de la Dirección General que trabajaba en informática y que estaba en coordinación con un funcionario de la Junta de Andalucía, de la Jefatura de Sevilla. Si es ésa, desde luego que lo hemos sabido todo, pues la denunciábamos nosotros.

Suspender cautelarmente —me decía— a algún funcionario. Yo le ruego que se lea —sobre todo, cuando está abierto un proceso penal y un proceso civil— la legislación. Hay que suspender el proceso en tanto no se solventa el penal. A mí me gusta cumplir las normas.

La trama interna dentro del Ministerio ya se verá. Tenga cuidado a quién hace caso. Entérese de quién es esta asociación, Fedatrans, de quiénes son sus socios, sus componentes. Por cierto, si le dicen que alguno de sus dirigentes son miembros de Herri Batasuna y tienen ciertas simpatías, así se entera usted.

Sobre Fenadismar, es muy libre de hablar de las zorras, de las gallinas y de otra serie de circunstancias, pero supongo que habrá que probar los hechos. Usted me ha dado una oportunidad de leerme el informe famoso del señor Blazco Cantero, que era el jefe de sección a quien yo me refería y no quería nombrar, porque no he podido hacerme con él.

Dice que hay una reunión el 13 de junio de 1990. Entre las cosas que siento es que la agenda correspondiente al año 1990, cuando en 1991 pasé a la Secretaría General, me la tiraron mis secretarías, por lo que no lo puedo contrastar. Me atrevo a asegurar, no obstante, que esa reunión a la que se refiere no se ha producido. Porque no es en absoluto normal, y menos con el nivel profesional y técnico de esta persona, que estuviese en esa reunión. Y si era tan grave, tan sangrante y tan escandaloso, ¿por qué afirma —creo que lo dicho— que había otras personas? ¿Quiénes? ¿Los representantes de Anfac, los representantes de Ganvam y delante de todo el mundo, públicamente, se pusieron las vergüenzas públicas, las falsificaciones, todas, al fiscal? Entonces todos somos tontos menos alguno.

Dice él que ha entregado unos informes. Yo no dudo de su palabra, pero los otros, a los que teóricamente les ha entregado esos informes, dicen que no los han recibido. En todo caso, sí sé una cosa: era la persona que gestionaba ese tema. Si él denuncia que cometió irregularidades, tomo nota ahora que me he enterado para remitírselo al fiscal, que, por cierto, da igual porque ya está instruida la causa. Porque era la persona que gestionaba. ¿Qué dice? ¿Que manipulaba y falsificaba? El sabría lo que hacía. No debía ser muy claro lo que hacía o no acabo de entender nada. En todo caso, en ese informe no verá —porque usted no lo ha leído— que se diga en ningún momento que se me ha entregado; ni ninguno de los subdirectores afirma que me lo haya puesto en conocimiento. El único hecho que existe, que he manifestado, es que, efectivamente, un subdirector me informó —lo he leído en mi comparecencia— de que

se han producido unas duplicaciones —exactamente igual que estas 12.000—, y le encargué que se solventara como se han solventado éstas. Hasta el momento no he tenido ninguna constancia de que no se hayan cumplido esas instrucciones, y he tenido mucho cuidado de decir en mi comparecencia que ni entonces ni ahora, nadie (empezando por la propia empresa de vehículos que usted ha mencionado, que por aquello de no hacer propaganda no citaré, y que parece deducirse del sumario que le ha costado la broma 15 millones) puso denuncia ni formuló jamás protesta alguna por situaciones irregulares. Entonces, ¿de qué me habla?

Este funcionario, al que usted hace referencia, que ya le he dicho que era la persona que tenía la responsabilidad de gestionar este tema, hace un precioso informe sobre las consecuencias de un sistema informático y el cambio, que empecé a poner en marcha en el año 1985, cuya asistencia técnica final contratamos en el año 1988, que debería haber empezado a funcionar en el año 1991 y por problemas de conexión con las comunidades autónomas en tiempo real está pendiente. Ese cambio que él señala estaba ya en el año 1988 y en los programas que se concentraron. De hecho, está en la circular 5/1990, de octubre, firmada por mí, que preveía su entrada en vigor en diciembre o el 1 de enero de 1991, de cuya no implementación (sin que sepa en este momento, en razón de ataques cardíacos que se han producido y una persona, que es la fundamental, que podría explicar esto no está en condiciones de que se le puedan hacer preguntas que yo me hago a mí mismo) desconozco las razones que están, en cierta medida, en este problema de gestión que se ha producido, insisto, fundamentalmente por no atenerse a las instrucciones a las que se hicieron referencia para la tramitación a las comunidades autónomas. Este funcionario tendrá que explicar por qué se admitían —como parece que así se hacía— MT-10, que son los de las bajas que generan la autorización, que no eran originales, cuando hay una circular, la 7/1988, que taxativamente prohíbe, reiteradamente lo dice, en mayúsculas, subrayado —no sé de qué forma se puede decir—, que sean siempre originales porque su tratamiento con fotocopias produce problemas importantes de posible generación artificial de autorizaciones.

Señor Camisón, lo del año 1990 (también se lo dijo usted al Ministro), me he tomado la molestia de mirarlo, y las respuestas que se dieron son absolutamente coherentes. Lo que le digo es que se estudie usted la ley y el reglamento y entenderá que en esta ley y en este reglamento se crea una figura, que son las autorizaciones de alquiler sin conductor, que ya sé que no existían en la Ley de 1947, pero se crean y son válidas, las tiene Avis, Hertz y demás, que alquilan furgonetas. Entonces, CTM, que es una empresa que crea el área de Renfe, en su momento, ligada a procesos de otro tipo, se constituye como una empresa de alquiler de vehículos. ¡Claro que solicita autorizaciones de alquiler de vehículos!, y se las dan, porque son de otorgamiento libre. A su vez, esos vehículos se los alquila a Bacoma, que le pone las tarjetas de transporte. Y hay un momento en el que en este proceso, por la novedad del tema, se produce una confusión que lleva a que algunos piensen

que la autorización de alquiler sin conductor es una autorización de transporte y, por tanto, permite realizar transporte, cosa que no lo permite. Ello, porque así trabaja durante un cierto tiempo Bacoma por esta confusión, da lugar a las denuncias de Uvatra a las que usted ha hecho referencia, y que se ligan a un problema de disputas sobre una concesión, llamémosle subarrendada, a una empresa llamada Mediterránea Expres que rescata Enatcar. Esto tiene un cierto problema de ajuste de cuentas. Hay unas denuncias, que efectivamente se realizan por Uvatra, que dan lugar a unos controles. Fíjese si es la novedad del sistema, que produce que las propias denuncias que levanta la Agrupación de Tráfico en no pocos casos son incorrectas porque, en vez de levantársela al titular, que debía ser Bacoma, se las levanta a CTM, con lo cual son nulas. Y no es que la Generalidad Valenciana haya hecho en este caso elementos cómplices, como se lee recientemente en la prensa, sino que simplemente hubo un error de confusión al levantar los boletines y eran nulos. Posteriormente, se subsana este tema, que es de 1990, como usted muy bien ha dicho, por más que algún periódico —se conoce que por falta de espacio para rellenar sus páginas— haya sacado ahora, porque con esto de las tarjetas viene bien cualquier cosa que pille por el camino, una cosa de 1990 perfectamente aclarada y sin ningún problema.

Yo me reitero en las informaciones que por aquella fecha se le facilitaron y que se prepararon en la Dirección General que yo llevaba. He tenido el gusto de buscarlas para saber de qué iba, porque me desconcertó totalmente, como consecuencia de aquello, por si es lo de Sánchez Barrio —que volvería a ser José Enrique Alonso del Barrio, primer general de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y persona a quien debemos mucho en Transportes por el interés que puso en ayudarnos a desarrollar la inspección en el área de transportes realizada por las fuerzas de la Agrupación—, puede ser que se refiera a ese octubre de 1990, pero entonces no tendría relación con lo de Dos Hermanas, a un informe que hace al culminar la inspección que, hasta donde he conocido, se dirige a la Dirección General de la Comunidad Valenciana y a la Dirección General de la Guardia Civil, pero no al Ministerio de Transportes. Lo he conocido porque, leyendo su interpelación al Ministro y su contestación —soy persona a la que gusta buscarlo todo para tener las cosas bien ordenadas—, me he dado cuenta de que estaba usted equivocado. Al Ministerio no se le comunicó en ningún momento, se dirigió a la Comunidad Valenciana y tiene relación con este problema al que le hacía referencia anteriormente.

Usted hizo una declaración perfecta de tramas ilegales, etcétera. Es mucho más simple, como casi todo en la vida. Es la Ley y el Reglamento, que entonces no se había publicado, lo que podrían haber dado lugar a la confusión. Eran autorizaciones de alquiler sin conductor que, tan pronto como fueron detectadas, sancionadas y en los expedientes que estaban bien tramitados repercutibles en términos económicos, fueron subsanadas pasando las autorizaciones de transporte que tenía Bacoma en los vehículos que daba de baja por la entrada de estos vehículos de CTM. Por si le sirve para ligarlo, son los famosos ochenta vehí-

culos de la trama de Enatcar, de la estafa de los cinco millones, que fueron comprados en CTM sin autorización de la Presidencia de Renfe, porque se compraron en Renfe y dieron lugar a esta estafa. Además, eran Mercedes. Por cierto, a ver si los juzgados lo resuelven de una vez porque hay algún problema.

Sobre las preguntas que me hace de arrendamientos, se las tengo que pedir al Presidente del grupo Enatcar. Sí le contesto a una con la que me he quedado. Efectivamente en la contestación que se le dio, en agosto de 1990, se decía que la idea que tenía el grupo Enatcar de la empresa CTM era liquidarla puesto que era una empresa sin actividad. No se ha liquidado, tiene un administrador único que, salvo error por mi parte, es el Presidente de Enatcar, el señor Elgorriaga, y su razón es porque en esta empresa, como fruto de una serie de operaciones fallidas, algunas no precisamente por razones comerciales sino de otro tipo —que también denunciarnos nosotros, aunque a usted le duela, antes de que nos madrugara nadie—, hay aquí una acumulación de resultados que en el consolidado del grupo tiene efectos fiscales favorables y por eso se mantiene.

Sobre los otros datos, tan pronto me los haga llegar, si hace el favor, se los pido al grupo y le facilito todas las facturas, etcétera, dentro de que efectivamente el titular de la línea Málaga-Barcelona es Enatcar y el que la explota es Bacoma. Vea las disposiciones adicionales o transitorias de la LOT y verá que está perfectamente encajado, sin perjuicio de que en estos momentos estemos en plazo ya de lograr esa situación definitiva o que pase a explotarla directamente Enatcar, de acuerdo con lo previsto en la ley.

Usted dice que nos han sorprendido. Es que, al final, esta trama de las 35... A mí me parece que es gravísimo una sola tarjeta.

¿Ha oído usted hablar de la operación Quintanar? Pues bien, la operación Quintanar es la operación más importante que se ha hecho en España. La denunciarnos nosotros. ¿A que usted no sabe de qué va? El 24 de octubre de 1991: operación Quintanar, se intervinieron 150 tarjetas provisionales falsas en las provincias... Lo hicimos nosotros. Con utilización de sellos falsos y soportes físicos reales. La operación de Sevilla —si es la que yo creo—, de octubre de 1991, que también denunciarnos, condujo a la detención. Esto tiene un valor en mercado, y la alternativa, efectivamente, es muy simple: liberalizarlo mañana.

¿Qué le puede pasar a la gente de este sector en un momento difícil? Hambre y ruina. Pero es una buena solución. Yo prefiero asumir los riesgos incluso de ser inculcado en un proceso. Se lo digo así de simple. ¿Por qué? Porque creo que es necesario ir con los tiempos. Mire usted, de este sector vive millón y medio de personas, de estar delante de un volante. Por primera vez en muchos años han visto un cambio de adaptación, que lo ha hecho este Gobierno, con unos planes de ayudas y de retiradas de autorizaciones para equilibrar el mercado, y no se puede liberalizar aquí y ahora. En la misma medida en la que existe un valor de mercado hay una tentación manifiesta de falsificar una autorización. Uno puede desplegar todos sus elementos, y entre ellos está el de que tan pronto como hay un indicio se presente una denuncia. Pero al igual que noso-

tros hemos presentado denuncias que hasta ahora han sido todas fundadas y han entrado hasta el fondo de la espada, también las han presentado otras comunidades autónomas.

Es posible —yo no puedo decir que sea incierto— que en este momento esté circulando un camión por la carretera con una autorización falsa. Podemos poner todos los medios para perseguirlo, pero resulta imposible evitarlo, como no creo que nadie pueda decir que en este momento no haya un billete de 10.000 pesetas falso en España. Se pueden poner todos los medios, dificultar la falsificación, lanzar a las fuerzas de investigación tan pronto como se ha producido, pero nada más.

Sobre el caso al que usted hacía referencia —volviendo a lo que me afecta— le agradezco de verdad haber podido conocer la famosa declaración. Estoy absolutamente convencido de que esa reunión no se produjo —se lo voy a decir claro— porque una reunión con el nivel de cualificación profesional de este funcionario, aunque sea duro, yo no la llevo, porque no estoy para perder el tiempo. Así de simple. Creo que lo digo bien claro. Es absolutamente imposible porque conocí sus informes del año 1986 cuando llegó a la Dirección General, y con dos me vale para toda mi vida para perder el tiempo. La verdad es que si él se inculpa, llevará razón. Será él quien manipulaba, porque era quien manipulaba. Esa reunión no tuvo lugar. Sobre ese informe que él dice que entregó, los que debían recibirlo niegan haberlo recibido. Habrá que estar atento a la aclaración. Hay incluso quien puede sospechar si no ha sido realizado con posterioridad a los hechos.

Perdóneme si en algún extremo me he acalorado, porque cuando se toca el plano personal a veces resulta difícil evitarlo, pero he intentado contestar y aclarar todo este tema. Yo espero poder remitir mañana mismo a esta Cámara un resumen, comunidad autónoma por comunidad autónoma, de las autorizaciones y del resultado final del proceso de depuración.

Por cierto, yo lamento que algún medio de comunicación, por ejemplo en Aragón, constate con profundo desagrado que la empresa, que parece ser de la familia del presidente de la Comunidad, no tiene autorizaciones falsificadas. Pues mire usted, es que sólo hay una fruto de las 24 y en Marcotrán, pese a que, según los titulares de los periódicos —y lo he oído por la radio—, tenía miles y miles, no hay nada. Y tampoco entiendo que se hable de estos 38.000 millones y no sé cuántos miles de millones en la comparecencia del Ministro. Yo lo lamento, pero, afortunadamente, las cosas son como son. Es cierto que aparecen, añadidas sobre las que ya estaban investigadas, once y yo confío en que la Comunidad de Madrid sea capaz de aclarar las 62 sobre las que aún no dispone de ninguna documentación. Estaremos a ver qué resulta de la instrucción sumarial sobre el posible número de autorizaciones duplicadas que, gestionadas directamente por el señor Blasco Cantera, se hayan podido producir y, en la medida en la que ese número, que creo que, de existir —y parece que alguna sí puede existir—, será muy reducido, se podrán investigar. No tengan ninguna duda de que, por parte del Ministerio, se llevarán a cabo todas las actuaciones necesarias para anular esas autorizaciones. En todo caso, debo señalar

que, siendo grave una sola autorización, afortunadamente, los titulares alarmistas que aparecieron, ligados, como quizá usted haya oído en algún momento en algún programa de radio, a la financiación irregular del PSOE, que de esto habría recibido 38.000 millones —porque uno ha leído todo lo habido y por haber—, pues resulta que todo han sido especulaciones —con lo bien que se pueden llenar de noticias algunos medios— que sólo crean alarma social, tensiones importantes. Finalmente se quedan en que, existiendo —ya lo he dicho— mucho menos que la operación Quintanar, me temo que ninguno de ustedes conocía la operación Quintanar, siendo mucho más importante que este tema en su gravedad y fue denunciado por el propio Ministerio.

Tan pronto como reciba datos sobre ese tema, espero poderle contestar a todas las preguntas que tienen que ver con los alquileres, etcétera, entre Bacoma, CTM y Enatcar. Gracias. **(El señor Camisón Asensio pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, sea breve.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Sí, señor Presidente, muy brevemente, porque ya el día va alargándose y son muchas horas en la Comisión, pero quería aclarar una cuestión fundamental. Nosotros hemos pedido la comparecencia del Secretario General para conocer su versión y, aunque lo ha hecho de una forma acalorada, lo hemos conseguido. Es lo que queremos que quede grabado para la historia de esta Cámara. Ahí está su versión de los hechos.

También quisiera aclarar que se ha hablado aquí hace un momento de un millón de tarjetas y yo creo que ésa es una cifra equivocada. He visto cifras, en determinados estudios, del orden de 125.000, pero un millón creo que es una cifra exagerada, pero no tiene la menor importancia. Nosotros en este asunto, por supuesto, en nuestro legítimo derecho de oposición parlamentaria, ya tenemos su versión, señor Secretario General, vamos a intentar celebrar otras comparecencias, para tener versiones de otros estamentos y comparar. Si al final resulta que toda la verdad es la suya y que toda esa escandalera se ha quedado en esto,

pues nos alegramos, a pesar de que, insisto, aunque sea poco, es un hecho grave que no debiera haber ocurrido. En todo caso, creo que es lógico, y lo entenderá, que tengamos que cumplimentar su versión con la de otros estamentos, porque hay una cosa que a mí realmente me ha extrañado en su acalorada intervención, y es que la ha complementado mediante argumentaciones de tipo descalificatorio respecto a los medios de difusión, respecto a Fenadismar, respecto incluso a este funcionario de la Inspección y respecto a Uvatra, diciendo que su actuación responde a un ajuste de cuentas. Todo lo que se ha dicho en su intervención lo estudiaremos con detenimiento. Tenemos ya la visión del Secretario General, vamos a contrastarla y nos quedan dos cosas importantes: una, conocer al final las conclusiones del sumario —y haríamos votos por que coincidieran con su versión—, y dos, las informaciones que esté llevando adelante el Departamento cuando estén documentadas y tengamos opción a estudiar los documentos. Pero, en todo caso, señor Secretario General, no se extrañe de que nosotros, como oposición, intentemos estudiar algo que ha creado una alarma social. No olvidemos que el hecho surge porque, no a iniciativa del Ministerio, sino a través de una acción judicial, de una denuncia externa al Ministerio, se ha presentado en su Departamento un juez determinado para llevarse un ordenador y todos los documentos. Eso ha ocurrido y es un hecho que está ahí; vamos a ver qué sale de ese ordenador. No han ido ustedes a llevar el ordenador y los documentos al juez, han sido ellos quienes han ido a recogerlos, y ése es un hecho que está ahí. Por tanto, seguiremos investigando todos los estamentos y nos alegraría muchísimo que al final la verdad coincidiera con su verdad, pero tenemos que contrastarlo.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Secretario General; gracias, señor Camisón, por esta tarde calurosa, que no de discusiones acaloradas, porque las discusiones con vehemencia pueden ser igualmente respetuosas con el temperamento de cada uno.

Muchas gracias a todos. Se levanta la sesión.

Eran las siete y treinta y cinco minutos de la tarde.