



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1994

V Legislatura

Núm. 326

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 26

celebrada el jueves, 20 de octubre de 1994

Página

ORDEN DEL DIA:

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

— Sobre supuestas irregularidades detectadas en las relaciones de la citada Compañía RENFE con las Sociedades Catertren y Medicalia, S. A., así como sobre las relativas a las empresas filiales Datsa y Equidesa, a la Delegación Especial de Hacienda en RENFE, a la normativa de personal y a otras detectadas en la auditoría del Tribunal de Cuentas llevada a cabo por don Eduardo Navarro Paracuellos. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 212/000691)..... 9984

— Sobre el Plan Estratégico 1994-1998. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000704) 9997

Contestación a las siguientes preguntas:

— Del señor Peralta Ortega (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre presencia del alga asesina «Caulerpa Taxifolia» en el litoral mediterráneo de nuestro país. (BOCG, serie D, número 13, de 4-10-93. Número de expediente 181/000042)..... 10012

	Página
— Del señor Martínez Blasco (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre opinión e iniciativas del Gobierno en relación a la inclusión de la línea ferroviaria Zaragoza-Pau en las redes europeas de transporte combinado o de transporte convencional. (BOCG, serie D, número 61, de 25-2-94. Número de expediente 181/000516)	10015
— Del mismo señor Diputado, sobre razones de la no inclusión de la línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau entre las redes transeuropeas de transporte ferroviario, en el Consejo de la CEE, celebrado en día 29 de octubre de 1993. (BOCG, serie D, número 61, de 25-2-94. Número de expediente 181/000517).....	10015
— Del señor Peralta Ortega (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre medidas adoptadas en relación con el desembarco y almacenamiento de varias miles de toneladas de amianto, procedentes de Rusia, por Tamarsa en Puerto de Sagunto (Valencia). (BOCG, serie D, número 67, de 4-3-94. Número de expediente 181/000560)	10018
— Del señor Andreu Andreu (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre medidas para solucionar la situación de abandono, desguace y mala utilización del patrimonio histórico ferroviario, por parte del Museo Ferroviario. (BOCG, serie D, número 72, de 14-3-94. Número de expediente 181/000580)	10020
— Del señor Alegre Galilea (Grupo Parlamentario Popular), sobre concesión, sin concurso previo, del servicio de Paquexpres por carretera a un familiar directo de un alto cargo de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), en Navarra. (BOCG, serie D, número 133, de 16-9-94. Número de expediente 181/000930)	10022
— Del mismo señor Diputado, sobre motivos por los que, en el proceso de modernización del equipamiento de la estación de Logroño, no se ha realizado alguna de las obras contempladas en los planos y en la memoria. (BOCG, serie D, número 133, de 16-9-94. Número de expediente 181/000931)	10025
— Del señor Ríos Martínez (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre implantación de nuevos servicios de transportes por ferrocarril en Murcia. (BOCG, serie D, número 133, de 16-9-94. Número de expediente 181/000935)	10028
— Del mismo señor Diputado, sobre planes de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) en la Región de Murcia para los próximos años, dentro del Plan Estratégico de dicha empresa. (BOCG, serie D, número 133, de 16-9-94. Número de expediente 181/000936)	10028
— Del mismo señor Diputado, sobre razones por las que la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) no ha respondido a la solicitud de los exportadores de hortalizas de Aguilas (Murcia) para llevar tomates y lechugas al Reino Unido a través del Eurotúnel. (BOCG, serie D, número 133, de 16-9-94. Número de expediente 181/000937).....	10029
— Del mismo señor Diputado, sobre razones de la supresión del expreso diario Cartagena-Madrid, así como opción alternativa ofrecida a los ciudadanos murcianos. (BOCG, serie D, número 133, de 16-9-94. Número de expediente 181/000938).....	10029
— Del señor Fernández de Mesa Díaz del Río (Grupo Parlamentario Popular), sobre previsiones de reestructuración de los servicios de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) en la provincia de La Coruña. (Número de expediente 181/000945)	10035

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías.
En primer lugar, quiero anunciar la comunicación oficial de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya de aplazar para una próxima comparecencia la primera de las solicitudes formuladas para el día de hoy.

CELEBRACION DE LAS SIGUIENTES COMPARENCIAS:

— **SOBRE SUPUESTAS IRREGULARIDADES DETECTADAS EN LAS RELACIONES DE LA CITADA COMPAÑIA RENFE CON LAS SOCIEDADES CATERTREN Y MEDICALIA, S. A., ASI COMO SOBRE LAS RELATIVAS A LAS EM-**

PRESAS FILIADAS DATSA Y EQUIDES, A DELEGACION ESPECIAL DE HACIENDA EN RENFE, A LA NORMATIVA DE PERSONAL Y A OTRAS DETECTADAS EN LA AUDITORIA DEL TRIBUNAL DE CUENTAS LLEVADA A CABO POR DON EDUARDO NAVARRO PARACUELLOS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000691.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos directamente a la segunda petición de comparecencia de la Presidenta de Renfe, doña Mercé Sala, a quien damos de nuevo la bienvenida porque la tuvimos ya la semana pasada con nosotros por un tema de presupuestos, y agradecemos su presencia de nuevo aquí. El Grupo Parlamentario Popular pide la comparecencia de la Presidenta de Renfe para informar sobre supuestas irregularidades detectadas en las relaciones de la citada compañía Renfe con las sociedades Catertren y Medicalia, S. A., así como sobre las relativas a las empresas filiadas Datsa y Equidesa, a la Delegación Especial de Hacienda en Renfe, a la normativa de personal y a otras detectadas en la auditoría del Tribunal de Cuentas llevada a cabo por don Eduardo Navarro Paracuellos. Esta es la petición, señora Presidenta de Renfe, y ante ella le rogamos que tenga la amabilidad de ofrecer sus explicaciones a los Diputados de los diferentes grupos políticos que tendrán la oportunidad de pedir aclaraciones adicionales.

La señora Presidenta de Renfe tiene la palabra.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Buenos días, señor Presidente, señores Diputados.

Respecto a esta petición yo querría explicar lo siguiente. A partir del otoño del año 1990, un equipo del Tribunal de Cuentas realizó los trabajos de inspección para la fiscalización de las cuentas de Renfe correspondientes al ejercicio de 1989. La presencia del equipo del Tribunal en las dependencias de Renfe se prolongó hasta el verano de 1992. Este equipo estuvo dirigido en la práctica totalidad de su período de actuación por don Eduardo Navarro Paracuellos. A mi llegada a Renfe, en abril de 1991, se me informó de la presencia de este equipo y di instrucciones en el sentido de que se le facilitase al máximo su tarea, como así se hizo. El día 9 de febrero de 1994, al cabo de tres años, se recibió en la presidencia de Renfe un oficio remitiendo el documento titulado «Actuaciones practicadas en relación con la fiscalización selectiva de la entidad Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe), ejercicio 1989» para que en el plazo de 30 días se formularan por parte de Renfe las alegaciones que se considerasen pertinentes. Con fecha 9 de marzo se remitieron al tribunal tales alegaciones; estamos en el año 1994, el año pasado. El día 28 de abril, según consta en oficio de 10 de mayo que nos dirige el consejero del tribunal, el pleno de dicho tribunal adoptó un acuerdo en virtud del cual inicia una fiscalización especial a Renfe relativa a los siguientes extremos. Si quieren lo leo, pero es un poco largo. Leeré si acaso los extremos, que son los siguientes. Primero, rela-

ciones entre Renfe y Equidesa, hasta 1993 incluido, relativas a la compra de terrenos llevadas a cabo en San Sebastián de los Reyes, sin perjuicio de las competencias de los órganos jurisdiccionales que están conociendo esta cuestión. Segundo, relaciones durante los ejercicios siguientes a 1989 entre Renfe y Datsa, analizando especialmente la facturación de ésta a Renfe y la aplicación dada por Datsa a dicha facturación. Tercero, análisis de la facturación de la empresa Catertren a Renfe hasta el 30 de diciembre de 1993, fecha en que se dictó sentencia relativa al contrato instrumentado entre ambas empresas. Cuarto, análisis de las relaciones entre Renfe y Medicalia, S. A., durante los ejercicios siguientes a 1989, en lo referente al contenido y gestión de los programas de invalidez y costes pactados. La indicada fiscalización especial se incluye en el programa de fiscalizaciones del tribunal para el año 1994. Es decir, además de la fiscalización de 1989, que ha de ser completa, sobre la que recibimos un documento en febrero de 1994, amplían estos puntos hasta el período en que tomaron la decisión que, como digo, fue el 28 de abril de 1994. Estas actuaciones se iniciaron en junio de 1994 y continúan en la actualidad. Por tanto, Renfe no ha tenido conocimiento oficial del informe elaborado por el señor Navarro. No obstante, como este informe ha estado en los medios de comunicación, con mucho gusto informaré a SS. SS. sobre los temas objeto de sus preguntas, en el bien entendido de que correspondiendo a actuaciones previas a mi período de gestión en Renfe —yo no estaba en esa época— la información que sigue responde a la documentación disponible en los servicios de la empresa y no procede, por tanto, de quienes en su momento adoptaron las correspondientes decisiones, que en su mayoría se encuentran hoy fuera de la empresa.

Me veo obligada a que esta parte sea un poco más aburrida porque voy a seguir leyéndolo, ya que no tengo un conocimiento tan exacto como de las cosas de las que he podido informarme directamente, por mí misma.

En el tema de Catertren, en 1987, la dirección de Renfe decidió sustituir al contratista que prestaba la gran mayoría de los servicios de restauración a bordo de los trenes, servicio que ya en aquellos momentos era objeto de subvención, por un nuevo contratista, Catertren, que en principio parecía comprometerse a prestar dichos servicios sin subvención. La formalización del contrato correspondiente no llegó a producirse. Inicialmente el nuevo contratista constituyó varias sociedades para prestar el servicio en distintas líneas, por lo que deberían haberse redactado diferentes contratos. Por otra parte, la oferta del contratista formulaba ciertas reservas en relación con las características de la adjudicación. Concretamente, no quería hacerse cargo de todo el personal de la concesión anterior y consideraba las retribuciones de dicho personal excesivamente altas. En la práctica la prestación del servicio se mostró deficitaria, por lo que, con objeto de asegurar la continuidad del servicio, se fueron otorgando al contratista una serie de anticipos de tesorería soportados, en su caso, por facturas que al no estar respaldadas por un contrato no fueron debidamente regularizadas. Las relaciones entre Renfe y Catertren se rompieron abruptamente y, en la segunda quincena de di-

ciembre de 1988, se hizo cargo del servicio una filial de Renfe denominada Sercolsa, Servicios de Restauración Colectiva, S. A. Por otra parte, Catertren impuso demanda contra Renfe ante la jurisdicción ordinaria, en juicio declarativo de mayor cuantía, resuelto por el Juzgado de Primera Instancia número 15 de Madrid, con fecha 30 de diciembre de 1993, por la que se condena a Renfe a pagar 299 millones de pesetas; esta sentencia ha sido recurrida por Renfe. La utilización del mecanismo de anticipo de tesorería requiere de un control extremadamente riguroso. En este sentido, en noviembre de 1991 se dictaron instrucciones que exigen autorización expresa de la presidencia para su concesión, con cuyas instrucciones puede afirmarse que han desaparecido tales anticipos.

Esto es lo que hay sobre Catertren. Si les interesara —no sé si es público o no—, tengo copia del informe del Tribunal de Cuentas, que es el primero que envían para que se puedan hacer alegaciones y después dictaminar realmente, y lo que opina sobre Catertren, que es un poco largo y prolijo, y el documento del señor Navarro, también de lo que opina sobre Catertren, que es más cortito. Me parecería exagerado leerlo ahora, porque es largo y prolijo.

El señor **PRESIDENTE**: En cualquier caso, si hubiera algún Diputado que tuviera interés en tener el texto, creo que no hay ningún inconveniente en suministrárselo.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Yo pregunto porque, como esto es del Tribunal de Cuentas, no lo sé, sinceramente.

El señor **PRESIDENTE**: Lo dejamos a criterio de los distintos grupos parlamentarios.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, lo que digan los servicios de la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente. (Pausa.)

Si quieren solicitar los informes mencionados por doña Mercé Sala, hay que hacerlo por la vía reglamentaria, como es lógico. En este supuesto, dado que doña Mercé Sala acaba de manifestar que ella está dispuesta a suministrarlos, obvia el planteamiento de petición formal reglamentaria.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Sinceramente, he dicho que no sé, porque siendo un informe del Tribunal de Cuentas...

El señor **PRESIDENTE**: El Letrado me comunica que hay las dos opciones.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): ¿Se puede molestar el Tribunal de Cuentas? Yo creo que sería mejor pedirlo directamente al Tribunal.

El señor **PRESIDENTE**: No vamos a crear una polémica al respecto; se puede resolver fácilmente.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Yo estoy hablando del informe oficial del Tribunal de Cuentas que se recibió el 9 de febrero de 1994. El informe de don Eduardo Navarro Paracuellos que ustedes han citado, nosotros no lo tenemos oficialmente. Pero como este informe está en manos de todo el mundo, porque ha sido fotocopiado, evidentemente sí que lo tenemos, y creo que ustedes también lo tienen; por eso hacen las preguntas. Sobre el que tengo mis dudas es el informe oficial del Tribunal de Cuentas, aunque yo creo que el Tribunal de Cuentas no tiene que tener ningún inconveniente en hacérselo llegar.

El señor **PRESIDENTE**: Respetando el criterio de la Presidenta de Renfe, muy sutilmente expresado en estos momentos, está claro que hay que pedirlo por la vía reglamentaria.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Dicho esto, pasaré a hablar sobre Medicalia.

Medicalia es una empresa que ha colaborado con Renfe en programas de invalidez y de planes de pensiones. El programa de invalidez se inicia a mediados del mes de mayo de 1988, dentro del contexto general de una política de reducción de plantillas, y tiene como finalidad reducir los altos índices de absentismo existentes en la empresa y sanear la plantilla mediante oferta de bajas laborales para pasar a ser beneficiario de pensiones de invalidez en cualquiera de sus grados a aquellos agentes que, previo reconocimiento médico, presenten secuelas invalidantes. Con fecha abril/mayo de 1988 se establece un acuerdo entre Medicalia, S. A., y Renfe para encomendarle los servicios de exploraciones médicas, así como las acciones administrativas y jurídicas para solicitar del Instituto Nacional de la Seguridad Social el requerimiento de la incapacidad que determinados conjuntos de agentes de la red pudieran sufrir, sirviendo como soporte para ello las relaciones de las bajas de empleados habidas en el transcurso de los tres últimos años, bien por enfermedad común o por accidente, laboral o no.

Medicalia es una entidad mercantil legalmente constituida que ha llevado a cabo programas de invalidez en diferentes empresas de gran peso, entre las que se encuentran Gas Madrid, Fasa-Renault, Automóviles Talbot, Seat, Valeo, Nissan Motor, Iveco-Pegaso, Grupo BSN, Banco Bilbao-Vizcaya, Banca Catalana, Banco del Comercio, Banco de Madrid, Fecsa, Ferrovial, Firestone, Empresa Nacional Adaro, Empresa Nacional Santa Bárbara, Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, Construcciones Aeronáuticas, S. A., Metropolitano, Flex, Cervezas El Aguila, Taurus, Cervezas Mahou... y no continúo leyendo. Se requirieron los servicios de Medicalia para el programa de invalidez al considerarse necesario, para el buen fin de dicho programa, que una empresa de experiencia en la materia, de ámbito nacional y con sede en todas las provincias, pudiese, con especialistas cualificados en materia de invalidez, reconocer a todos los trabajadores de Renfe que tuviesen un alto índice de absentismo y dictaminar con el máximo rigor quiénes de ellos poseían algún tipo de secuelas

invalidantes. Las actuaciones que realizó dicha empresa fueron las que se describen en los párrafos que siguen. Medicalia, S. A., chequeó en Madrid un total de 4.821 personas. A las personas que se les apreció que poseían secuelas invalidantes se les confeccionó un historial completo por parte de especialistas médicos de Medicalia, S. A., de la ciudad donde residía el trabajador. Acompañaban especialistas médicos de Medicalia al trabajador para entrevistarse con el médico de cabecera y/o el inspector médico del trabajador. Medicalia realizaba el seguimiento del curso del expediente ante la Dirección provincial del INSS con posterioridad al dictamen de la unidad de valoración médica de incapacidad. Caso de que la resolución que recaese sobre el expediente no fuese favorable, Medicalia interponía con su gabinete jurídico el correspondiente recurso contra dicha resolución ante el juzgado de lo social de la provincia del trabajador, acudiendo éste a juicio asesorado y defendido por un abogado y un perito médico de Medicalia. Los resultados alcanzados en dicho programa fueron: el total de personas que se consideraban absentistas entre los años 1984/89, con más de ochenta días de bajas por año, era de 8.349; de éstas fueron reconocidas por Medicalia 4.821 y causaron baja, por tanto consiguieron la invalidez, 900. Esto en cuanto al programa realizado con esta empresa sobre invalidez.

El programa realizado por planes de pensiones se fundamentaba en un plan de pensiones elaborado sobre la base de las prestaciones de desempleo, subsidio de desempleo mejorado y una jubilación mejorada con la suscripción, en su caso, de un convenio especial. Este programa se materializaba mediante despidos y con la interposición por cada trabajador de una demanda de despido contra Renfe ante el IMAC, habiéndose llegado a acuerdos entre la empresa y los trabajadores en los actos de conciliación en dicho organismo. Asimismo fueron contratados los servicios de Medicalia para el programa de planes de pensiones de 1989, por considerarse que se necesitaba que una empresa de ámbito nacional y con sede en todas las provincias pudiese llevar a cabo todos los trámites que el trabajador tenía la obligación de realizar en su provincia ante el Inem durante el período que los trabajadores estaban en desempleo y que gestionase en cada provincia la solicitud de las percepciones de subsidio de desempleo para aquellos trabajadores que lo necesitasen, por no poseer las condiciones necesarias para jubilarse, amén de solicitar al INSS la concesión de un convenio especial de cotizaciones para que dichos trabajadores no viesen mermada su pensión de jubilación en el futuro. Llegado el momento, Medicalia elaboraba toda la documentación que necesitaba el trabajador, a fin de solicitar a la Dirección provincial del INSS la pensión de jubilación por edad del trabajador. El resultado de dicho programa supuso una baja en Renfe de 499 trabajadores. En los primeros meses de 1991 se suspendió el programa.

Vuelvo a decir que sobre este tema también tenemos el informe que ustedes recibirán del Tribunal de Cuentas y el informe que hizo el señor Navarro, que lo está estudiando, igual que el otro, el Tribunal de Cuentas. No sólo está en el informe de 1989 sino también en lo que les he leído al

principio de ampliación de informe sobre el que están trabajando en estos momentos.

Paso a referirme a Datsa. En los años 1987-1988 se agudizaba la difícil situación económica de algunos despachos centrales. Los despachos centrales eran básicamente concesionarios de los servicios de concentración y dispersión de mercancías que completaban la cadena logística de transporte haciendo por carretera los recorridos inicial y final desde y hasta los clientes y las operaciones de transbordo camión-tren, de tal manera que se realizaba por ferrocarril el transporte de larga distancia. En aquella época, en 1987-1988, básicamente la mayor parte del trabajo era el transbordo camión-tren, porque se realizaba mucho más manual y menos mecanizado que en estos momentos. En los casos, cada vez más frecuentes en los años citados, en que uno de estos concesionarios se veía obligado, por razones económicas, a abandonar su actividad, Renfe se veía en la necesidad de asegurar en alguna forma la continuidad del servicio y, en cualquier caso, subrogarse en las obligaciones de carácter sociolaboral. Para ello se empezó a utilizar una de las filiales de la compañía, Quidesa, que en tales casos asumía la concesión. En el año 1988 se consideró conveniente crear una empresa específica, filial de la anterior, denominada Datsa, para especializar esta actividad.

Datsa se constituyó en febrero de 1988, quedando en abril de dicho año el 100 por ciento de las acciones de titularidad de Equidesa que, a su vez, era 100 por ciento propiedad de Renfe. Durante la segunda mitad de 1988 y 1989 las actividades propias de esta sociedad, cuyo ámbito de actuación fue creciendo a medida que se le fueron incorporando concesiones, se desarrollaron mayoritariamente a través de subcontratistas. La gestión de la sociedad no fue en alguna forma adecuada, lo que dio lugar a la sustitución de su equipo directivo en noviembre de 1989. Posteriormente, los directivos que se habían reincorporado a Renfe de donde procedían fueron despedidos. Los contratos que había establecido Datsa en junio de 1989 con los subcontratistas Grutges, SUA y el holding BRM, se hacían por un período de cinco años con precios netamente superiores a los del mercado y con una cláusula de indemnización por rescisión equivalente a unos ingresos del período contractual restante. Por eso he dicho que la gestión de la sociedad no fue de alguna forma adecuada y esto dio lugar a la sustitución de su equipo directivo. Durante el año 1990 un nuevo equipo directivo intentó renegociar los contratos con los subcontratistas, alcanzándose, mediante el arbitraje de Arthur Andersen, el acuerdo de finiquito en tal relación contractual. Esto fue el 25 de febrero de 1991. El nuevo equipo directivo realizó un saneamiento completo de la situación de la sociedad. Posteriormente, las explotaciones de Datsa fueron siendo transferidas a concesionarios externos, en el marco de una estrategia global cuyo diseño se iniciaba en aquel momento. Finalmente la sociedad quedó sin actividad. En este proceso de reconversión de Datsa se desprendió de su personal en su mayor parte por subrogación de los nuevos concesionarios. Es decir, en estos momentos Datsa es una sociedad que no tiene actividad; la actividad la están realizando unos concesionarios, y ahora explicaré cómo.

Entre el año 89 y el año 90, el coste de la actividad de Datsa se disminuyó, ya que en 1989 había sido de mil millones 698.000, y en el 90 pasó a ser de mil millones 56.000, es decir, disminuyó en casi un 70 por ciento. En estos momentos, la nueva estrategia que tenemos con estos concesionarios es la que se está haciendo a través del negocio cargoexpress, que es uno de los productos de Renfe, que se dedica al transporte intermodal de paquetería convencional, es decir, aquella que tiene unas exigencias menores de plazo de transporte que la denominada paquetería urgente, que en Renfe se hace por paquexpress.

El negocio presenta unos resultados económicos muy desequilibrados. Por otra parte, su supresión como producto ferroviario plantea problemas de todo tipo, especialmente sociolaborales, quiero decir que este tipo de producto los clientes piden que se lo lleves de puerta a puerta, y no hacen como antes que lo llevaban a la estación con camión o camioneta propia y, después, los clientes también lo recogían en la estación, es decir, la forma de prestar el servicio está en reconversión. Sin embargo, el mercado de este negocio es de gran volumen, aunque su crecimiento es lento y en él no hay empresas líderes. Renfe con su producto cargoexpress tiene una cuota de mercado en el entorno del uno por ciento. Los principales problemas que hemos detectado se refieren a la falta de motivación de los concesionarios, tanto por mejorar su estructura de costes como por incrementar la actividad de comercialización en la medida en que su relación con Renfe se establece en términos de prestación de servicio con contratos que prácticamente garantizan su cobertura de costes, es decir, los concesionarios no corren riesgos, costes, por otra parte, que son superiores a los ingresos totales del negocio. Este es un tema que ya tenemos detectado desde hace mucho tiempo, es decir, concesionarios no motivados y además con unos costes excesivos. Con objeto de superar progresivamente estas dificultades en la nueva estrategia del producto cargoexpress se propone el establecimiento de un régimen de franquicias que convierte a los antiguos concesionarios en responsables de su propio negocio, pasando de ser proveedores de servicios a empresarios de transporte. Correlativamente, Renfe invierte su posición para convertirse en un transportista. Ese mecanismo está conduciendo a la fuerte concentración de concesionarios de franquicia cuya viabilidad económica depende de su capacidad de gestión empresarial.

Renfe conseguirá de manera progresiva mejorar los resultados económicos del producto. El plan estratégico se propone alcanzar el equilibrio económico del cargoexpress. Hay que decir que esta estrategia de la creación de franquicia se está ya realizando prácticamente en toda España.

De Datsa también dispondremos de los dos documentos que he citado anteriormente.

Sobre el otro tema que me preguntaban, Equidesa, aunque aquí ya lo hemos explicado muchísimas veces, tengo que decir que las circunstancias que concurrieron en la compra de terrenos por la Sociedad de Equipamientos de Espacios y Estaciones, S. A., Equidesa, en el término municipal de San Sebastián de los Reyes, han sido objeto de

dos órdenes de investigación, la primera, en una Comisión de Investigación nombrada por el Congreso de los Diputados, que concluyó sus trabajos y sentó una serie de conclusiones que de todos son conocidas. La segunda, ante el orden jurisdiccional penal. Renfe formuló en su día denuncia de una serie de hechos que tenían relación con la compra de terrenos en San Sebastián de los Reyes. Esta denuncia, junto con otra serie de acciones emprendidas por terceros, sigue su tramitación en el Juzgado Central de Instrucción número 3, estando personada Renfe ante el mismo en condiciones de parte perjudicada.

En cuanto se refiere a las actuaciones urbanísticas seguidas por el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes sobre los terrenos en su día adquiridos por Equidesa, cabe señalar lo siguiente. Primero, como ya se ha informado anteriormente a la Cámara en una comparecencia que realicé yo misma, publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes» el día 15 de marzo de 1994, existen dos actuaciones del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes. La primera, una revisión de su Plan General de Ordenación Urbana y, la segunda, una modificación puntual del Plan General hoy existente. A través de ambas se persigue una modificación del planteamiento que cambiaría la calificación del suelo adquirido por Equidesa a la de urbanizable no programado y fijaría como sistema de actuación el de expropiación.

La primera actuación, la revisión del Plan General de Ordenación Urbana, no presenta ninguna novedad sobre lo ya informado en su día. Equidesa presentó sus sugerencias a la previsión del Plan General de Ordenación Urbana. Desde esta fecha, fue el 24 de noviembre de 1993, el Ayuntamiento no ha realizado ninguna notificación.

La segunda actuación, modificación puntual, sí presenta novedades. El 14 de enero de 1994 el Ayuntamiento aprobó, con carácter provisional, la modificación, y con fecha 5 de mayo la Comunidad Autónoma de Madrid dio su aprobación.

En cuanto Equidesa ha entendido que dicha aprobación perjudica sus legítimos intereses, se ha formulado el correspondiente recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que hoy está pendiente de decisión.

En conclusión, puede señalarse que tanto en el orden judicial penal como en el orden judicial contencioso-administrativo se están realizando todas las actuaciones que permitan garantizar la mejor defensa de los intereses de Renfe y de sus empresas participadas.

Creo que he contestado todos los términos de la pregunta.

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

A continuación, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Nuevamente, señora Presidenta de Renfe, le saludamos desde el Grupo Parlamentario Popular; hace muy pocos días la tuvimos con nosotros con motivo del debate de Presupuestos.

La señora Presidenta nos ha hecho una relación bastante generalista de todos los temas planteados en esta comparecencia. Yo voy a intentar profundizar un poco más en cada uno de ellos, poniendo, en algunos casos, los debidos puntos sobre las «fes», que en algunos casos a lo mejor va a ser una diéresis.

Efectivamente, estamos ante los efectos de la auditoría del Tribunal de Cuentas. Por cierto, la señora Presidenta ha hecho la oferta de enviar, bien es verdad que en un tono de un sí es no es, una determinada documentación que tiene; y sin perjuicio de que yo sea vocal de la Comisión Mixta Congreso-Senado del Tribunal de Cuentas, por parte del Grupo Parlamentario Popular le pedimos que esos documentos que ha ofertado se los entregue a nuestro Grupo o a la Presidencia. La señora Presidenta es libre, por supuesto, de entregarlos o no.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Camisón.

Creo que la oferta ha quedado clara; la ha recogido usted. La opción está en que la Presidenta quiera o considere que es procedente entregarlos ella, o bien que se pida formalmente al Tribunal de Cuentas.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Conste, señor Presidente, que este tema lo he planteado como consecuencia de una oferta de la señora compareciente, si no, no lo hubiera hecho.

Efectivamente, estamos analizando la auditoría de este Tribunal correspondiente al año 1989 y que se terminó en 1992, que destapó múltiples irregularidades en la gestión de Renfe en todos los aspectos de esta empresa pública. Las cuestiones fundamentales, los medios de difusión de entonces las denominaron «los borrones», quedaban recogidas en el repetido informe firmado por don Eduardo Navarro Paracuellos, y se referían, en primer lugar, a Caterren, fijándose en 525 millones las cantidades contabilizadas como anticipo a proveedores, sin que constara el servicio prestado. En este informe del Tribunal aparecían con la posibilidad de que fueran facturas ficticias. Queremos conocer si eran facturas ficticias o no.

El problema se ampliaba no sólo a esos 525 millones, sino también a esos 98,5 millones, referidos a líneas deficitarias, y a otros 113 que venían consignados como inversiones. Tampoco en este caso, según nuestras noticias, en el informe del Tribunal se daba justificación alguna. Queremos conocer las noticias que tenía la señora Presidenta de Renfe sobre si estas facturas eran ficticias o no, ya que el importe sumado es trascendente puesto que son 757 millones que se han podido esfumar —y son propiedad de todos los españoles— en el camino de algo que no se ejecutó.

En el caso de Medicalia se han detectado por el Tribunal de Cuentas 467 millones de pesetas por todas las gestiones que debía hacer ante el Inem y el IMAC por las bajas por invalidez y por los ceses pactados que afectaban a cerca de 1.300 empleados de Renfe. El informe del Tribunal calificaba estas cantidades no ajustadas a corrección y denunciaba que jamás hubo un contrato —que es lo que queremos conocer hoy— entre Renfe y Medicalia,

y también se hizo constar bajas voluntarias como si fueran despidos. Es otro punto de la «i» que quisiéramos conocer.

En el caso de Datsa —filial cien por ciento de Renfe— ocurrió, como ya incluso nos ha explicado la señora Presidenta, que hubo una cantidad que ella no ha citado pero que está en el informe del Tribunal de entre 2.000 y 3.000 millones, que es una cantidad importante, debido también a falta de corrección en las subcontrataciones a tres sociedades: al grupo técnico de gestión, al holding BRM y a los servicios universales de Antar. En el informe del Tribunal queda totalmente claro que no hay soporte documental de este gasto de Renfe. Luego también queda ahí otro punto que para nosotros es fundamental conocer. **(El señor Vicepresidente, Ríos Martínez, ocupa la Presidencia.)**

En cuanto a la normativa de personal, se denuncia en el informe que se han incumplido todas las normas en cuanto a las jubilaciones anticipadas, programas de invalidez, que tampoco Renfe ingresó las cuotas de formación profesional de los empleados y otras infracciones que motivaron un acta de la Inspección de Trabajo, por cierto, en aquella época con gran secretismo, porque este grupo intentó por todos los medios conocer esta irregularidad de no ingresar las cuotas de formación y le fue denegada la información por el Gobierno.

También hay otra cuestión que la señora Presidenta no ha citado, que es la actuación de la delegación especial de Hacienda, ya que se aprecia una gran cantidad de irregularidades o anomalías. No realizó esta representación de Hacienda las retenciones del IRPF y cuando se advirtió, las presentó todas fuera de plazo, agrupándolas desde el año 1987 hasta 1990, y, lo que es más grave, en el informe del Tribunal de Cuentas queda patente que las personas de esta delegación de Hacienda que estaba en Renfe recibían emolumentos por parte de Renfe, aparte de lo que les correspondía por su departamento. Esto es lo que expone este informe del Tribunal de Cuentas.

El informe entra a fondo también en la auditoría referente a la compraventa de terrenos en San Sebastián de los Reyes, sobre el que, como ha sido tratado en profundidad en esta Cámara, no voy a entrar en detalles, pero sí lo haré sobre algo que la señora Presidenta no ha citado, que son las vinculaciones de directivos de Renfe con empresas de publicidad que se relacionan con beneficios patentes en determinados contratos de la empresa pública y con determinadas agencias de viaje. Por ejemplo, en uno de los aspectos del informe se desvela que Renfe se ha enterado de la falta de billete respecto de alguna de estas agencias después de pasar un año sin recibir el ingreso correspondiente de lo vendido.

Así las cosas, a principio de este año queda claro un aspecto importante de esta cuestión que tampoco ha sido citado hasta ahora, y es que el día 19 de abril de este año el Fiscal Jefe del Tribunal de Cuentas abrió diligencias de carácter penal por irregularidades en Renfe por orden de la Fiscalía General del Estado; se refiere a las mismas anomalías que habían sido detectadas por don Eduardo Navarro en su informe de fiscalización y quedó clara la operación subsiguiente: que este funcionario fue pospuesto y

postergado en el Tribunal por el consejero ponente de esta cuestión, el señor Fernández Centeno, conocido entre otras cosas por la administración de lotería que fue adjudicada a su mujer, y por otra persona que ejercía jefatura sobre el autor de la fiscalización, don Rafael Iglesias, que estaba conectado con otros directivos de Renfe que se vieron implicados en el escándalo de las comisiones del AVE. A raíz de ese momento se desechó, se enterró el informe del señor Navarro y se elaboró uno nuevo con conclusiones más suaves.

Se refiere todo esto a las cuestiones que la Presidenta ha planteado de una manera generalista, pero posteriormente se ha seguido investigando y se ha sabido que esta filial de Renfe, Datsa, había firmado un blindaje de entre 2.000 y 3.000 millones nada menos, que coincide con la cifra del informe del Tribunal, como consecuencia de sus contratos con estas tres empresas de paquetería que he citado, ya que esta filial debía indemnizar con esa cantidad en el caso de rescisión anticipada y Renfe estaría penalizada con el importe de la facturación de esos últimos meses.

Luego hemos comprobado también que, efectivamente, estas empresas subcontratadas comenzaron a facturar a Datsa cantidades muy superiores a las del mercado por todo esto, incluso en aquella época se apreciaron facturas que eran tres y cuatro veces el precio de mercado, y eso originó, como sabe la señora Presidenta, un agujero en Renfe, consecuencia de esta operación supuestamente fraudulenta, de 1.800 millones.

Esto provocó que estos datos fueran reflejados en una auditoría, de la que nuestro Grupo solicitó su remisión —y creo que el Grupo de Izquierda Unida lo intentó también— y no fue posible porque en aquella época se decretó que era secreta. El hecho es que algo debía haber sobre todo esto, puesto que, como ha reconocido la señora Presidenta, el 4 de diciembre de ese año al que se refería la fiscalización, la Dirección de Renfe acordó despedir a la cúpula directiva de Datsa, que eran el Presidente, el Director General y el Director Financiero, que habían sido colocados completamente a dedo por su antecesor en el cargo. Lo que ocurrió después también llama la atención. Y es que, a pesar de esta presunta malversación, a pesar de todo este escándalo, estos tres señores recurren contra Renfe, ganan, y Renfe, encima, se ve obligada a darles, respectivamente, indemnizaciones de 22, 12 y 8 millones, repito, al Presidente, al Director General y al Director Financiero, cuestión que creo no ofrezca la menor duda, puesto que la hemos visto en la memoria de Datsa correspondiente al año 1990, donde figura una partida de 39,5 millones para estas indemnizaciones. Por tanto, es insólito, y a nosotros como grupo nos extraña, que personas que habían cometido tan graves irregularidades, recibieran encima indemnizaciones. Con lo cual, otra vez vemos que la pobre Renfe además de eso que suelen llevar los ciervos en la cabeza, apaleada. Estamos en una situación totalmente impresentable y el tiempo va clarificando los hechos.

Para nosotros fue patético que su antecesor saliera a los medios de difusión el 24 de noviembre de 1993, protestando porque estas cuestiones se hubieran hecho públicas. Fue patético porque no pudo desmentir ni una sola de las

cuestiones planteadas. Entonces se dirigía a usted y literalmente le decía que la Presidenta de Renfe puede, si lo cree oportuno, aportar cuantos datos sean necesarios, pues es en la empresa donde están dichos datos y ella puede hacerlo.

Terminaba su escrito público en los medios de difusión nacionales, diciendo: Espero —es obvio que lo esperase de la Presidenta de Renfe— que los responsables actuales de la empresa cumplan con su función en esta cuestión. Naturalmente, lo que les llamó la atención a los medios de comunicación fue precisamente que en esa salida patética no pudiera desmentir ni una sola de las cuestiones planteadas.

Por nuestra parte, nos sigue llamando la atención porque, una vez que el tema se ha reverdecido esta semana, han vuelto a comunicar a nuestro Grupo personas relacionadas con Datsa de muchos puntos de España, alegando cuestiones que lo que hacen es confirmar todo lo que hemos dicho. Ayer mismo se nos planteaba desde el País Vasco que había personas, relacionadas con los transportes, que intentaron por todos los medios hacer los contratos más ventajosos para la empresa, y desde la central de Renfe se les llamaba para que rescindieran esos precios normales y contrataran con otros contratistas a precios que en muchos casos eran veinte veces mayor. Imagínese, señora Presidenta, la reacción de estas personas que intentaron luchar por defender los intereses de Renfe y, de pronto, recibieran instrucciones tan extrañas.

El tema, como ha reconocido la señora Presidenta, sigue coleando, y Catterren reclamó esos 305 millones que ha citado, promoviendo un juicio declarativo de mayor urgencia, y solicitaron de esta empresa el abono, además de los intereses y de los gastos procesales. A los pocos meses se condena, como ha reconocido la Presidenta, a pagar esos casi 300 millones, de acuerdo con una sentencia del titular del Juzgado de Primera Instancia número 15 de Madrid. Luego, otra vez vemos que en el caso de Catterren, Renfe, además de «eso», apaleada.

El Tribunal de Cuentas vimos que enterró aquel primer informe. Ahora se comprueba que lo enterró vivo. Ha vuelto a salir de la tumba, y estamos otra vez con el tema reabierto. Se nos dice que el Tribunal de Cuentas reconoce que está revisando la fiscalización y que los datos no habían sido comprobados y contrastados. Con lo cual, la postura del señor Presidente del Tribunal, con su posición basculante, donde dije digo, digo diego, no es muy edificante. Pero he aquí una consecuencia, señora Presidenta, que es importante, y es la siguiente. Todo esto es sintomático de un gran nivel de despilfarro, es evidente. Y las consecuencias son que el déficit y la deuda de Renfe se han disparado en la última década del Gobierno, el primero hasta más de 300.000 millones y la segunda hasta casi un billón y cuarto de pesetas. Esta no ha sido la causa, sino que se suma a otras muchas razones para que al final el resultado sea tan lamentable para esta empresa pública.

En ese muerto que ha resucitado, de pronto, se empiezan a vislumbrar más cuestiones y ahora el Tribunal de Cuentas sigue investigando posibles irregularidades de Renfe y de estas filiales, fijando la fiscalización desde el año 1989 a 1993 y ahora ya va a afectar a su gestión. Esperemos —y yo me alegraría mucho, señora Presidenta—

que su gestión no sea tan controvertida como la de su antecesor, pero será interesante estudiarla en esta Comisión y en la Comisión Mixta del Tribunal de Cuentas.

Termino, señor Presidente, haciendo referencia a algo que esta semana se ha puesto de manifiesto, de pronto, en los medios de difusión nacionales. Parece ser que ahora ya el Fiscal General del Estado ha reabierto el caso Renfe y que ha ordenado a la Fiscalía de la Audiencia Nacional la investigación de esta cuestión que nos ocupa. Se le solicita que reactive aquel informe enterrado del Tribunal de Cuentas, lo cual significa que queda resucitado el caso Renfe. Esta información dice que, a la vista de la documentación del Tribunal de Cuentas remitida a la Audiencia Nacional y a la iniciativa de la Fiscalía General, el caso se ha reactivado y por eso estamos aquí. Esto supone un tremendo varapalo —¡cómo no!— para el Presidente del Tribunal de Cuentas que en su momento ha tenido que aparcar aquel informe de Renfe que no era propicio para el prestigio político de la formación política que le amparaba y que fue sustituido por el que se preparó para tapan la supuesta corrupción. **(El señor Secretario, Vilafranca Bosch, ocupa la Presidencia.)**

En este despertar del caso por parte del Fiscal General del Estado se dice literalmente que hay que individualizar los presuntos responsables, porque es presumible que pudiera llegar a las altas esferas de Renfe, por lo tanto, entenderá la señora Presidenta que para nuestro Grupo es cuestión de vital importancia poner todos los puntos a esas «íes» a las que me refería al principio de mi intervención.

Señorías, señor Presidente, habrán podido comprobar que no he entrado a fondo en un aspecto trascendental de este informe: los anticipos de Renfe a su filial Equidesa, por aquellos célebres 1.800 millones de pesetas para la adquisición de terrenos, de forma supuestamente fraudulenta, en San Sebastián de los Reyes. Y no lo hago porque es un caso suficientemente conocido y famoso. En esta Cámara se debatió esta cuestión en una Comisión de investigación «ad hoc» y el Grupo que sustenta al Gobierno llegó a unas conclusiones exculpatorias, pero al revivir este muerto, vuelven a quedar en entredicho aquellas conclusiones.

Resumiendo, señora Presidenta, nos gustaría, a la vista de lo que usted ha explicado y a la vista de lo que yo he expuesto, que profundizara al máximo en todas las cuestiones que pueda. Por nuestra parte vamos a seguir investigando sobre este tema en esta Comisión y, sobre todo, en la Comisión Mixta del Tribunal de Cuentas.

El señor **SECRETARIO** (Vilafranca Bosch): ¿Grupos que desean intervenir? **(Pausa.)**

Por el Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Señor Presidente, nosotros no vamos a entrar en la valoración de la actuación del Tribunal de Cuentas ni en lo que puede ser el devenir de una actuación más o menos histórica, pero sí es cierto que nos trae a reflexión dos cosas. Una, que muchas veces la Administración, sus entes públicos y sus empresas, van a

remolque de la realidad, por actuaciones o impulsos externos, y que sería bueno que la propia Administración, en este caso la empresa Renfe, actuara en su propio interés, para defender los intereses de la empresa, tanto a nivel administrativo, para depurar las responsabilidades que dentro de la empresa existan, en los casos que se han enunciado, como poniendo a disposición de la Administración de Justicia la depuración de las responsabilidades civiles o penales que hubiere. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)** Es decir, debe cambiarse el camino, no porque se ha hecho una investigación de la cuenta general del año 1989, que ya tuvo entrada el año pasado para su discusión en esta Cámara, se detectan unas irregularidades y en ese momento actúa la Administración. No, debe actuar antes y debe ser ella la que intente esclarecer todos y cada uno de los extremos, para evitar que pueda entenderse que intenta ampararla o protegerla.

En todo caso, nuestra posición ha sido muy reiterada y en la compra de los terrenos de San Sebastián de los Reyes es bastante clara. Ha vuelto a coger copero, como se dice en mi tierra, o copete, y esperemos que se aclare el tema definitivamente y se depuren responsabilidades.

Mis preguntas van a ir dirigidas a las tres grandes informaciones que ha dado la señora Presidenta de Renfe y a las actuaciones que la propia empresa ha llevado a cabo para depurar las responsabilidades internas.

Sobre la primera, hay un comentario que ya le hecho una vez a la señora Presidenta de Renfe y que le vuelvo a hacer hoy. Los que estamos en los grupos parlamentarios de la oposición no entendemos las empresas en función de quién las rige en cada momento, si la preside una persona u otra. Debe entender que cuando pedimos información se la pedimos a una empresa, que, además, es pública, y que en todo su funcionamiento —sea quien sea quien gestione, sea quien sea quien la presida— debe tener su realidad bastante clara. Es verdad que en su caso no la conoce igual y que se hará a través de documentación o de archivo documental; también por la tramitación que la propia empresa ha tenido en su funcionamiento.

Por tanto, en cuanto a la empresa Catertren, que deja de tener relación con Renfe en 1988, me gustaría conocer qué actuaciones hizo Renfe de «motu proprio» para depurar responsabilidades internas, de qué manera buscó responsabilidades civiles de las personas que habían llevado a la empresa a esos anticipos de tesorería. Y yo no sé si he entendido bien —porque en su información no lo ha dicho— que han sido unos 500 millones de pesetas los anticipos de tesorería que se dieron a la empresa Catertren, al margen de que hubiera contrato o no. Porque yo no sé —y me gustaría que me lo precisara— si hubo un contrato de Renfe con Catertren y en qué condiciones.

Al margen de todo ello, lo que sí es cierto es que se le entregó un anticipo de tesorería y se debiera haber actuado desde Renfe para que la cuantía exacta revirtiera a la propia empresa.

En cuanto a la empresa Medicalia —y ha hecho referencia a varios programas— es una empresa con experiencia para determinadas actuaciones, que obtuvo unos beneficios. Usted ha precisado, en el tema del absentismo, que,

después de analizar a 4.821 trabajadores, 900 se dieron de baja. A mí me gustaría conocer cuánto tuvo que pagar la empresa Renfe a Medicalia por ese trabajo que hizo, en el apartado A, el de personas que por absentismo se les hizo un estudio y después 900 se acogieron a la baja, a la invalidez o a cualquier otra situación.

En el segundo bloque ya no ha dado tantos datos. Son los despidos y demandas, más o menos, que fueron al IMAC y que, después, por conciliación, se llegó a un mutuo acuerdo entre trabajadores y Renfe. A mí me gustaría conocer cuál fue el número de personas y cuánto se pagó por ese trabajo de asesoría y actuación a la empresa Medicalia.

Respecto al tercer gran bloque, ha hablado de las pensiones por jubilación, 499 trabajadores en el año 1991. También me gustaría conocer cuál fue el gasto que tuvo la empresa por ello.

En cuanto a la relación con la empresa Datsa, al margen de la relación con los subcontratistas posteriores, ya que parece ser que Renfe utilizó a Equidesa para mantener el servicio a partir del año 1988, me gustaría saber cómo se creó la empresa anterior a Equidesa —no sé si se llamaba Datsa—, la que tuvo la relación con Renfe antes que Equidesa, por parte de la propia Renfe con el 100 por cien de Equidesa. Hubo una empresa que tuvo los despachos centrales de mercancías para el transporte que hacía —usted lo ha dicho— con anterioridad a febrero de 1988...

El señor **PRESIDENTE**: Perdona la interrupción. Simplemente, la Presidenta de Renfe quiere una aclaración.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Usted habla de la empresa anterior a Equidesa. No era una empresa, eran muchas empresas, muchos concesionarios. Si quiere, le mandamos la lista.

El señor **RIOS MARTINEZ**: No tengo ánimo de Inspector Gadget, no voy por ahí. Voy al funcionamiento desde febrero de 1988 de la empresa Datsa.

Usted ha dicho que en diciembre de 1989 se cambia la dirección, por la mala gestión de Datsa desde febrero de 1988 a diciembre de 1989. Después, ha dicho que en diciembre de 1990 volvió a cambiar de dirección y buscó un finiquito con los distintos subcontratistas, gestionado con la empresa Arthur Andersen. Esa es la información que he obtenido.

¿A qué se debe el cambio de dirección en el año 1990, a la mala gestión que se produce desde 1989 a 1990? ¿Se produjeron o no despidos? Usted ha hecho referencia, y me ha chocado la precisión con la que nos ha hablado, al cese del año 1989 y ha dicho que después también fueron cesados de las empresas originarias. ¿A qué obedeció el cambio de dirección de 1990? ¿Se han pedido después responsabilidades de esa mala gestión por parte de Renfe? ¿Cuáles son las responsabilidades de los malos gestores que han dilapidado recursos públicos desde la actuación de la propia empresa Renfe?

Por último, respecto a lo que pudiéramos llamar Equidesa y la modificación, usted ha dicho que la propia Renfe se ha personado en todo lo que se ha producido en el Juzgado de Instrucción número 3 sobre la compra de terrenos de San Sebastián de los Reyes —por lo menos, lo he entendido así— y que después incluso se han realizado varias actuaciones por la evolución de las modificaciones de la calificación del suelo en este mismo municipio, por decisión del municipio y de la propia Comunidad de Madrid. ¿De qué forma se han podido depurar responsabilidades —insisto en la misma línea de actuación— de los gestores de esa empresa o de los que recibieron la comisión o los beneficios de la operación? Porque también hubo un anticipo de unos millones de pesetas para que Equidesa pudiera hacer la compra, anticipo de la empresa Renfe. ¿Cómo se ha procurado recuperar ese dinero de los propios responsables gestores?

En suma, señor Presidente, queremos tener información de la actuación de Renfe. Esperemos que los tribunales actúen. Nos gustaría que, en lo sucesivo —yo sé que ésa es una obsesión de la Presidenta—, el buen nombre de cualquier empresa pública se salvede de esta serie de asaltatrenes —y en este caso el nombre viene bien— que asaltan los recursos de la propia empresa.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Muchas gracias, señora Presidenta de Renfe, por su comparecencia y las explicaciones iniciales, que supongo que ampliará en una segunda intervención, sobre algunos datos puntuales.

Yo creo que debe valorarse especialmente la claridad de su exposición en cuanto a los hechos cronológicos y lo que éstos significan. Eso es lo importante a retener. En las actuaciones de la propia empresa, algunas ya han sido apuntadas por la señora presidenta; de algunas se ha pedido aclaraciones más concretas sobre lo que la empresa ha hecho. De eso es de lo que hay que hablar, de lo que la propia empresa ha hecho en ese relato cronológico, por una parte, para tratar de impedir que pudieran darse situaciones semejantes a las detectadas por el Tribunal de Cuentas y, por otra, para exigir posibles responsabilidades por parte de la empresa Renfe como perjudicada.

Esas actuaciones han sido expuestas clara y concisamente en esa primera intervención.

En lo que se refiere a la responsabilidad de las actuaciones de la propia empresa, como bien ha dicho el portavoz que me ha precedido, la responsabilidad de los tribunales es de los tribunales y la fiscalización del Tribunal de Cuentas del propio Tribunal. En este sentido, nuestro Grupo no tiene ningún inconveniente en que la Presidenta de Renfe haga uso, el que crea conveniente, de la información de la que dispone, pero cada órgano es competente en su jurisdicción y, lógicamente, dada la confusión que existe en este asunto, sobre informes que oficialmente no existen pero que existen, etcétera, en el Tribunal de Cuentas, creo que sería lógico que la Cámara, a través de sus Servicios, y con las peticiones que podamos hacer los gru-

pos, tenga la información pertinente de lo que está haciendo el Tribunal de Cuentas y las nuevas fiscalizaciones que se han encargado y que, desde luego, están en curso, porque las que se han encargado en abril de 1994 malamente podrán estar disponibles.

En todo caso, sería bueno y conveniente, y nuestro grupo lo hará así, que se pida esa información oficialmente por los cauces reglamentarios para que esté disponible en esta Cámara en los términos oficiales en que deben ser conocidos, independientemente de los problemas. Y las responsabilidades, si las hubiere, serán exigibles al propio Tribunal, pero en ningún caso a Renfe, por los supuestos informes existentes o no existentes, oficiales o no oficiales.

En este sentido, señora Presidenta, quiero agradecerle de nuevo la comparecencia, la explicación concisa que ha dado y las aclaraciones que seguro que va a facilitar sobre aspectos concretos de las actuaciones, en cuanto a nueva normativa, anticipo de Tesorería, etcétera, o a responsabilidades pedidas por la empresa a los gestores que han perjudicado determinadas situaciones.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra la Presidenta de Renfe, para ir contestando a las intervenciones de los distintos portavoces políticos.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Intentaré contestar, aunque en sus intervenciones me han dejado una pregunta en el aire que no sé contestar. ¿Es una empresa un juzgado? ¿Tenemos que llevar a los juzgados a las empresas? ¿Tenemos que poner en las empresas departamentos de los juzgados? Pues no sé, sinceramente; me ha quedado en el aire.

Aparte de esto, me piden juicios de intenciones que no voy a hacer, porque no me gusta. Me he acostumbrado a trabajar con datos y con cifras reales. Veré a lo que puedo contestar sin hacer juicios de intenciones que ustedes me piden.

Respecto al tema de Catertren, lo digo por aclarar alguna cosa, en lo que he leído no he mencionado cifras. Si las quieren, se las puedo mandar, están en el informe del Tribunal de Cuentas. Lo que me vienen a preguntar, yo creo que todos, es si estos anticipos respondían a una realidad de un servicio, o no. Yo creo que determinar esto es el trabajo del Tribunal de Cuentas, claramente.

Lo que sí he dicho, cuando he leído, es que el servicio que venía prestando antes de que lo hiciera Catertren era objeto de subvención. Catertren dijo que lo haría sin subvención y Catertren acabó recibiendo subvención. Esto es lo que he dicho, sinceramente; eso es lo que se desprende de lo que hay aquí. ¿Más valoraciones de esto? Sinceramente, creo que el Tribunal de Cuentas.

Una tercera cuestión que se refiere a esto. Cuando Catertren denuncia que le falta cobrar un dinero de Renfe, un tribunal le da la razón. Cuando nos defendimos, dijimos en el Tribunal que Catertren había cobrado equis dinero y, a pesar de todo, un tribunal dice que Catertren ha de cobrar. Un servicio que era deficitario, Catertren dice: No va a ser deficitario, yo lo voy a hacer rentable. Y lo digo también

porque últimamente hay mucha moda en estas cosas, sobre todo parece que algún Grupo, de la noche a la mañana, hará rentable muchas cosas. Es un inciso.

Catertren dice: «Yo lo haré rentable. Pero resulta que no lo hace rentable y le pagan. El señor Camisón me pregunta: ¿Había facturas ficticias? Sinceramente, yo no se lo puedo contestar, a no ser que, como decía al principio, introduzcamos elementos de juzgados en las empresas.

El anticipo de tesorería no es un delito del Código Penal, por otra parte. Lo digo para que no haya preocupación. Habría que saber distinguir lo que son faltas administrativas de lo que son faltas de otro tipo. Lo que sí debo decirles —y lo he leído— es que yo prohibí los anticipos de tesorería, porque no me gustan; de la misma manera que yo mandé que la empresa fuera gestionada con una planificación clara de futuro, y les presenté aquí el plan estratégico, porque no me gusta tampoco hacer las cosas sin planificación. Que quede claro por qué se hizo. No me gusta que las cosas se hagan sin planificación, no me gusta que las cosas se hagan sin documentos que las avalen.

Por lo que se refiere a Medicalia, he leído que hubo un servicio bastante amplio, bastante prolijo, bastante completo, un servicio importante. Me piden que les diga la cantidad exacta. La tendré que mandar por escrito, aunque de hecho está en el informe. ¿Quién puede valorar si este servicio era más barato o más caro? He leído todas las empresas que trabajan con Medicalia, para que se vea que no es una cosa, digamos extraña, y esas empresas pagan a Medicalia por los servicios lo mismo que pagamos nosotros. El Tribunal de Cuentas también lo está estudiando.

Hay algún tema que parece que no ha quedado claro, aunque yo lo he leído. Por ejemplo, dice que se hicieron constar bajas voluntarias como si fueran despidos. En un momento dado he leído exactamente: Este programa se materializaba mediante despidos y con la interposición por cada agente de una demanda de despido contra Renfe ante el IMAC, habiéndose llegado a acuerdos entre la empresa y los trabajadores en los actos de conciliación de dicho organismo. Lo he leído. Creo que me pregunta si hubo contrato. También lo he leído. No se firmó el contrato, pero hubo servicio.

En cuanto a Datsa, volvemos a encontrarnos un tema parecido al de Catertren —Catertren es el servicio de restauración en los trenes—; el problema era un servicio muy deficitario, que lo prestaban unos llamados despachos centrales, a los que Renfe les pagaba todos sus costes y perdía dinero en ello. Por lo que se deriva de aquí, constituyeron Datsa para evitar que eso ocurriera. Datsa continuó perdiendo dinero. Esto lo he leído.

Me preguntaba si los contratos que se hicieron con los subcontratistas Grutges, SVA y Holding BRM se hicieron a un precio correcto. He leído que se establecían por un período de cinco años, con precios netamente superiores a los del mercado y con una cláusula de indemnización por rescisión, equivalente a los ingresos del período contractual restante. He leído que fueron despedidas unas personas por este motivo. Lo que quizá no le ha quedado claro al señor Ríos es que, en el año 1990, el nuevo equipo, que después fue continuando hasta la desaparición de Darsa —amén de

personas que se fueran de ese nuevo equipo, que no sé si fue exactamente el mismo—, renegoció todos los contratos con estas empresas, y lo hizo a través del arbitraje de Arthur Andersen. Y al renegociar estos contratos, consiguió que la suma de estos contratos disminuyera en un 60 y pico por ciento con respecto a los anteriores, que es lo que he leído antes.

Hay otras preguntas que me hacen para las que, si quieren contestaciones muy concretas, se las mandamos por escrito, porque ahora no las puedo contestar.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, Presidenta. ¿Podría especificarnos las preguntas que va a responder por escrito, por si algún Diputado cree que unas van a ser contestadas y otras no? Simplemente, las que va a contestar por escrito.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Lo que considere que puedo contestarle por escrito y que no se lo haya contestado verbalmente. Evidentemente, que no sean juicios de intenciones, porque ya he dicho que no los voy a hacer.

El señor **PRESIDENTE**: Es que me había dado la impresión de que había cinco, seis, siete u ocho preguntas.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Es que no he tenido tiempo de apuntarlas todas, sinceramente. Después, cuando llegue el acta que ustedes nos mandan a los dos días, queda todo clarísimo.

Al tema de la Delegación de Hacienda no le había contestado. De todas formas, lo hago ahora. El propio delegado especial del Ministerio de Economía y Hacienda en Renfe elaboró la siguiente alegación, que, en su momento, se incorporó a las de Renfe: el Decreto 298/1963, de 14 de febrero, sobre organización y funcionamiento de la Delegación especial de Hacienda en Renfe, dispone, en su artículo séptimo, que los gastos de la Delegación especial del Ministerio de Hacienda serán del cargo de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles. Para atender los gastos indicados, Renfe ingresa en la Delegación de Hacienda, con frecuencia trimestral, la subvención correspondiente. Estos recursos han financiado, desde la creación de la Delegación, aparte de otros gastos de funcionamiento, la concesión de determinadas gratificaciones extraordinarias al personal funcionario de Economía y Hacienda inscrito en la Delegación, exactamente dos funcionarios, retribuciones complementarias que, como afirma el Tribunal de Cuentas, no fueron sometidas a retención en determinados ejercicios anteriores a 1991. En marzo de 1991, para regularizar la situación, que asimismo afectaba a personal de Renfe destinado en la Delegación, se presentaron en Hacienda, fuera de plazo, las declaraciones correspondientes a los ejercicios 1987/1990, reanudándose a partir de aquella fecha las retenciones procedentes. Finalmente, normalizadas las retribuciones del personal funcionario al servicio de la Delegación, al asignarse por el Ministerio de Economía y Hacienda los correspondientes complementos específicos y de productividad en la forma reglamentariamente

establecida, actualmente ha quedado regularizada la situación puesta de manifiesto por el Tribunal de Cuentas, percibiendo los citados funcionarios todas las retribuciones con cargo a los créditos del Ministerio.

En el tema de San Sebastián de los Reyes ya le he dicho al señor Camisón que no entraba. Vinculación de directivos con empresas de publicidad, etcétera, no estaba en la pregunta; si es una nueva pregunta, no se la puedo contestar en este momento. Y en cuanto a todas las valoraciones sobre si la Fiscalía del Estado lo abre o lo reabre, tampoco es de mi incumbencia opinar sobre ello. Sólo diré que, a nivel personal, desearía, como creo que desearíamos la mayoría de los ciudadanos, que todas estas cosas fueran lo más rápido posible, porque alguien me ha deseado que en lo sucesivo esté salvaguardando el buen nombre de la empresa y fíjense ustedes que estamos hablando del año 1989 y que llevamos dos años hablando de ello, con lo cual probablemente en el año 2000 continúen hablando del año 1989 y parezca que es un tema nuevo cada año, cuando es el mismo tema que se va repitiendo. En todo esto me parece que estamos dando una impresión un poco triste a la ciudadanía. No está en mis manos solucionarlo, pero me lamento un poco.

El señor Ríos me dice que Renfe entre en el tema y que vaya a la Justicia. Hemos ido, ya se lo he dicho; en lo de San Sebastián de los Reyes se ha hecho. Me preguntaba exactamente qué significa lo que hemos hecho, y ya lo expliqué otra vez que estuve aquí —no sé si estaba usted—. Se lo voy a leer de nuevo: Renfe formuló en su día denuncia de una serie de hechos que tenían relación con la compra de terrenos en San Sebastián de los Reyes. Dicha denuncia, junto con otra serie de acciones emprendidas por terceros —que creo que usted conoce—, sigue su tramitación en el Juzgado Central de Instrucción número 3, estando personada Renfe ante el mismo en condición de parte perjudicada, ¿Qué quiere Renfe? Que vaya rápido el Tribunal número 3, que es un Tribunal que ustedes conocen y saben quién es el Juez que está en ello; todos ustedes saben quién es. (El señor Ríos Martínez: ¿Y usted?) Yo también. El Poder judicial es totalmente independiente del ejecutivo; me lo enseñaron cuando estudiaba Teoría del Estado. (El señor Ríos Martínez: Si entramos con Montesquieu...) En este tema nos hemos personado.

Otros temas. Anticipos de Tesorería. ¿Hubo contrato? Parece prudente que, con respecto a esto —que yo, ya le digo, no puedo definirme—, tengamos la resolución del Tribunal de Cuentas. Parece prudente. En principio, por las razones que le he explicado, que todo eran temas de servicios que ya eran deficitarios y que en un momento dado alguien pensó que podrían dejar de serlo, mis antecesores no hicieron nada al respecto. Y yo creo que en una empresa se ha de gestionar de cara al futuro, sinceramente.

Ustedes me dicen: ¿Puede haber ahí problemas con el pasado? Parece que lo lógico es que nos intentemos ayudar en la opinión del Tribunal de Cuentas, debido a su reconocido prestigio, su reconocida solvencia, para aclarar si de verdad estos temas que están teniendo, por parte de las personas de la empresa, que han buscado la documentación, una respuesta, que sean ellos los que nos digan lo que te-

nemos que hacer. Yo pienso que la respuesta que está haciendo es una respuesta clara a los temas que se nos han preguntado.

Me pregunta el señor Ríos a qué obedeció el cambio de Dirección de 1989 en Datsa. Yo no se lo puedo contestar. Supongo, como se desprende de lo que he leído, que a los contratos que hicieron con estas tres empresas, que después se lograron rebajar bastante con el arbitraje de Arthur Andersen; supongo.

¿Qué responsabilidades se les pidió? Creo que fueron al Juzgado. Si quiere, le mandamos toda la documentación. Puede que lo sepa mejor algún Diputado que yo misma.

Poca cosa más puedo contestar en concreto sobre estos temas. Los documentos están en la Cámara y yo creo que deberíamos intentar dejar que el Tribunal de Cuentas nos lo aclare mejor y después actuar, evidentemente.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, ¿algún portavoz de algún grupo político, brevemente, quiere incidir en alguno de los aspectos tratados?

El señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muy rápidamente, para clarificar algunas cuestiones que ha expuesto la señora Presidenta de Renfe.

Ha hecho una acusación muy poco velada y muy directa respecto a que en nuestro caso habíamos considerado esta actuación de control parlamentario ante Renfe como si fuera acudir a un Juzgado. Nada más lejos de la realidad. Este Grupo, cuando quiere acudir a un Juzgado, va directamente al Juzgado; lo hace rara vez y, por ejemplo, ahora acaba de hacerlo con el caso de los fondos reservados. Aquí no, no era el objetivo hacer una investigación tipo Juzgado, sino una actuación de oposición parlamentaria, exclusivamente de control, sin más implicaciones.

Nosotros lo hacemos exclusivamente con nuestra obligación de intentar que se corrijan actuaciones que en este caso muchos autores están de acuerdo en que no eran correctas.

Luego ha hecho una pasada sobre los temas, sin entrar en ellos, sin especificarlos, saltando de generalidad en generalidad, en definitiva, sin sustanciar esta comparecencia, y se ha refugiado en que ella no hace valoraciones. A mí me extraña que diga que no hace valoraciones la Presidenta de Renfe, cuando ella lleva la dirección de una empresa pública, y esa dirección, la parte técnica que tenga, es una dirección política.

Cuando nosotros queramos que se nos estudie un tema en esta Cámara sin valoraciones políticas, no la haremos comparecer a usted; haremos comparecer, por ejemplo, a los ingenieros de Renfe, y entonces entenderíamos que no nos hicieron valoraciones. Ella dice que no entra en valoraciones. Tomamos nota de que se niega a hacer las valoraciones que le hemos solicitado por un tema que preocupa a mucha parte del pueblo español. Además, en ese refugiarse en no hacer valoraciones, entra, como siempre, en una incoherencia impresentable, porque no hace valoraciones respecto a estas irregularidades de Renfe, pero sí se permite hacerlas respecto a otras cuestiones; por ejemplo,

cuando hace ese inciso y afirma que hay grupos que intentan rentabilizar esta situación. En este caso, sí hace una valoración política.

Ahí queda su incoherencia de no entrar en el quid de la cuestión en los casos en que no le interesa, pero sí hacer valoraciones políticas en otros casos.

Hay veces que no contesta porque se refugia en el hecho de que no figura expresamente en la pregunta. De acuerdo, pero con eso se aprecia que usted viene aquí absolutamente a la defensiva y esta Comisión no aprovecha para, en este tiempo de todos, haber clarificado las cuestiones, ya que usted dice que le falta un pequeño detalle a la tramitación. Usted dice que no estaba incluido en la pregunta y que por eso no contesta, lo que nos obliga a presentar nuevas iniciativas parlamentarias para entrar en esas cuestiones.

Dice usted que aquí se repite hasta la saciedad el tema de Renfe y, otra vez entra en contradicción con lo dicho anteriormente. Ha quedado bien claro que lo que estaba, como usted dice, repetido y repetido, que era el caso de Equidesa, no entraba y que he entrado en lo que no lo estaba: el caso de Catertren, el caso de Medicalia, el caso de Datsa, el caso de normativa de personal y el caso Delegación de Hacienda. En lo que era repetir y repetir no he entrado y lo he dicho bien claro, y en lo que no era repetir es la primera vez que este Grupo lo plantea en esta Comisión. Por tanto, ahí queda otra incoherencia.

Resumiendo, señor Presidente, entendemos que la señora Presidenta se ha refugiado en una serie de generalidades, que no nos clarifican la cuestión y, por tanto, nos obliga a seguir investigando por otros cauces, en el Pleno, en otras Comisiones o aquí mismo, para clarificar no ya las cuestiones de Equidesa, que en su día se estudiaron a fondo, sino el resto, que eran nuevas; pero también hay un hecho, que en el caso de Equidesa, que estaba políticamente zanjado, esta semana el Fiscal General del Estado —y es una cuestión ajena a este Grupo, que según usted, intenta repetir cuestiones— ha despertado el tema. El caso de Equidesa está otra vez vivo y, por supuesto, estamos en nuestro perfecto derecho parlamentario de utilizar esta nueva circunstancia como convenga al Grupo Parlamentario Popular y, en consecuencia, lo vamos a hacer sin consultar a la señora Presidenta de Renfe.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, el señor Ríos tiene la palabra.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Yo comprendo que para la Presidenta de Renfe un tema anterior a su entrada en la gestión no sea el de mayor interés en este momento, pero entienda usted que para mirar al futuro lo mejor es revisar la historia, ver que ha pasado. Aprender de ella y corregir y depurar las responsabilidades que haya. No entendemos —se lo digo con total sinceridad— ningún ánimo de atacar o dañar a una empresa pública, sino a la mala gestión y al abuso en la forma de actuar en esa empresa pública, para que no se vuelva a repetir. No queremos sacar el mismo tema muchas veces, pero saldrá tantas veces como tenga

de salir en función de la evolución que una mala actuación tenga en los distintos avatares de la Administración de Justicia o en la explicación de las cuentas públicas por parte nuestra.

Yo estoy convencido de que cualquier empresa privada de futuro, moderna, hoy tiene un fuerte presupuesto para asesoría jurídica, para ver cómo actuar y defender los intereses de la empresa en donde haga falta, donde sea menester, y lo sabe usted igual que yo porque así están funcionando todos los días. Parcelas muy importantes se ganan porque hay que batallar por la última peseta; en el dinero público, aún más. Por eso, entienda que nuestra actuación es velar por ese dinero público, con independencia de quien haya estado al frente de esa gestión.

En todo caso, voy a hacerle tres preguntas concretas, dirigidas a los tres temas que han salido a colación en la comparecencia. Usted decía que Catertren había empezado en un principio sin subvención, que al final tiene la subvención y, además, la consigue en los tribunales. ¿En qué tribunal termina, hay algún recurso posterior de Renfe, dónde acepta Renfe que se termine ese proceso?

En cuanto a Medicalia, es la primera vez que he oído discutir esto aquí. Sólo tengo la información de mi Grupo y la posibilidad de acudir a los distintos poderes del Estado que puede tener cualquier Diputado, pero todavía no tengo claro si hubo o no hubo contrato; si se hizo por contratación a esa empresa porque se la llamó para que lo hiciera sola o si hubo varias ofertas y la empresa defendió, como cualquier empresa, como usted hace hoy, buscar quién ofrecía lo mejor y la calidad. Si se buscó la mejor calidad, sí, porque parece ser que es una empresa con experiencia. Pero, ¿fue la mejor oferta? ¿Hubo un seguimiento de la evolución de esa actuación? ¿Cuántas personas fueron las que conciliaron en el Imac-Renfe esos despidos? Si no es un dato que se tenga en mano ahora, no pasa nada, ya que se puede aportar con posterioridad.

Respecto a los subcontratistas, me ha quedado claro que en 1989 se despidió por la mala gestión en la relación con las tres empresas. Pero, fíjese usted, por qué se ha tenido que indemnizar a estos señores. En lugar de pedir la empresa daños y perjuicios, en lugar de ir a un proceso civil para demandar a estos señores que reviertan el perjuicio que han creado a la empresa, ha sido ésta la que ha pagado —perdóneme porque hablo de oído— treinta y tantos millones de pesetas de indemnización. ¿Sabe usted por qué? Por los blindajes, por una técnica de funcionar insólita. Dicen que los blindajes eran para captar cerebros y buenos gestores. ¡Si éstos son los buenos gestores que han traído del mercado, más vale que el mercado mejore!

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Muy brevemente, para volver a agradecer a la señora Presidenta la información facilitada y las aclaraciones de su segunda intervención, que no vienen sino a confirmar lo que ya había dicho en la primera con alguna precisión auxiliar. A nuestro Grupo le ha quedado muy clara la cronología de los he-

chos, las responsabilidades políticamente aclaradas, como también se ha manifestado aquí en el caso Equidesa, que su reapertura lógicamente pertenece a los tribunales, y que está vivo en éstos por parte también de la propia empresa, como ha comunicado la Presidenta reiteradamente y es de todos conocido.

Por otra parte, la empresa ha tomado en sus normas de funcionamiento todas las medidas posibles para que situaciones, como algunas de las descritas y las que el propio Tribunal de Cuentas ha detectado, no vuelvan a producirse o tengan la mínima probabilidad de producirse. Creemos que las actuaciones de la empresa, mirando a ese futuro que decía y teniendo en cuenta el pasado, van en ese sentido. Esperamos que la fiscalización especial que ahora ha iniciado el Tribunal de Cuentas aclare todas las situaciones que se han producido en esos períodos y se depuren las responsabilidades y los procedimientos a que hubiere lugar en esas fiscalizaciones. Creo que la señora Presidenta ha hecho aquí y en la empresa lo que tenía que hacer de acuerdo con sus responsabilidades y la mejora de gestión para que esas situaciones no vuelvan a producirse o tengan la mínima probabilidad de producirse.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, la señora Presidenta de Renfe tiene la palabra.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Como no soy parlamentaria, me sorprende muchas veces la personalización que se hace de las cosas en estas Comisiones. Personalmente soy presidenta de una empresa que en estos momentos tiene 40.000 trabajadores y me siento responsable de todo lo que en ella ocurre bajo mi presidencia. Además, soy responsable de hacer una organización —porque una empresa con este número de trabajadores sin una organización no puede funcionar— que sea eficaz para que responda perfectamente a lo que le piden los clientes y, a su vez, la sociedad.

Estas personalizaciones que vivo cada vez que vengo aquí me dejan un poco desorientada, preocupada y hasta deprimida; lo digo sinceramente. Estamos hablando de algo más que unas personalizaciones.

Quisiera decirle al señor Camisón que yo he dicho que no quería hacer juicios de intenciones. Entiendo que todos los ciudadanos están autorizados para hacer valoraciones políticas. Lo que no quería hacer sobre estos casos, caso a caso, eran juicios de intenciones, porque entendía que era eso lo que me pedía. Abstraídos los juicios de intenciones (como me obliga a personalizar, le digo sinceramente porque quiero ser honesta que no lo puedo hacer) quiero señalar que yo he clarificado bien las cuestiones. Lo traía por escrito, lo que ocurre es que cuando se leen cosas que se traen escritas resultan densas y es difícil seguir las. Muchas veces ustedes tampoco pueden prestar atención todo el tiempo porque tienen otras preocupaciones y tienen que preguntar quizá al compañero de al lado sobre alguna aclaración, etcétera. Le pediría sinceramente que se leyera con honestidad lo que yo he comentado y viera qué aclaraciones faltan. Una vez visto qué aclaraciones faltan ahí, las que le podamos dar en mi

empresa que no sean juicios de intenciones, le aseguro que se las daremos.

El tema de la Delegación de Hacienda, sinceramente no lo voy a contestar porque no estaba en la pregunta. Si me hubieran dicho: conteste usted a todos los temas que están en el informe Navarro... **(El señor Camisón Asensio: Estaba en la pregunta.)** Yo no lo he visto.

El señor **PRESIDENTE**: Está incluido en la pregunta.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Perdón. Reconozco que me he despistado, porque, evidentemente, como Presidenta de una empresa de 40.000 personas, tengo mis errores. Me he equivocado y pido disculpas al señor Diputado por no haber leído en su momento lo de la Delegación de Hacienda que traía preparado.

Al señor Ríos le agradezco sinceramente sus palabras, porque comprende perfectamente la situación. Tengo que averiguar cosas del pasado que son complejas, son muchas, no sólo son éstas, hay muchas más, etcétera. A su vez, toda la organización tenemos que manejar el presente, que es lo que más nos piden, sacando, evidentemente, lecciones del pasado, y arreglar el futuro. Yo creo que usted me entiende. Las lecciones del pasado se han sacado y en estos momentos hay una asesoría jurídica potente. Si no se ha firmado un contrato la asesoría jurídica se enfada mucho y yo también me enfado, y llegamos al nivel al que hemos de llegar de pedir responsabilidades por todas estas cosas.

La mayoría de las personas que tomaron estas decisiones que hemos estado leyendo aquí, en estos momentos no están en la empresa. Esto es lo que me ha llevado a entrar menos en esos aspectos. Cuando yo hablaba de aspecto judicial no lo decía tanto por lo que había comentado el señor Camisón, como por lo que había dicho —la verdad es que con toda cordialidad— el señor Ríos. Por eso lo planteaba como una pregunta. ¿Vamos a tener todos los trabajadores, que por alguna razón intervinieron en ello, preocupados sobre este tema ahora, cuando todos los responsables en estos momentos no están en la empresa?

Hay que batallar por la peseta. Estoy batallando por la peseta como loca y por los problemas que tiene la gestión de una empresa que está en un proceso de cambio total y absoluto y en un mercado que ha cambiado total y absolutamente. Después tenía preparado explicarles el contrato-programa. Por tanto, no se preocupe que batallamos por la peseta.

Usted dice: mala gestión. Yo oigo muchas veces en el Parlamento —estuve tiempo en un ayuntamiento— lo de la buena y la mala gestión. Sinceramente no hemos sabido encontrar, en la sociedad en la que vivimos, el juez máximo de lo que es la buena y la mala gestión. En el Ayuntamiento de Barcelona recuerdo que había siempre rifirrafes entre la oposición y el Gobierno y, además, a veces el rifirrafe era porque, por definición, la oposición decía que lo que hacía el Gobierno era mala gestión y, a su vez, lo contrario.

No hemos encontrado a nadie que lo aclare, con lo cual nos movemos en el terreno de la subjetividad: sea la de una persona, sea de un grupo, aunque mi presidencia en Renfe y todo el equipo que tengo está dedicado a hacer una buena gestión, que, desengañémonos, se acaba traduciendo en dos cosas: en calidad de servicio y en resultados económicos. A eso vamos, y después intentaré explicárselo.

Usted me hacía tres preguntas concretas. Cartetren. En estos momentos, la sentencia ha sido recurrida. Fue resuelto por el Juzgado de Primera Instancia número 15 de Madrid. En Medicalia ¿hubo contrato o no? Creo haberlo leído. **(El señor Ríos Martínez: Lo ha dicho.)**

Respecto a si se buscó la mejor calidad, si ustedes quieren entrar a fondo tendrán que preguntarle al señor que lo hizo y llamarle para que venga aquí y lo explique. Fíjese usted la cantidad de empresas que trabajan con Medicalia y un largo etcétera, que además hizo un trabajo.

Datsa. ¿Por qué se les indemnizó? Probablemente porque habían firmado un contrato y lo que más valoran los jueces son los contratos firmados. No parece lo mejor posible, pero eso debió ser así.

Respecto a que esto es por culpa de los blindajes, yo le diría una cosa. Los llamados blindajes ya no existen. Si usted me pide mi opinión, yo creo que debe haber un buen sistema para que la gente no huya de ir a trabajar a estas empresas públicas porque actuamos de forma que no tiene nada que ver con el mercado. Debemos encontrar el sistema, pero, evidentemente, el sistema no son los blindajes. En estos momentos no hay blindajes, repito, ni mucho menos. Los Diputados están oyendo ahora a empresarios privados en el Parlamento que les explican lo que son de verdad los blindajes; lo sigo por la prensa. Esté tranquilo S. S. porque no hay blindajes.

Dicho todo esto, me pongo a disposición de los señores Diputados en todos los temas que, aunque no sean de mi gestión, entiendo que tengo que explicarles, es decir, los datos del análisis que yo obtengo de mi empresa.

El señor **PRESIDENTE**: Con ello hemos concluido el debate sobre la segunda petición de comparecencia, que se ha convertido en la primera del orden del día.

— SOBRE EL PLAN ESTRATEGICO 1994-98. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/000704.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al tercer punto del orden del día, que viene a ser el segundo, relativo a la comparecencia de la Presidenta de Renfe ante la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente para informar sobre el plan estratégico 1994-98, a petición del Grupo Socialista.

Se me comunica por escrito lo siguiente: «En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para rectificar la solicitud de comparecencia registrada el 10 de mayo de 1994, número de Registro 017731 y número de expediente 212/000704, presentada por nuestro Grupo Parlamentario a la Excelentísima señora doña Mercé Sala para informar sobre el plan

estratégico 1994-98, que debe entenderse referida al contrato-programa de Renfe.»

Dado que el Grupo peticionario ha transmitido a esta Mesa la rectificación, es nuestra obligación aceptar que la respuesta de la Presidenta de Renfe se entienda referida al contrato-programa de Renfe exclusivamente en este caso. Posteriormente, todos los grupos parlamentarios tienen perfecto derecho a planificar las iniciativas en su momento. **(El señor Camisón Asensio pide la palabra.)**

Señor Camisón, tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: No hay inconveniente en que se refiera al contrato-programa, pero este contrato-programa está ligado obviamente a otros documentos simultáneos que en estos momentos están vivos.

El señor **PRESIDENTE**: Yo pienso como usted, pero como Presidente de la Mesa tengo que decirle que dejo a juicio de la Presidenta de Renfe los argumentos que ella pueda utilizar, vinculando un programa con el otro. Además, es conveniente que el portavoz del Grupo Socialista, que ha transmitido a esta Mesa esta modificación, si tiene alguna aclaración que aportar al respecto, con mucho gusto le escucharemos.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Para aclarar que es una corrección de un error, porque estamos en un proceso de evolución donde los pasos han sido un Plan Director de Infraestructuras —que es un plan de infraestructuras, como su nombre indica— y un plan de gestión de los servicios por parte de una empresa, que se llama Plan Estratégico, como base para firmar un contrato-programa con el Estado-Renfe para la gestión de esos servicios de transporte. Como se han dado esos pasos estamos en el proceso del contrato-programa. Era un error de planteamiento, pero tiene ligazón con todo el proceso. Podemos hablar de todos ellos, pero, sobre todo, del eslabón final que es el que está aprobado y el que tendrá reflejos presupuestarios y de iniciativas, que es el contrato-programa.

El señor **PRESIDENTE**: Como creo que hay aceptación y comprensión al respecto por parte del señor Camisón, del Grupo Popular, tiene la palabra la señora Sala.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): El Plan Estratégico se presentó en mayo, no me acuerdo en qué fecha, en la misma Comisión y ante los mismos Diputados que hay en este momento.

El contrato-programa consolida a Renfe como empresa de servicios de transporte, organizada por unidades de negocio. Ya expliqué qué unidades de negocio tenemos y cómo estamos organizados. Clarifica las relaciones entre la empresa y el Estado (después entraré en cada uno de los temas). Apuesta por el futuro del ferrocarril. A su vez, determina la responsabilidad económica para cada uno de los gestores de la unidad de negocio y, por último, asume los objetivos de los compromisos del plan estratégico que presenté aquí la última vez.

Respecto a que consolida a Renfe como una empresa de servicios de transportes, somos una empresa de servicio de transporte que tiene las siguientes características. Trabaja en un mercado competitivo en el que operan muchos modos de transporte que compiten con el ferrocarril. A su vez, debe desarrollar la intermodalidad —lo explicábamos hablando del otro tema—, los clientes, sobre todo en mercancías, piden servicios puerta a puerta, por tanto, debemos utilizar diferentes modos para dar nuestros servicios; y, sobre todo, es una empresa que se apoya en el contrato que en cada caso firma con el cliente. Siempre que está dando un servicio, ha firmado un contrato con el cliente, sea un simple billete de cercanías, sea un gran transporte de mercancías. Está organizada en líneas de negocios y debe equilibrar la relación entre el servicio y lo que piden los clientes.

Con respecto al segundo tema, a las relaciones entre el Estado y la empresa, el Ministerio de Economía y Hacienda es el que realiza la asignación presupuestaria, la supervisión de los precios y el control del gasto público de la empresa. A su vez, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente realiza la planificación intermodal de infraestructuras, el PDI —Plan Director de Infraestructuras—, que ustedes conocen, tanto en su red territorial como en las redes metropolitanas; organiza los servicios a través de la gestión de la Ley de Ordenación del Transporte y, a su vez, realiza un seguimiento del control económico.

Estas instituciones del Estado, el Ministerio de Economía y Hacienda y el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, firman un contrato-programa con la empresa Renfe que se dedica, por una parte, a gestionar las infraestructuras —las existentes y las que están previstas en el PDI— y, por otra, a prestar los servicios de transporte. Todo para dar servicio a los clientes.

A su vez, tenemos las comunidades autónomas y algunas organizaciones locales y metropolitanas. Con las comunidades autónomas, que son las responsables de la organización de los servicios de transporte en el ámbito autonómico —los servicios intermodales, todos los medios de transporte— y con las áreas metropolitanas, que en sus respectivas áreas de influencia tienen las mismas responsabilidades, firmamos convenios. Pero nosotros somos una empresa. Las instituciones son las que he citado y son las que reciben demandas extraordinarias de ciudadanos que solicitan algo no como clientes que pueden pagar por un servicio, sino como clientes que necesitan ayudas, subvenciones, etcétera. Esta es la tarea de las instituciones a través de nuestro sistema de convenios o de contrato-programa.

El contrato-programa apuesta por el futuro del ferrocarril. ¿Por qué? Por cuatro razones que voy a intentar explicar. Primera, se establece un convenio específico para la gestión de la carretera ferroviaria. Después hablaremos de él. Segunda, se subvencionan los servicios de cercanías. Tercera, se subvencionan los servicios regionales. Y cuarta, se establece un plan de viabilidad para los demás servicios. Todo esto queda recogido en el contrato-programa en un cuadro que refleja las asignaciones claras año

por año, para cada uno de estos conceptos. Observen el cuadro y después iremos tratando cada uno de los temas. Fijémonos ahora en el relativo al mantenimiento de infraestructura y circulación, lo que yo denomino la carretera ferroviaria, que es extender la carretera ferroviaria más los sistemas de control de tráfico.

En el contrato-programa se destinan cantidades que van desde 139.000 millones de pesetas en el presente año, hasta 133.000 millones de pesetas en el año 1998. ¿Por qué y cómo se realiza esto? ¿Por qué el Estado subvenciona y hace un convenio específico para la carretera ferroviaria? Porque este convenio ha de servir para potenciar las ventajas comparativas del ferrocarril. ¿Cuáles son las ventajas comparativas del ferrocarril? Menor impacto ambiental, bajo índice de accidentabilidad, contribución a la descongestión de las ciudades.

Muchas veces hemos hablado de que las empresas de transporte, que no sean de transporte ferroviario, no pagan por el uso de la carretera. Nuestra empresa pagaba por el uso de la carretera. El uso de la carretera en las otras empresas lo pagaba el Estado. En nuestro caso se ha venido diciendo constantemente que es déficit de Renfe, pero jamás se dice que sea déficit de equis, y no citaré ninguna empresa de transporte por carretera jamás. Parece lógico que el Estado pague la carretera ferroviaria.

Es cierto que muchas veces se ha discutido que la carretera ferroviaria es más cara que la otra. De acuerdo, es cierto, aquí y en todas partes, debido a sus características. Pero tiene estas ventajas comparativas. El Estado paga por esa carretera para que la puedan utilizar, tanto las empresas públicas como cualquier empresa que así lo desee.

En el contexto del contrato-programa la empresa se obliga a un compromiso de calidad, que saldrá más adelante, y a un compromiso de productividad en la gestión de esta infraestructura ferroviaria. ¿En qué consiste este compromiso de calidad? En que el coeficiente entre costes de mantenimiento de infraestructura y circulación, en relación a los ingresos de tráfico, disminuye a lo largo del período del contrato-programa. Por eso, a lo largo del período del contrato-programa disminuye la cantidad asignada a la aportación del Estado para mantener la carretera ferroviaria.

Segundo punto. El contrato-programa apuesta por los servicios de cercanías. A los servicios de cercanías se les asigna, en el contrato-programa, desde 39.000 millones el año 1994 a 37.000 el año 1998. Son cifras que varían relativamente poco. En el año 1995 son 40.000 millones. ¿Por qué se subvencionan los servicios de cercanías y cómo se llega a esta cifra? Los servicios de cercanías se subvencionan porque colaboran a la descongestión de nuestras ciudades; porque en coordinación mayor y mejor con otros modos de transporte colaboran a que haya un buen servicio público en nuestras áreas metropolitanas. A su vez, el contrato-programa asigna una responsabilidad total en la fijación de precios de estos servicios, que pasan a ser precios comunicados. Quizá la palabra total sea excesiva porque hay que hacer precios comunicados pero ¿a qué va esta filosofía de que los precios sean comunicados y no precios autorizados? A que los servicios de cercanías van a traba-

jar con los precios de los demás modos de transporte en cada una de las áreas metropolitanas en las que están implantados. Por ejemplo, el otro día hablábamos de este tema con respecto a la Comunidad de Madrid, donde, en estos momentos, los servicios de cercanías son más baratos que los servicios del Metropolitano de Madrid. Por tanto, hay que buscar un sistema para que tengamos unos precios similares porque, si no, el ciudadano no entiende que la intermodalidad sea de verdad. La intermodalidad ha de ser fácil de entender. ¿Qué compromisos de gestión adquiere la empresa respecto a los servicios de cercanías? La empresa adquiere dos compromisos de gestión: la calidad —de la que después también hablaremos— y que la subvención que da el Estado por viajero/kilómetro pase de las 6,52 pesetas en 1994, o de las 6,48 en 1995, a las 5,80 en 1998. Ahí hay un compromiso de gestión. ¿Cómo se quiere obtener? Se quiere obtener dando más productividad en nuestros servicios; se quiere obtener igualando nuestro sistema tarifario al de otros modos de transporte; se quiere y se puede obtener luchando contra el fraude.

El tercer tema que subvenciona el contrato-programa son los servicios regionales, que van desde una cantidad estimada este año de 9.000 millones a una cantidad de 6.000 millones, y también evolucionando en el tiempo. Volvemos a lo mismo: ¿por qué se subvencionan los servicios regionales? De los servicios regionales se subvencionan aquellos que tienen una rentabilidad social —rentabilidad económica no la tienen en ningún caso— porque colaboran al equilibrio territorial, así como a la descongestión urbana, en muchos casos, como sucede con los servicios de cercanías, pero en este caso se hace hincapié en el equilibrio territorial. Se subvencionan para favorecer la coordinación con otros modos de transporte. Es decir, para que estos servicios continúen existiendo, porque si no se subvencionaran no existirían. A su vez, como he dicho, se subvencionan aquellos que tienen una rentabilidad social. Hay casos en los cuales entendemos que no está habiendo rentabilidad social, porque son servicios de trenes a determinadas horas que llevan unas ocupaciones mínimas. Para estos servicios nosotros nos dirigimos a las instituciones autonómicas y locales, les explicamos la situación real, tal como es, y llegamos con ellos a acuerdos para poder continuar manteniendo, por razones superiores a todo lo que hemos estado diciendo aquí, estos servicios. Es decir, cada comunidad conoce la situación en su región y, si cree conveniente que hay que continuar, llegamos a los convenios de los que habíamos hablado. No somos una empresa que esté haciendo algo muy raro, sino que estamos haciendo exactamente lo mismo que los alemanes, que lo están haciendo muy en serio, con más hincapié que nosotros, o los franceses. En los servicios regionales también hay una responsabilidad en la fijación de los precios. Pasan a ser precios comunicados por la misma razón —hay que buscar un equilibrio de precios entre todos los modos— y los compromisos de la gestión de la empresa van por la vía de la calidad y por la vía no ya de una subvención por viajero/kilómetro, sino de una subvención alzada para toda la unidad, que no tiene en cuenta los recursos que se puedan obtener de la colaboración de las comunidades autónomas

cuando así lo consideren conveniente. Sobre la colaboración con las comunidades autónomas puedo avanzarles que, en estos momentos, hay convenios firmados con las comunidades de Murcia, Aragón, Andalucía, Extremadura, Cataluña y se está estudiando poder firmar un convenio con la de Castilla y León y con la de Galicia.

En cuanto al resto de las unidades de negocio, el contrato-programa establece un plan de viabilidad para todos los demás servicios. ¿Qué quiere decir un plan de viabilidad? Estos servicios, de acuerdo con la Directiva 91/440 de la Unión Europea, deben alcanzar el equilibrio económico. El equilibrio económico es imposible de alcanzar de hoy para mañana y en cada uno de estos servicios se establece un plan de viabilidad para que logren alcanzarlo al final del período.

En cuanto al plan de viabilidad di cuatro ideas que expuse con muchísimo detalle cuando expliqué el plan estratégico de la empresa. En cargas, queremos conseguir nuevos productos, nuevos mercados, nuevos clientes, lo que se está consiguiendo. El servicio de cargas ha crecido en ingresos en lo que va de año del orden del 10 por ciento. En combinado, creemos que nuestra gran ventaja comparativa es la posibilidad de realizar un desarrollo europeo. Creo que ayer o antes de ayer empezó el primer tren de combinado que pasa por el túnel del Canal de La Mancha. También quiero avanzarles que, en lo que va de año, estamos creciendo a un ritmo superior al 15 por ciento en ingresos en esta unidad. En largo recorrido hemos de captar nuevos clientes, hemos de pensar en nuevos servicios, hemos de planificar mirando el futuro más que mirando el pasado. Creemos que tenemos un buen trabajo a realizar. En paquetería, es básico la distribución puerta a puerta. Nuestra empresa ha de ser como las demás, una empresa de distribución puerta a puerta. A nuestras estaciones las llamamos centros de servicios porque deben ser lugares de acogida y atención al viajero en todo aquello que sea complementario al viaje.

Por último, las demás unidades de negocio que no presenten directamente un servicio al ciudadano deben ofertar a sus clientes, que en general son clientes internos de la propia Renfe, unos servicios de calidad y competitivos. Esto es lo que se recoge en el plan estratégico. El plan de viabilidad de los servicios del resto de unidades de negocio lleva a que ahora están costando al contribuyente 78.000 millones de pesetas y al final del período han de costar 43.000 millones de pesetas. Aquí es donde hay una gestión más importante.

Me pueden preguntar si no se llega al equilibrio económico. No se llega al equilibrio económico —después puede salir en el plan social— por una sencilla razón, porque en el plan estratégico considerábamos que nuestra plantilla ideal para el año 1998 era de 31.300 personas. En el contrato-programa se ha optado por entender que la plantilla posible en el año 1998 es aquella que resulta de no hacer más contrataciones en la empresa, de reducir las bajas vegetativas que se producen y de un plan de jubilaciones anticipadas que ya ha sido pactado para los ejercicios 1995 y 1996 con todas las fuerzas sindicales presentes en la empresa. ¿Por qué no se llega a 31.000? Con esto se

llega a 35.000 y lo dice el texto del contrato-programa, lo que no dice es que la diferencia entre 35.000 y 31.000 debería ser despedidos, despidos que, por otra parte, continuaría pagando el sector público a través del sistema de desempleo, debido a la dificultad que tiene el mercado de trabajo aún para absorber más gente. Por tanto, entendiendo que esto podía llevar un programa de despidos, se adopta la solución de la concertación laboral con los sindicatos, pero se sabe que hay una plantilla excedentaria de unas 4.000 personas que más o menos, si hacemos números de lo que cuesta cada persona, es superior incluso a la cifra que se dice aquí.

Por último, quiero destacar que en el contrato-programa —y después lo volveré a decir— el Estado asume totalmente lo que es la deuda del Estado por no haber pagado los costes que la empresa había tenido históricamente, y para amortizar esta deuda se aportan cada año estas cantidades más otras extras que están en el texto y que no quedan recogidas en este cuadro, que es cuadro total de aportaciones del Estado al contrato-programa, porque vienen por otra vía pero creo que suman 110.000 millones de pesetas en la totalidad del período y, por tanto, producen una amortización de la deuda del Estado con Renfe.

Recuerden ustedes que he dicho que la cuarta característica es que se apuesta por el ferrocarril. ¿Por qué? Porque se paga la carretera ferroviaria, porque se subvencionan las cercanías, porque se subvencionan los servicios regionales y se apuesta por el ferrocarril porque cada unidad de negocio tiene una responsabilidad económica en su gestión. La cuenta de resultados total de la empresa se obtiene de la suma de todas las cuentas de resultados de las unidades de negocio. Frente al plan estratégico —ya lo expliqué el otro día— hay una diferencia en el sentido de que los intereses derivados de los activos de cada unidad de negocio se contabilizan a la unidad de negocio, así como la parte alícuota de los costes comunes de la empresa. Por tanto, hay una asunción total por parte de las unidades de negocio de todo lo que es el negocio de Renfe. Por eso nadie puede refugiarse en instancias corporativas o instancias superiores para explicar los problemas que está teniendo con su negocio. A su vez hay unos compromisos de productividad y de competitividad, que ya he citado, y el Estado asume la deuda histórica de Renfe, cosa que también he explicado.

He dicho que la quinta característica era que el contrato-programa asume los compromisos del plan estratégico. Como ya llevo mucho tiempo hablando de él, ahora voy a ir con más rapidez. Quiero recordarles que lo primero que se definía en nuestro plan estratégico era que nuestra empresa se ha de preparar para vender y cada día ha de estar más preparada para vender definiendo los productos que tiene innovando y creando nuevos productos, estableciendo una cultura de mercado frente a la histórica cultura de producción que tiene.

El contrato-programa se apoya en el criterio del plan de empresa de que debemos disminuir la carga para el contribuyente, a través de una gestión con criterios empresariales, no políticos. Se ha hablado de ello antes aquí por el señor Diputado que se ha ausentado de la sala. Creo que de-

bemos llevar una gestión con criterios empresariales, porque éstos son los que de verdad pueden garantizarnos más éxitos en este aspecto, no con criterios políticos; las instituciones son las que deben tenerlos porque son las que representan al ciudadano, las empresas no representamos al ciudadano. Por tanto, con estos criterios empresariales debemos reducir gastos y mejorar nuestros márgenes, aumentar la productividad y aumentar la calidad.

Acerca del plan estratégico habíamos hecho un cálculo de qué pasaría si no hubiera ni plan estratégico ni contrato-programa. Pasaría que se debería destinar, en el período 1994-98, 160.000 millones más al ferrocarril, sin contrato-programa, sin variar la tendencia, sin variar el pasado, como me decía el señor Ríos. Sólo fijándonos en el pasado serían 160.000 millones más. Por tanto, hay un esfuerzo muy importante de disminución, como decía yo, de la carga que representamos para el contribuyente; pero a su vez hay más inversión y mejor planificada. Se destinan 330.000 millones para mejorar todos los servicios, más las inversiones que estén previstas en el plan director de inversiones.

Con respecto al tema de calidad, quería recordarles la evolución que se prevé en el contrato-programa de la calidad que perciben nuestros clientes. Está calificada de cero a diez y pueden ustedes ver cómo en el servicio de alta velocidad estamos —creemos— en el límite razonable de buena nota, que es el 8,75, y cómo en todos los demás servicios, de forma realista, queremos que nuestros clientes valoren cada vez mejor nuestra calidad. Y no sólo lo queremos sino que esto lo incluimos en los objetivos de cada año y de cada responsable de la gestión, de forma que, cuando se hace la encuesta entre los clientes para ver cuál es la percepción de calidad, se compara la encuesta con lo que el responsable de cada producto y de cada unidad de negocio ha dicho que se compromete a realizar. Aquí podemos ver que en algunas unidades —somos realistas— va a ser mucho más difícil que nos pongan una nota tan buena como en el servicio de alta velocidad.

Lo que es más espectacular es el incremento de puntualidad, el que ha habido históricamente, desde el año 1990, y el que pretendemos que continúe desde el año 1994. El que ha habido desde el año 90 —son cifras exactas, las recogen los ordenadores—, como ustedes pueden ver, es notable, sobre todo en servicios de mercancías desde que hemos apostado seriamente por mejorar estos servicios, y también ha sido notable en los servicios de largo recorrido, en los servicios de cercanías y en los servicios regionales. En el período del contrato-programa nos queda un trabajo a realizar, posiblemente no tan fuerte en su pendiente, pero cuando se llega a necesidades de puntualidades mejores, la exigencia aún es mayor. Como pueden ver, el contrato-programa y el plan estratégico, en este aspecto, son superexigentes. ¿Por qué? Porque si no, no tenemos clientes y aquella balanza de clientes que dibujaba no la tendremos delante.

Por último, ya expliqué que nuestro plan estratégico y el contrato-programa se apoyan en un mayor protagonismo de todos los equipos humanos; lo he dicho antes. Yo soy la Presidenta de una empresa donde trabaja mucha

gente, que es una empresa de servicios en la que el factor humano es el principal elemento del producto, porque el produzco en muchos casos es factor humano: es simpatía, es amabilidad, es atención, etcétera. Es una empresa que se está especializando cada vez más, con una cultura de servicio y que está abierta a la capacidad para el cambio constante que se realiza en nuestra sociedad, y es sobre todo una empresa que se apoya en la responsabilidad.

Acabo diciéndoles que hemos firmado con los sindicatos de la empresa un plan social que va orientado a la consecución de los objetivos del plan de empresa y el contrato-programa, a la adecuación cualitativa y cuantitativa de la plantilla —ya he explicado cómo se contempla en el contrato-programa—, a la corrección de los desequilibrios geográficos y funcionales y a la optimización del nivel de empleo de los trabajadores, que va en línea con lo que he dicho de la responsabilidad que tienen que tener los recursos humanos en una empresa de servicios.

He hecho un breve resumen. Ustedes podrán leer el texto, que es muy completo. Muchas gracias.

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

Creo que no nos ha fallado totalmente el sistema de infraestructura, de comunicación gráfica en este caso. Es importante que en la Comisión de Infraestructura todo funcione bien. Ha habido pequeñas deficiencias claramente superadas.

A continuación tiene la palabra el señor Roncero para que, en nombre del Grupo Socialista, pida las aclaraciones pertinentes.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Muchas gracias, señora Presidenta de Renfe, por la exposición tan clara que nos ha hecho, con este medio de transparencias visuales, que viene a confirmar la exposición que también nos hizo hace unos meses, a finales de mayo —creo que el 31 de mayo—, en la presentación de esta Cámara del plan estratégico presentado por la empresa; plan estratégico que, como ha sido aclarado en más de una ocasión, incluso en una interpelación del señor Ríos al señor Ministro posteriormente, debía ser sometido a la tutoría política, entre comillas, de los ministerios correspondientes del Estado, el Ministerio de Economía y Hacienda y el propio Ministerio de Obras Públicas.

Como decíamos al principio, al aclarar el contenido de la petición de comparecencia, esto es el final de un proceso iniciado con la planificación de infraestructuras, seguido con el plan de gestión de la empresa y ultimado en estos momentos con el acuerdo de la empresa y el Estado, a través de los ministerios competentes, sobre este contrato-programa que hoy se nos ha presentado aquí. Es también la concreción de otro proceso evolutivo importante, tanto en el marco jurídico de los transportes terrestres, y de los ferroviarios en particular, como en el marco de la planificación de infraestructuras en nuestro país, y es el haber llegado a tener la oferta de un documento de planificación global de infraestructuras con contenidos y con aspectos intermodales, como es el Plan Director de Infraestructuras, una evolución de las tecnologías disponibles para cual-

quier modo de transporte —no sólo para el ferroviario— y una evolución no menos importante —yo creo que muy importante, y sobre todo en el caso del ferrocarril importantísima para la empresa y para sus criterios—, de las demandas y de los hábitos de los usuarios. Como digo, éste es un aspecto muy importante que influye en los criterios que la empresa debe adoptar, en esos criterios que proponía en su plan estratégico y que han sido asumidos globalmente por el contrato-programa, en ese cambio de cultura empresarial, de pasar de una producción extensiva, de concebir el ferrocarril como una prestación universal extensiva a todos los territorios y a todos los ciudadanos, a un medio que debe ser especializado; pasar de esa producción extensiva a una especialización intensiva de acuerdo con el mercado y con la evolución de los hábitos y las demandas de los ciudadanos.

Yo creo que esto era lo importante, nuestro Grupo lo destacó en su momento en la presentación del plan estratégico, y ahora los principios de ese plan estratégico se ven asumidos globalmente por el contrato-programa firmado por la empresa con el Estado, aunque tiene algunas correcciones que a nuestro Grupo le parecen importantes de destacar, de tipo social y laboral, que han sido expuestas aquí por la señora Presidenta. Concretando, que las reducciones de plantillas, teóricamente y visto desde un punto meramente empresarial, siguiendo la lógica tendencial en cuanto a las previsiones y medidas incluidas en el plan estratégico, deberían haber sido aún mayores o haber generado un excedente de alrededor de 4.000 o cuatro mil y pico trabajadores que no ha sido contemplado en este caso como tal excedente, sino que será asumido en el contrato-programa, que por tanto no van a ser despedidos, como lo serían si fueran ese excedente, lo que hace reconsiderar de alguna manera las cifras globales y las correcciones que se han hecho en ese acuerdo final con los tutores políticos —por emplear el lenguaje que habíamos manejado en otras ocasiones— de un modelo de contabilidad con un sentido más clarificador y más incentivador de la responsabilidad de las unidades de negocios en que se organiza la empresa para su funcionamiento y que ha sido manifestado aquí claramente y ha sido aclarado en la comparecencia de presupuestos, en esta misma Comisión, hace unos días.

Nuestro Grupo cree que estamos en el proceso lógico, con un final yo creo que feliz y adecuado, en eso que la Presidenta ha llamado una apuesta importante por el futuro del ferrocarril, por un futuro de un ferrocarril inmerso en el mercado y con calidad y especialización en sus productos. Estamos en un momento histórico en cuanto a la decisión del Gobierno y del Estado de frenar el crecimiento de la deuda y de reducir el principal en un 25 por ciento, pesetas constantes, al cabo del período del contrato-programa, que creo que es algo que debe valorarse no sólo diciendo que puede ser poco y que va a hacer durar la reducción de la deuda más o menos tiempo, como un cambio espectacular de tendencia, como una nueva posición frente al problema, y como el afrontamiento de un problema histórico —no es sólo de los últimos años— de la forma de funcionar que ha tenido Renfe, de la producción excesiva y del criterio universal con que ha estado funcionando muchos años, in-

cluso cuando ya las tendencias del mercado habían empezado a cambiar y estaban cambiando claramente. Por tanto, creemos que es importante este contrato-programa que supone un cambio de tendencia y el afrontamiento de ese problema histórico con claridad, y creemos que con contundencia, en cuanto a la tendencia que estamos viviendo; que se producen ahorros muy importantes, como ha sido puesto de manifiesto, y que va a producir inversiones también muy importantes, a lo largo de los años de vigencia, que serán complementados lógicamente con las que preverá el propio Plan Director de Infraestructuras en cuanto a infraestructuras. Por otra parte, viene también a confirmar algo en lo que Renfe en su organización interna se había adelantado en su estatuto aprobado al inicio de este año, cumpliendo las directivas en la evolución del marco jurídico de los transportes en la Unión Europea, que es la separación contable, la separación de la gestión de la infraestructura de la gestión de los servicios, y la separación de la infraestructura de la financiación de los servicios por parte de la empresa.

Cree nuestro Grupo que se culmina con este documento un proceso evolutivo, como decía al principio, en la lógica de las secuencias como debían producirse: proceso de cambio en la planificación infraestructural, proceso de cambio en el marco jurídico, proceso de cambio en las tecnologías disponibles, y sobre todo —vuelvo a repetir— proceso de cambio en las demandas, en los hábitos y en la cultura empresarial que debemos exigir todos a una empresa pública que debe seguir siendo pública y prestando servicios públicos con aportaciones y ayudas de los contribuyentes, es decir, del Estado y de la Hacienda Pública; cultura empresarial, inmersa en el mercado, que busque los equilibrios en los servicios en que deben buscarse y que mantenga ese apoyo social a la rentabilidad social, como ha sido expuesto por la Presidenta, en aquellos servicios de cercanías o regionales que por equilibrios y descongestión de tráfico en zonas urbanas y por equilibrios territoriales deben seguir manteniéndose.

Termino diciendo, señor Presidente, que estamos en la culminación del proceso con un documento muy positivo, con un contrato-programa que puede hacer que nuestro ferrocarril tenga ese futuro que todos queremos para él, un ferrocarril moderno, adaptado a las circunstancias y que siga cumpliendo sus funciones sociales en el territorio, pero siempre inmerso en ese mercado y buscando las ventajas competitivas que le da en función de las características del ferrocarril, que es lo que justamente viene a precisar el contrato-programa, que es, repito, como ha dicho la Presidenta, la asunción global del plan de empresa que nos fue presentado aquí hace unos meses en sus contenidos generales, con pequeñas correcciones que yo creo que vienen a mejorarlo.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra, si lo desea, el portavoz del Grupo Vasco (PNV), señor Gatzagaetxebarría.

El señor **GATZAGAETXEBARRIA BASTIDA:** En primer lugar, quiero agradecer a la Presidenta de Renfe la

pedagógica exposición que nos ha realizado respecto a la aprobación del contrato-programa, y a continuación me gustaría hacer diferentes consideraciones de orden general sobre lo que se ha expuesto.

Nos parece que la técnica del contrato-programa como instrumento que ligue a una entidad de servicios con el Estado es una técnica adecuada de gestión de los servicios. Ello se está extendiendo no sólo al servicio ferroviario sino a otro tipo de servicios como los de naturaleza sanitaria. Creemos que ello va a otorgar un marco económico y presupuestario clarificador, tanto al Estado como responsable del funcionamiento, en este caso, del servicio ferroviario como a la empresa que lo gestiona día a día. Por tanto, como filosofía, estamos de acuerdo en utilizar instrumentos de gestión de los servicios, como es el contrato-programa, en la medida en que otorga una mayor claridad y una mayor seguridad tanto al Estado como a la empresa que vaya a gestionar el servicio, en este caso el ferroviario, cualquier otro como el sanitario y, en definitiva, como los que se pueden poner en marcha en las diferentes áreas de la gestión pública.

Nosotros vemos bien la relación que existe entre el plan estratégico y el contrato-programa, puesto que uno es consecuencia de otro, y que se produzca esta acomodación en la prestación de los servicios de transporte al ámbito de la normativa europea. Evidentemente, se produce una disgregación, una separación entre lo que es la infraestructura, o la carretera ferroviaria como mencionaba la Presidenta de Renfe, y la gestión del servicio.

En los gráficos hemos observado cómo Renfe tiene que tender a buscar una rentabilidad, un rendimiento a la hora de la prestación de sus servicios; el camino, la viabilidad de la empresa va por ahí, puesto que en un marco de competitividad, de mercado único, el salto cualitativo importante está en que lo que hasta ahora ha sido la titularidad de Renfe, que es la infraestructura ferroviaria, pase a ser un dominio público general utilizable por cualquier operador de servicios del ámbito europeo. Eso es un salto cualitativo importante.

No obstante, vemos que existe una mejor posición de mercado por parte de Renfe y yo creo que de alguna manera el Gobierno central tiene que consolidar la posición de Renfe al respecto, como se está consolidando la posición de servicios como las telecomunicaciones por parte del Gobierno en el tema de la Telefónica, caminando hacia la liberalización de las telecomunicaciones.

Por tanto, yo quiero realizar únicamente consideraciones de orden general. Manifestamos un planteamiento positivo respecto al modelo de gestión que usted ha plasmado y que ya está puesto en práctica para los próximos años. Quiero también hacer referencia a una serie de cuestiones que ha manifestado la Presidenta de Renfe. Respecto a la posibilidad de que se subvencionen los servicios de cercanías y regionales, la Directiva comunitaria lo permite, no obstante ahí tendríamos una pequeña discrepancia, porque usted decía que es necesario que sean subvencionados por la rentabilidad social que ello tiene, y estoy de acuerdo, pero ahí podemos chocar con el sistema de distribución de competencias. La Constitución dice

que los ferrocarriles que exceden del ámbito territorial de una comunidad autónoma son competencia exclusiva del Estado; es decir, que la Constitución utiliza un sistema de delimitación de competencias ligado al territorio. Por tanto, las comunidades autónomas intervienen en este caso financiando servicios que de conformidad con la Constitución corresponden al Estado, puesto que los ferrocarriles que trascienden más de una comunidad autónoma son competencia del Estado —y en este caso Renfe es una empresa dependiente de los poderes centrales del Estado—, vemos que hay una discrepancia de orden competencial, sin perjuicio, y yo lo admito, de que se haya podido llegar a acuerdos políticos al respecto con comunidades autónomas, pero en puridad, vemos que hay una distorsión y una disfunción, porque la competencia es de quien la tiene atribuida en la Constitución y, por tanto, los servicios que exceden, repito, de una comunidad autónoma corresponden al Estado. Es un bien político, como usted decía, y se hace con la finalidad de obtener una rentabilidad social que de otra manera quizá no podría subsistir, pero queremos apelar, quizá no a usted porque no es la responsable del tema, pero sí al Gobierno, porque ésa no es una competencia de las comunidades autónomas directamente, sino del Gobierno y, por tanto, quizá la ligazón debería ser más con el Gobierno que con las comunidades autónomas, porque éstas no tienen competencia respecto a los ferrocarriles que se extienden más allá de su territorio. No obstante, el principio de colaboración, que es el que inspira el funcionamiento del Estado de las autonomías, puede dar niveles de vinculación a través de convenios como el que usted ha planteado.

También quería hacer referencia, señor Presidente, a la reducción de la dependencia financiera con el Estado, esa separación a nivel de inversión que se va a plasmar, por una parte, en el Plan Director de Infraestructuras y, por otra parte, en el contrato-programa en cuanto que va a financiar los servicios de Renfe, pero desgajando de ellos las infraestructuras. Nos parece adecuado que esta Cámara haya creado una Ponencia para estudiar las alegaciones que, en su caso, los diferentes partidos políticos hagamos al plan de ordenación de las infraestructuras presentadas por el Gobierno. Yo creo que va a corresponder al Gobierno central y a las comunidades autónomas determinar la infraestructura que haya de disponer Renfe o cualquier otro operador de servicios y, por lo tanto, tenemos un alto grado de coincidencia con el planteamiento y con el modo de gestión que ahí se plasma.

Finalizo, señor Presidente, haciendo referencia también a que a nosotros nos parece bien y oportuno en este momento el reto que tiene la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles la empresa que usted dirige, señora Sala, que es en definitiva una empresa de gran dimensión con una dificultad reconocida a la hora de la gestión, y el esfuerzo que está haciendo últimamente, como usted ha dicho, de interiorizar una cultura de servicio, una cultura de especialización a la hora de la prestación de los servicios ferroviarios. Nos parece correcto en la medida en que funcione un servicio importante dependiente del Gobierno central, que es beneficioso para todas las comunidades autónomas y

para los ciudadanos, que es para quienes en definitiva debemos trabajar los diferentes grupos políticos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Ríos, en nombre del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Voy a hacer dos bloques de consideraciones, una, solicitando una información más documentada. Cuando se explicó el Plan Estratégico, se nos entregó con posterioridad toda la documentación, (primero se nos hizo con fotocopia y, después, se nos mandó con colores, porque los colores siempre indican algo, después me referiré a alguno de ellos) y ahora yo rogaría que se nos ampliara. Me explico. El PDI (que me imagino que empezaremos a discutir en esta Comisión dentro de poco), el Programa Director de Infraestructuras, en un resumen muy pequeño, viene a concentrar todas las actuaciones que en grandes accesos y variantes, en alta velocidad, en modernización de líneas, va a ser la actuación del Estado en los próximos años, e inclusive un cuadro de financiación de estas inversiones en grandes volúmenes. Por tanto, conocemos esta inversión que el Estado va a acometer de 3,2 billones en toda la época del Plan y cuál va a ser la actuación en cada una de esas previsiones, pero me gustaría que los grandes objetivos que ha planteado la señora Presidenta, tanto de compromiso de la empresa en la gestión como en lo que pudiéramos llamar conservación o adecuación de las actuaciones de la empresa, se pudiesen territorializar o sectorializar. Me explico: sectorializar en lo que son unidades de negocio o actuaciones específicas, y territorializar en lo que son inversiones que se van a acometer. Los cuadros los he visto de pasada y, por tanto, no he cogido los datos precisos. Tengo los que venían en el plan estratégico, pero no tengo los definitivos que han podido quedar para este esfuerzo inversor que el Estado tiene en este contrato-programa, de aquí al año 98, de 1,6 billones de pesetas. Parece ser que ése es el esfuerzo que el Estado va a hacer en este tiempo.

Dicho esto, es decir, solicitados estos datos para poder conocer mejor y hacer un seguimiento de lo que ha anunciado la Presidenta, quiero hacer un comentario general. Yo creo que es verdad que en la medida que se programa, se planifica y se marcan objetivos, es fácil medir una gestión. Eso, al final de la actuación, lo podremos constatar todos, pero me gustaría plantearle —quiero que lo entienda la señora Presidenta— algo así como dudas sobre los objetivos y las tareas que se plantean y sobre lo que nosotros creemos que puede traer una evolución de la empresa que limitaría a ese equilibrio, como llamaba ella, de cliente-servicio, empresa prestadora de transporte o gestora de transportes que capta clientes y hace una oferta determinada. En todo caso, el tutor político, el Consejo de Ministros, cuando define el contrato-programa dice que tiene un objetivo, un marco de actuación, que es profundizar en la adecuación del ferrocarril a la demanda de movilidad de la sociedad española. Se plantean dos objetivos: modernizar y especializar. En lo de modernizar, todos de acuerdo; lo de especializar, concentrar actuaciones e inver-

siones, es lo que empieza a traerle alguna complicación a este Diputado. En concreto, cuando se habla de déficit de explotación de servicios y esas obligaciones que deben tenerse, como servicio público, con algunas actuaciones de cercanías y de transportes o servicios regionales, en lo que era el Plan estratégico se hablaba que iban a ser subvencionadas hasta el 65 por ciento las cercanías y un 75 por ciento los servicios regionales o largo recorrido, aunque creo que son diferentes para la propia empresa.

Me gustaría que se tuviese en cuenta que esta actuación de la empresa puede no integrar el territorio a la hora de plantearse esa rentabilidad directa. Le voy a poner un ejemplo sobre la reflexión que yo le quería traer. La empresa decide hace tiempo cerrar una línea, por ejemplo, en mi región, que era la de Aguilas, y se llega a un convenio de la empresa, desde el año 1985, con la Comunidad Autónoma para gestionarlo. La realidad ha sido que después de esa experiencia de equis años se ha hecho rentable la línea y la propia empresa va a invertir, no sé qué cifra, para mejora de velocidad, seguridad, etcétera. Ese es un ejemplo, que debiera evitarnos la pérdida de servicio. También está el planteamiento de nuevo servicio; pongo un ejemplo. ¿Se piensa recuperar un servicio de corredor del Mediterráneo que comunique Andalucía y Levante? En concreto, ¿se piensan plantear las inversiones para recuperar la comunicación Andalucía-Murcia hacia fuera? Todo ese corredor del Mediterráneo es una zona eminentemente exportadora para las mercancías y receptora de viajeros. Por eso le decía en la primera petición que si tuviéramos conocimiento de cómo va a quedar toda la actuación territorializada muchas de estas dudas que le estoy planteando pudieran quedar solventadas.

Por otro lado, ha citado una forma de financiar, que al menos a mí me ha quedado más o menos clara, la relación del Estado con la empresa, con cuatro grandes bloques que va a subvencionar el Estado: las cercanías, los regionales, el mantenimiento de determinadas infraestructuras, incluso la deuda ferroviaria, y después me referiré a cómo queda eso de la deuda ferroviaria.

El tema de las comunidades autónomas. Las comunidades autónomas que han recibido competencias en los Presupuestos Generales del Estado vemos cómo determinadas actuaciones de servicios, metropolitanos o ferroviarios, son subvencionadas; pero fíjese que a las comunidades autónomas que no tienen competencias de este tipo, se las está llevando, con recursos limitados, a comprometerse a una actuación determinada. He entendido que muchos de los servicios de lo que hoy se llaman largos recorridos, o lo que hoy se llaman regionales, van a estar supeditados al compromiso, por así decirlo, a través de convenios, con comunidades autónomas, incluso en algunos casos concretos con corporaciones locales. Ciertamente, veo esto con preocupación, máxime cuando es con comunidades de escasa capacidad de actuación, porque pueden estar actuando en competencias que no son suyas. Las competencias del transporte son todavía del Estado, éste en concreto; solamente son competencias de las comunidades los que nacen y mueren en su territorio, y en algunos casos, inclusive, no lo han podido aceptar. De ahí que podemos es-

tar trasladando —y permítame esta reflexión, que a usted quizá le pille un poco por sorpresa— déficit del Estado, que es más poderoso, 30 billones sobre 68 billones, a comunidades cuya relación PIB-presupuesto es mucho menor. Por tanto, su capacidad, en competencias que no son suyas, es menor y están gastando recursos regionales que debieran gastar en sus propias competencias. Por eso veo con preocupación esa relación que usted decía.

En el tema del factor humano, creo que es positivo el avance sobre el primer objetivo inicial, que es el Plan estratégico, que definitivamente queda en el contrato-programa, aunque en el Plan estratégico iba más detallado el tema del factor humano, entonces se hablaba de descentralizar, dar responsabilidad para trabajar en equipo, incluso se hablaba de motivación para una evaluación de ese trabajo. Yo le pregunté entonces por las horas extras, y le pregunto ahora, ¿se va a ir a una racionalización de las horas extraordinarias, que han tenido un volumen alto en los últimos años dentro de Renfe? Porque no he oído ni encontré entonces una respuesta ni ahora la veo proyectada, máxime cuando hay un compromiso, eso sí, de mantener lo que usted llamaba un salto o una diferencia o un déficit entre los 31.000, que sería la plantilla ideal para la empresa, y los 35.000 empleados, que al final quedan con el contrato-programa si evoluciona bien todo lo que son jubilaciones anticipadas o todo lo que es la incentivación para esas jubilaciones o las vacantes que se produzcan porque se hayan jubilado. En ese sentido, me gustaría conocer cuál va a ser la actuación o si va a haberla para esa realidad.

Hay una concentración que yo veo —se lo digo sinceramente— peligrosa, puesto que vengo de una zona de lo que podemos llamar periferia en el territorio. Se nos ofrece una coordinación intermodal pero hay zonas del territorio que reciben todo tipo de transporte —ferrocarril, avión, carretera con autovía— y otras que no. En cercanías hay unos objetivos muy importantes, a una relación media viajero/kilómetro mayor que a la que ahora mismo tienen el largo recorrido y el AVE, parece ser que el compromiso del contrato-programa es que un 25 por ciento del largo recorrido sea el AVE o que llegara a ser el AVE al final. Se especifica aquí que la transformación de servicios regionales de largo recorrido puede dejar en una situación difícil a este servicio ferroviario de regiones que pudiéramos llamar periféricas. De ahí la necesidad de que se plantee esa transformación desde la óptica de una actuación territorializada, a lo mejor se despeja todo. La subvención va a ser de esta forma, éstas son las líneas que quedan pendientes, éstos son los servicios que pueden quedar pendientes.

Termino, señor Presidente, con el tema de lo que es la deuda. La gestión de la empresa se vería liberalizada en su volumen si la deuda que tiene contraída la asumiera el Estado, ejemplo de lo que otros países han hecho, y a partir de ahí saliera de la cuenta de resultados de la empresa. Usted ya ha dado un paso adelante al decirnos que el Estado va a asumir la deuda y, por tanto, habrá como un ingreso. Parece ser que el objetivo es reducir unos 400.000 millones de pesetas al final del período del 1,2 billones de pese-

tas que ahora mismo parece ser que es la deuda final. Mientras tanto el Estado va a estar dando un dinero a la empresa para que ésta pague los intereses —por así decirlo— de esa deuda, los gastos financieros y la amortización.

No ha quedado para mí definitivamente claro cómo va a producirse eso porque la solución mejor sería trasvasar esa deuda, que la asumiera el Estado y que la pagara desde su propia actuación. Es verdad que el déficit ha tenido lugar porque la empresa cumplía obligaciones que no le correspondían, según la teoría de la que hablaba usted de la carretera ferroviaria, que es el término que usted utiliza. Conforme queda ahora mismo es la empresa la que hace frente pero recibe un ingreso del Estado por un compromiso determinado en la evolución de todo el contrato-programa. Esa es la duda que yo tengo. Creo que eso despejaría muchísimo más la capacidad de la empresa que otros objetivos de ahorro que usted ha cifrado, si no me he equivocado, en 160.000 millones de pesetas para reducir el gasto de la empresa, he entendido que era un compromiso que contraía. Si se reduce el gasto y tenemos algunos servicios, lo que estamos viendo es que la parte servicio público va a verse mermada con la parte rentabilidad de empresa dentro del mercado. Visto desde la periferia desde luego tiene sus riesgos.

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

El señor **CAMISON ASENSIO:** La señora Presidenta de Renfe nos ha dado una explicación, definida por algún interviniente anterior como muy pedagógica, efectivamente, pero nuestro Grupo valora negativamente el hecho de que no se nos haya entregado el contrato-programa que se viene hoy aquí a explicitar. Bien es verdad que, estudiándolo a fondo (lo hemos conseguido por otros procedimientos que no han sido la gentileza de la Presidenta de entregarnos el contrato-programa) y después de oír su explicación, entendemos que el contrato-programa, aceptando que tiene una nueva cultura de intentar solucionar los graves problemas que tiene Renfe en estos momentos, en muchos aspectos se queda en un mero voluntarismo. Porque, ¿cómo no va a ser voluntarismo cuando el contrato-programa apuesta por la calidad y cuando a la hora de fijar las acciones financieras para conseguir esa calidad resulta que va bajando las cantidades asignadas para esa mejora de la calidad? Es decir, subir la calidad a base de bajar las atenciones financieras. Si se consigue es el milagro del pan y los peces.

Otro detalle que refleja el voluntarismo —que va en la buena dirección, lo que pasa es que, insisto, no se han puesto las medidas correctoras oportunas— es que, por ejemplo, se quiere convertir las estaciones de servicio en algo útil. La solución no está en cambiar de nombre las estaciones y, a partir de ahora, llamarlas centros de servicios. Lo que hay que hacer es que sean centros de servicio y se sigan llamando estaciones. No se cambia la utilización de algo por el mero hecho de cambiarle de nombre. Bien está que se acepte ya la cultura de que las estaciones deben ser

útiles a los usuarios en todo tipo de servicios de nuestra red ferroviaria.

Analizado el contrato-programa, creemos que se ha intentado hacer una trasposición de la Directiva 440/91, de la Comunidad Económica Europea, cuyos principales fundamentos, como sabe la señora Presidenta, son la independencia de la gestión de las redes ferroviarias y su saneamiento financiero. Analizado el contrato, entendemos que, aunque se intenta, se consigue sólo con soluciones que son incompletas y en muchos casos muy tímidas. Porque, analizando, por ejemplo, y para empezar, la independencia de la gestión, lo que se debiera haber intentado es clarificar unos derechos y obligaciones entre un Estado que se compromete, por una parte, y una empresa pública que también se compromete a prestar unos servicios. Pero es que para todo esto era prioritario e ineludible haber aprovechado la ocasión para revisar la organización concreta adoptada por Renfe en su estructura organizativa, como premisa previa para alcanzar los objetivos del contrato-programa.

Nosotros sabemos, y lo sabe la Presidenta, que la experiencia de los ferrocarriles francés, británico y algún otro, ha sido positiva en el sentido de hacer agrupaciones por producto. Pero en este caso después del resultado económico negativo alcanzado en Renfe, y la experiencia de estos años nos lo demuestran, porque es negativo el resultado con esta misma organización, parece obvio que lo primero sería proceder con urgencia a una simplificación drástica de la estructura organizativa, como base previa e imprescindible para conseguir las mejoras que voluntariamente se intentan conseguir.

En cuanto al saneamiento financiero, el contrato lo ha intentado, pero no lo consigue porque ahí sigue. Hasta la fecha está claro que las enormes deudas y el déficit siguen abrumando a la empresa pública, sobre todo en estos momentos con la tremenda carga de los intereses de la deuda. Es necesario repetir otra vez, porque es ineludible, lo siguiente. Si el resultado es éste, el objetivo es, por todos los medios, cortar esta deuda y cortar este déficit. Pero, a continuación, hay que decir que esto se ha disparado, tanto la deuda como el déficit, en los últimos diez años. Hace diez años se recibió esta empresa pública con unas magnitudes razonables, tanto de deuda como de déficit. Pero ahí está. El hecho ahora es que hay que solucionar este problema, pero el contrato sólo acomete la iniciación del saneamiento, identificando el importe de la deuda pendiente con el Estado que la identifica en 486.000 millones, a fecha de uno de enero de este año. Si respecto a esta deuda no se toman las medidas que he mencionado, estamos expuestos a que se incremente en los años de vigencia del contrato, puesto que el Estado sólo va a abonar anualmente la carga financiera y deja a la voluntad de los próximos gobiernos o legisladores, la posibilidad —que no queda asegurada, pero es una eventualidad— de que se vayan fijando cantidades en el futuro para intentar solucionar el problema. En este Gobierno vemos que no existe —en los gobiernos futuros ya lo veremos— una voluntad decidida de acabar con el grave déficit financiero de Renfe y se adopta la postura de que «el que venga detrás que arree».

A este respecto y a manera de contraste, también cabe recordar que la experiencia europea es contraria. En alguna ocasión ya le he recordado que la experiencia francesa creó para solucionar este mismo problema en aquellos ferrocarriles el servicio anejo de amortización de la deuda francesa. A este servicio se transferirá en un plazo de doce años todos los fondos suficientes para liquidar los intereses y la totalidad de la deuda. Con este sistema se pone de manifiesto un compromiso del Gobierno francés para eliminar la deuda, sin embargo, en nuestro contrato-programa esto no se ve en absoluto.

En cuanto a la deuda asociada a las unidades de negocios, el contrato prevé para cinco años un conjunto de partidas que en total suman 110.000 millones como tope máximo, pero condicionado a que se obtengan resultados positivos, y eso está sólo en la voluntad, por ello insisto en el voluntarismo del plan.

Hemos dicho —y reitero— que para eso sería necesario cambiar e invertir la tendencia de los déficit crecientes que experimentan las unidades de negocio de Renfe con la actual estructura, máxime cuando se quieren invertir y tienen que pasar de estar en una situación de déficit a la de obtener beneficios.

En un reciente debate con usted, con motivo de los presupuestos, advertí que a este paso serían precisos 30 años para liquidar esa deuda de 700.000 millones. Por tanto, estamos ante un problema endémico, y es que este contrato-programa, en un quiero y no puedo, aunque lo intenta, no lo soluciona.

En cuanto a la rentabilidad de los servicios, empezando por los servicios de largo recorrido y mercancías, vuelve a aparecer la voluntad de quererlo solucionar, pero sin acertar en las medidas. En estos casos se habla de libertad de tarifa, con el fin de obtener unos ingresos que cubran la totalidad de los costes, pero esta pretensión tiene que alcanzarse mejorando la calidad, y se nos dice que se logra bajando las atenciones de inversión en esta materia. En estos momentos la situación de déficit es un problema y si encima ahora suben las tarifas —como vemos— creemos que no es aventurado predecir lo que puede pasar en el futuro. Su sonrisa me anima en el sentido de pensar que todo esto no va a ocurrir, pero yo sostengo el argumento basado en la experiencia de varios años, de tal forma que lo que viene ocurriendo va en la dirección de mi tesis y no de la suya.

Debía haberse establecido, puesto que hay un compromiso de Renfe en el sentido de que esto no va a ocurrir, algunas cláusulas que consideraran el incumplimiento, para que ya que se da esa libertad, alcanzaran a quien no las cumpliera —Renfe en este caso— esos objetivos de rentabilidad. ¿Quién sufragará esos déficit al producirse? El contrato no hace ni una sola referencia a la materia.

En los servicios regionales y de cercanías se nos dice que se utilizan unos precios intervenidos pero no cuantifican la progresiva mejora en el contrato-programa que debe establecerse para conseguirlo. Tampoco se compromete el Estado para la subvención de los déficit. Hace unos días, en el debate sobre los Presupuestos, comparé —en relación con la rentabilidad— los coeficientes de cobertura, el

tanto por ciento de ingresos sobre costes para las distintas unidades de negocio que se establecían en el contrato y las que se fijaron en el Plan estratégico, recentísimo, y con período 1994/1998. Allí aparecían ya unas diferencias de 23.000 millones que anunciaban una descoordinación. Al poco tiempo de tener aprobados ambos documentos, vemos que cambian las magnitudes. Ya sé que el pasado día usted dio unas razones pero no fueron, en absoluto, convincentes.

En cuanto a tarifas de viajeros, las percepciones medias, o sea la base para las tarifas aplicables a las distintas unidades en los años de vigencia del contrato, rebasan, con mucho, los índices presumibles para IPC en esos años. En cercanías varían de 9,10 al 43,20 por ciento; en regionales, del 7,27 al 36,15 por ciento; en largo recorrido, del 5,14 al 16,32 por ciento, y así sucesivamente. Por consiguiente, puede deducirse lo que puede suceder con estas subidas respecto a la calidad de tráfico captado. En los servicios de mercancías, más de lo mismo; el precio medio de la tonelada/kilómetro experimenta aumentos que varían del 2,53 al 11,46 por ciento en carga, y del 2,99 al 12,60, en transporte combinado. Esto aparece, con estos incrementos, pero es que si vamos al anuario del Ministerio vemos que reconoce que en los 15 años anteriores las tarifas, en todos los casos, han evolucionado por debajo del IPC, en todos los casos con aumentos muy comparables, y en muchos casos inferiores, a otros modos de transporte.

Por tanto, vemos que va a ser difícil que se alcancen esas condiciones, esas propuestas, si no hay una acción de ruptura que vaya a solucionar el problema de verdad, y en el contrato no aparece —insisto— voluntarismo. Por cuanto se nos ha dicho —y es también un objetivo deseable esa equiparación y armonización de las condiciones de concurrencia— el contrato se apoya en una línea falsa, en equilibrio de partida, ya que no existe, en realidad, ese equilibrio en los distintos modos. Renfe no ha exigido bien, en esa negociación entre Renfe y el Ministerio de Obras Públicas con el de Hacienda, las contraprestaciones que el Gobierno debiera haber aportado en condiciones de concurrencia con los otros modos, en el sentido de que cada uno de ellos pagara, por supuesto, su infraestructura y los costes externos en la colectividad. Sí se ha dicho, se ha expuesto, que se va a hacer pero no se dice cómo se va a conseguir. Entendemos que, en la negociación con el Ministerio de Hacienda, el señor Solbes ganó otra vez el pulso en esta materia, como lo ganó en el caso de la liberalización de las telecomunicaciones, aquí citado por otro interviniente.

Entendemos que esta Directiva 91/440 de la Comunidad es la que se ha intentado acomodar, porque efectivamente es una verdadera revolución. Pero a la hora de, dentro del contrato-programa, haber elegido una de las tres soluciones que ofrece, la de separación institucional de la gestión de la infraestructura y de la explotación en dos organismos físicamente independientes, es decir, la solución británica, creando el «rail track» británico; la separación orgánica en dos departamentos dentro de la empresa o la separación exclusivamente contable de ambas gestiones, otra vez, la decisión de Renfe en este contrato-programa va

a esta solución que, prácticamente, es una separación contable y poco más. Por tanto, se ha adoptado una de las soluciones más anodina y no la de ruptura que hubiera sido necesaria.

Yo sé que, efectivamente, hay posturas, como la francesa, que va en dirección de no separar el vehículo de la carretera, como usted lo llama, o la británica, que va en sentido contrario, y que pueden aparecer condicionantes que son importantísimos. Porque en la teoría francesa hay que tener en cuenta que el hecho de unir siempre vehículo y vía de ferrocarril crea una sinergia que va en beneficio de ambos o que el hecho de que se separen puede provocar en el futuro que se abandonen las inversiones necesarias para el mantenimiento de esa carretera ferroviaria. Todo esto tiene solución a base de crear un condicionado de manera que se lleve adelante, aunque sean organismos más o menos separados.

¿Qué ha ocurrido al final con todo esto? Que se intentaba, a través de la Directiva europea, garantizar el derecho de acceso libre a las estructuras ferroviarias de los Estados a través de que las empresas pudieran tener acceso. De momento, eso ha quedado limitado a nivel general sólo en base a las agrupaciones internacionales de viajeros y mercancía y a las compañías ferroviarias individuales de transporte combinado internacional. Sin embargo, aquí mismo, en España, otra vez vemos que eso ni siquiera es posible, como ya expliqué el otro día, puesto que, analizando el otro documento conectado, el Estatuto de Renfe aprobado este año, vemos que el Gobierno no ha especificado los servicios que comprende la red nacional integrada, citada en el artículo 155 de la LOTT, de tal forma que sigue vigente lo que establece la disposición adicional octava de esta Ley, en cuanto que hasta que no se separen esos servicios y se sepa cuáles son, será Renfe la única empresa que va a utilizar legalmente todos esos servicios.

Con todo esto, vemos que se ponen en entredicho el espíritu y la letra de esa Directiva a la que se ha querido acomodar el contrato-programa. De lo que se trataba no era de monopolizar el transporte ferroviario por Renfe, sino de estimular la competencia, cuestión que no se consigue precisamente por no haber definido todavía la red nacional integrada de transporte ferroviario, con lo que vemos que, incluso en este aspecto de acceso a la red española, estamos peor que en el resto de países europeos.

De momento, esto es todo, señor Presidente.

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

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Muchas gracias a los señores Diputados por sus ideas.

El señor Roncero me da ideas muy interesantes, en el sentido de que ciertamente estamos de acuerdo. El contrato-programa realiza unas correcciones que pueden considerarse positivas con respecto a lo que habíamos planteado en el plan estratégico, aunque es cierto que el plan estratégico es así. No es necesario realizar despidos, tenemos la tranquilidad de que se puede hacer sin ello. Se realiza

una clarificación contable, se apuesta por el ferrocarril y se reduce la deuda en un 25 por ciento. Todo ello es verdad y, además, trabajando en una cultura inmersa en el mercado, pero con apoyo a los servicios de carácter social. Estoy totalmente de acuerdo.

En cuanto al señor Gatzagaetxebarría, también estoy de acuerdo con todo lo que ha estado hablando de la técnica de contratos-programa, incluso comparto que sería interesante empezarlo a hacer para los servicios sanitarios, y que nos adaptamos a la Directiva Europea.

En cuanto a la subvención, que era el problema que encontraba, de los servicios regionales, entiendo que los que se están subvencionando y los que pedimos no trascienden a ninguna comunidad autónoma —esto también lo decía el señor Ríos— porque la red, las vías, sí trasciende a la comunidad autónoma; las vías van por toda España porque hay una red única, pero esa red la paga el Estado. Cuando llegamos a convenios con las autonomías no es para pagar la red sino el déficit que producen determinados servicios. En general, en todas —sé que hay un caso en Murcia, pero creo que se puede arreglar— y en servicios regionales, transcurren los servicios íntegramente dentro de la propia comunidad. Para los servicios de largo recorrido no se han establecido subvenciones. Por tanto, esté tranquilo pues no se paga. Después, al contestar al señor Ríos, hablaremos de lo que pasa con los servicios de largo recorrido. Todo lo que hay ahora son servicios regionales. Yo entiendo que no hay problema, que no hay problema en comunidades que tengan traspasado el transporte, claro; si no lo tienen traspasado, habría que mirarlo. Pero yo creo que la mayoría de las comunidades tienen traspasados los servicios de transporte y están subvencionando autobuses, etcétera.

Incluso con una diputación se hizo un acuerdo muy interesante. Hubo una Diputación, que es la de Salamanca, que dejó de subvencionar un autobús para subvencionar un tren que iba muy vacío, con lo cual hemos conseguido que el tren ya no vaya vacío y que el dinero sea bien destinado. Salamanca apoya el ferrocarril; la mayoría subvenciona autobuses, y ya intentamos convencerles, pero después tienen sus problemas.

En cuanto al señor Ríos, que me ha pedido que le entregara el contrato-programa, sinceramente, y con esto también contesto al señor Camisón, el otro día, cuando vine a la Comisión de Presupuestos, entendí que lo tenían. El señor Camisón lo tenía seguro porque se lo había leído. Parecía. Pensé: se lo debe haber entregado el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Por eso no lo he traído hoy. Pensaba que lo tenían, sinceramente. O sea que ya se lo entregaré.

El señor **PRESIDENTE**: Le confirmo, por los gestos de todos los portavoces de los grupos parlamentarios, que no se dispone oficialmente del programa.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): De acuerdo. Yo, como vi que lo tenía, pensé que se lo habrían mandado. (El señor Ríos Martínez: Tienen más facilidad.) Sí, se ve que sí.

En cuanto a territorializar, no hemos territorializado y le diré por qué. Porque las inversiones territorializables

que hace Renfe son básicamente las inversiones en mantenimiento de infraestructura, que son unos 25.000 millones al año del montante. Es decir, de los 300.000 —hoy no lo he dado pero el otro día lo ofrecí, por tanto, ya se lo mandaremos— las inversiones en mantenimiento de infraestructuras son 25.000 millones, se lo digo de memoria. Después hay algo, muy poco, en circulación. Estas son las únicas territorializables, más lo que pueda haber en las estaciones. Cuento usted que la gran mayoría de los territorializables son trenes y los trenes corren para arriba y para abajo, no se están quietos en una comunidad. De todas formas, lo haremos. No lo hemos hecho, pero lo haremos, en la medida de lo posible porque, en el mantenimiento de infraestructuras, hay una parte de mantenimiento que tampoco es territorializable, que es lo que ocurre cuando hay problemas, como ahora con las inundaciones en Tarragona, por ejemplo.

En cuanto a las dudas entre profundizar demandas de movilidad, modernizar, yo creo que hemos llegado al fondo en buena parte en este tema del que estamos hablando siempre. Yo continuamente he defendido aquí, incluso como Presidenta de Renfe, que el Estado debe garantizar la movilidad; no la debe garantizar por ferrocarril. El Estado y las comunidades autónomas en la medida en que son Estado, porque, a veces, llevar dos personas en un ferrocarril dudo mucho que sea un servicio social, sinceramente. Llevar trenes con dos personas no es un servicio social. Esto, con el diálogo que vamos teniendo con las comunidades, lo van entendiendo y lo vamos aclarando. Y lo que les pediría es que nos dejen continuar dialogando, intentando entender las cosas, intentando ir-las aclarando.

Equilibrar el territorio. Es cierto que hemos dicho que los servicios regionales equilibran el territorio. Algún entendido nos dirá hasta qué punto equilibra más tener trenes que tener autobuses. Seguramente equilibra igual un buen servicio de autobuses que un servicio de trenes, pero algún entendido nos lo dirá. El caso es que este contrato-programa apuesta por el equilibrio territorial y sólo quedan para convenir con las comunidades aquellos servicios —que no líneas; no se cierra ninguna línea durante el período, sino que se pueden cambiar servicios— que se ve que tienen una ocupación que lleve a pensar si realmente eso se puede llamar servicio social. Porque, además, si lo miramos, hay servicios que contaminan mucho más que los coches, si comparamos el número de personas que llevan en cada servicio y la contaminación que producen. O sea que acabamos perdiendo las ventajas del ferrocarril.

Estos son temas que hay que mirar uno por uno, hay que dialogar, hay que entender, etcétera.

Preguntaba sobre la línea de Águilas. Piense usted que Águilas es una población de 30.000 habitantes, es una población importante. A pesar de todo, entre Lorca y Águilas la línea aún tiene que ser subvencionada por el Estado. Difícilmente, poblaciones de 500 habitantes, a las que aún llegan trenes con un recorrido tan largo como el de Águilas, van a tener 30.000 habitantes en el año 1998.

Muchas veces hay ejemplos que no son extrapolables, aunque su reflexión es interesante. Por eso le digo que no

se quita ninguna línea, con lo cual queda solucionado el problema.

En cuanto al servicio del corredor mediterráneo, se está trabajando mucho en Andalucía, Murcia, hasta el exterior. Precisamente creo que este primer tren de combinado lleva productos de la huerta murciana; o sea que se está en ello.

¿Unir Andalucía con Murcia? Esto excede totalmente el contrato-programa. No sé si está en el PDI, porque he oído dos versiones, pero no es de mi competencia hablar de ello.

Respecto a las comunidades autónomas, ya he dicho que me parece que todas subvencionan servicios en la propia comunidad. En el caso de la Comunidad de Murcia —que es al que usted se refiere— hay un acuerdo en un tren de largo recorrido. Si eso fuera un problema, puede traducirse por algo que también estamos diciendo a estas comunidades periféricas y es que nos ayuden a que los ciudadanos utilicen el tren. ¿Cómo? Haciendo ellos campañas y ayudas sobre todo entre los trabajadores de la propia comunidad autónoma, los trabajadores del sector público, colectivos, escuelas, etcétera, para que esto pueda conseguirse. Creemos que puede ser una buena vía.

La información sobre las horas extras, se la enviaremos. Se están reduciendo muchísimo las horas extras. Lo que pasa es que es un tipo de empresa donde hay un mínimo de horas extras que, debido a la compleja normativa laboral, deben continuar realizándose.

A S. S. le parece peligrosa la concentración de dinero en cercanías y AVE. Querría decirle que quizá peligrosa en cercanías, pero en AVE no hay subvención. Puede ver usted en los cuadros cómo va disminuyendo la subvención. El «cash flow» del AVE es positivo. Las amortizaciones no se gastan cada año y hasta que el AVE tenga que utilizar esas amortizaciones para invertir, pasarán unos años. Si el AVE fuera una empresa aparte, en estos momentos ganaría dinero. Y no tiene subvención; mírelo. Si fuera una empresa de servicios de transporte, igual que una empresa de autobuses, es decir, si el AVE tuviera el nombre de una empresa de servicio de autobuses, ganaría dinero. ¿Por qué? Porque no paga la carretera ferroviaria; no la paga ningún servicio de transporte. Hemos quedado en ello ¿no? Podemos volver a hablar de si hay que pagarla o no. Si ustedes quieren que la paguemos... ¡Ya me extraña que viniera de usted decir que pagáramos la carretera ferroviaria! Entonces no sé cómo apostaríamos por el ferrocarril.

En cuanto a la deuda de la empresa —esto ha ido saliendo mucho—, ciertamente no se la queda el Estado. Mi empresa, mi equipo ha negociado el contrato-programa con el equipo correspondiente de Hacienda, hemos llegado a esta conclusión y creemos que es una conclusión correcta. Se disminuye la deuda y sí que va a parar como si fuera cuenta del ferrocarril, que es una cuenta antigua. De acuerdo. ¿Que quitar de un plumazo toda esa deuda de los 50.000 millones, desde el punto de vista de gestión de la empresa podría dar como resultado, teóricamente, cifras mejores, si se presentaran, como antes, en un «totum revolutum»? Bueno. Pero como no se presentan en un «totum revolutum», sino que cada cantidad tiene su explicación, hay una cantidad que tiene la explicación de la deuda, que

es deuda del Estado, porque el Estado lo reconoce y lo dice en el texto, pero que se va pagando a través de Renfe cada año. ¿Que sería mejor o peor que se la quedara el Estado? Se admiten todas las opiniones. Yo defiendo la opinión del acuerdo al que he llegado con el Ministerio de Hacienda en este aspecto.

El binomio servicio público «versus» rentabilidad, al que usted se ha referido, es un binomio que se produce siempre en la vida de la economía, porque los recursos son escasos. No existiría jamás el binomio servicio público/rentabilidad si los recursos fueran ilimitados. Y probablemente no hablaríamos todos tanto de economía, hablaríamos de cosas más agradables; viviríamos todos en la lírica, en la poesía y en otros mundos, si no hubiera este problema.

El señor Camisón ha dado muchos detalles sobre lo que él considera que es voluntarismo; yo creo que no. En el año último de gestión, que está dentro del contrato-programa, las cosas han mejorado muchísimo. ¡Es tan opinable! Hay quien nos da un voto de confianza, hay quien, como usted, no nos lo da y dice que es voluntarista. Ya veremos.

Ha hecho una serie de comentarios muy genéricos y entrar en cada uno de ellos sería realmente arduo. Yo he apuntado algunos que me han parecido los más destacables, a mi entender, obviamente.

Transposición de la Directiva y si se hace la independencia de la gestión y el saneamiento. Creo que la independencia de gestión está clara en el contrato-programa. No lo he entendido muy bien porque dice que no adaptamos la estructura a la Directiva, como hacen los franceses y los ingleses, pero, después, usted mismo ha dicho que los franceses optan por una empresa única, con lo cual tampoco sé si se adaptan a la Directiva. Lo ha vuelto a explicar y ha quedado un poquito más claro.

Dice que no hay simplificación de la estructura organizativa. Yo creo que sí. La organización de esta empresa por unidades de negocio permite una total simplificación administrativa, lo he explicado —no sé si ha sido en algún momento en que usted estuviera presente en la sala o no—, he explicado cómo la suma de todos los ingresos y todos los costes de cada una de las unidades de negocio al final es Renfe, en un cuadro que queda cerrado. Por tanto, la Renfe acaba siendo, y tiene vocación de acabar siéndolo, un «holding» de las unidades de negocio que en estos momentos la componen, cada una de las cuales tiene una clara explicación de sus cuentas en el contrato-programa, en el anexo, y, además nos hemos atrevido a poner cuentas, que evidentemente serán algo distintas para el futuro. En el futuro, el voluntarismo y el compromiso que adquirimos es que no va a haber más necesidades de aportaciones del Estado que las que ha habido, al menos en el compromiso que adquirimos el equipo que en estos momentos estamos dirigiendo la empresa. Es opinable, por tanto, si hay simplificación o no; creo que la hay, y muy buena. Y, si usted busca opiniones, verá cómo alguna otra empresa extranjera importante ha copiado nuestra estructura, y creo que está escrito —si lo encuentro escrito, se lo voy a mandar—; alguna empresa que, en principio, es de un país grande. No le digo cuál, pero si lo encuentro se lo envío.

¿Que no se sana la empresa? Ya lo he contestado, es opinable.

Usted hace afirmaciones categóricas. Dice que hace diez años se recibió la empresa con unos resultados muy buenos. Yo he estado repasando los resultados de los 70 y de principios de los 80, hasta el año 1982, y sinceramente, no hagamos estas afirmaciones.

Usted opina que el sistema francés, en el tema de la deuda, ha sido mejor, porque se lo ha quedado el Estado. De acuerdo, pero yo creo que en España, en el contrato-programa, el compromiso es claro, el Estado asume la deuda, está clarísimamente dicho ahí. El otro día estuvimos viendo esto porque usted me habló de treinta años para liquidar la deuda, y ya le expliqué que yo entendía que si una empresa normalmente amortiza todos sus activos a treinta años tampoco es una cifra que tenga que preocuparnos excesivamente; hay una correlación.

Ha dado también mucha importancia a que dice que bajamos las atenciones y subimos precios. Yo no sé bien de dónde hemos sacado que bajamos atenciones, porque no sé cómo podemos comprometernos de una forma clara y explícita a que la calidad, la nota que nos dan los clientes de nuestros servicios, mejore bajando las atenciones, no sé cómo lo vamos a conseguir. Por tanto, no se bajan las atenciones.

En cuanto a los precios, usted ha hecho unos cálculos, y le voy a decir una cosa, los precios son los de mercado. En el tema de servicios de mercancías, tanto servicios de combinado, como servicios de grandes mercancías como los servicios de paquetería, no podemos hacer otra cosa, son los precios de mercado, y lo mismo está ocurriendo con los servicios de largo recorrido. Si el autobús que hace la competencia con nosotros tiene un precio, nosotros no podemos incrementar los precios, son los de mercado, hacemos lo que hace el mercado. Ahí hay una hipótesis de que el mercado va a irse adaptando y va a ir subiendo, entre otras cosas porque va a mejorar la calidad de las cosas. Ahora, ¿esas hipótesis se van a cumplir o va a tener que ganarse por otros métodos, obteniendo, como he dicho, más clientes? Pues sí, creo que el asunto es ir por más clientes, ésa es la manera de incrementar los ingresos; los precios son los de mercado.

Incluso en el tema de cercanías, que el otro día estuvimos hablando de él, le recordé que creemos que estamos más baratos que las grandes ciudades españolas, que son el 70 ó el 80 por ciento casi, entre las dos grandes, de nuestros servicios. Por tanto, eso no es incrementar precios, es ir al mercado, darnos cuenta de que no somos un monopolio, porque no lo somos; no nos empeñemos en decir que la Renfe es un monopolio porque no lo es; la Renfe está en el mercado y tiene los precios que da el mercado. Personalmente creo en el mercado libre, y creo que usted también, por tanto, tenemos que estar de acuerdo en este tema.

Usted hace sus cálculos. De acuerdo. Pero es que es imposible que nosotros estemos en precios superiores a los del mercado; perdemos clientes. Por tanto, son cálculos que agradezco que haga, pero son muy teóricos.

Dice que a Renfe el Estado no le exige contraprestaciones. Yo se lo he explicado, las contraprestaciones son cla-

rísimas, están superclaras. Puede ser opinable, porque puede ser infinita la lista de contraprestaciones que se quiera decir.

Por último, vuelve a surgir el tema del acceso libre, que usted dice que no es posible por el estatuto. Ya le dije el otro día que hay cantidad de abogados, cantidad, que han hecho dictámenes que dicen que sí es posible. La verdad es que Transfesa es la única empresa europea que lo ha pedido, y si no circulan los trenes de Transfesa ahora, no es porque el estatuto no lo haga posible, ni porque nosotros no hayamos hecho una organización que no lo permita. Será por otras causas, pero no es por ninguna de ésas. ¿Por qué? Porque le estamos dando permiso. Estamos a punto de firmar el acuerdo para que lo pueda hacer y para que pueda utilizar las vías.

Por tanto, no acabo de ver ese problema. Será un problema teórico, pero un problema práctico le aseguro que no lo es. Y en el problema teórico, que es el del estatuto, hay abogados que defienden exactamente lo contrario que usted. Yo creo que para esto están los abogados, para interpretar las leyes. Hay diferentes interpretaciones.

Con esto creo me parece que he contestado.

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

Muy brevemente, turno de réplica de los grupos parlamentarios que lo deseen.

El señor Roncero tiene la palabra.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Solamente, señor Presidente, para finalizar, agradecer de nuevo la presencia de la señora Sala. Estamos totalmente satisfechos con las explicaciones que nos ha dado en la primera intervención y en esta segunda.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ríos, en nombre del Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Es estimulante esto. Provoa dialécticamente las precisiones. Yo la tengo como positiva, no como negativa esta actuación.

En todo caso, le voy a decir a qué me refería yo sobre la concentración de las inversiones en alta velocidad y en cercanías. Es verdad que el contrato-programa habla, por un lado, pero del PDI de la inversión, que en ferrocarril se cifra en 3,2 billones de pesetas, 1,7 va a alta velocidad, para grandes accesos y variantes van 756.000 millones y para modernización de líneas, eso que se llama conseguir los 160 kilómetros por hora —un eufemismo para los que pasamos por el Camarillas cuando cogemos el ferrocarril en nuestra región—, solamente 180.000 millones. Ahí yo me refería a la inversión que el Estado iba a hacer complementariamente para lo que se llamaba la inversión en red o en carretera ferroviaria, que yo comparto que la debe hacer el Estado, no debe ser la empresa prestadora de servicios. No es una discusión.

De aquí a atrás eso no ha sido así. Inclusive en grandes inversiones como las del AVE no se ha hecho así en un 100 por cien.

Sobre lo que yo le había preguntado de la territorialización, por volver a los documentos que le he pedido, yo me refería solamente a conservación y señalización, que en algunos casos sí que está muy delimitado. No sé a qué cifra llegará.

Cuando he hablado de sectorializar, hay unos objetivos que se han marcado, por ejemplo, en cumplimiento de horario, con unos gráficos; no evolucionará igual; hay otros compromisos del diez, por ejemplo. En la velocidad comercial se va a aumentar en el largo recorrido y regionales, en carga y en transporte, del 10 al 30 por ciento; no evolucionará en todo. A eso es a lo que yo me refería, si es posible que tengan ustedes una previsión hecha. Ya sé que eso no estará tan al detalle como otras actuaciones.

La integración territorial es una discusión eterna. No renunciar nunca a poder hacerla por ferrocarril es distinto si se puede hacer por autobús. Le voy a poner tres ejemplos: Sevilla tiene un aeropuerto, bajo mi punto de vista sobredimensionado, un talgo, un AVE, autovía y otras actuaciones. Otras regiones no tienen el avión, no tienen la actuación de AVE, y pueden perder algún servicio de ferrocarril. A eso es a lo que me refería, a integrar como oferta distinta para poder optar a ese ferrocarril. Yo acepto las indicaciones que usted decía. Ahora, tenga en cuenta que hay algunas regiones, como en la que yo vivo, por utilizar un ejemplo, que son cuatro horas y media, cuatro y cuarto si va bien el recorrido, lo que se tarda en venir en el Talgo que hace el recorrido. Para un recorrido de trescientos y pico kilómetros o cuatrocientos, es un tiempo excesivo. A eso me refería yo en cuanto al equilibrio territorial; vertebrar el Estado también desde la oferta del ferrocarril.

Cambiar servicios no es lo mismo que suprimir; es otra posición que debe evolucionar en el contrato-programa, para ver cuáles son los que se cambian por otros servicios. Quitamos, por ejemplo, el expreso o servicio de noche y ponemos un servicio de día y en qué condiciones o suprimimos el servicio porque no es rentable; ésa es la diferencia.

Respecto a Andalucía yo no le he dicho que deba hacerse la inversión, si está recogida o no; usted tiene vía para hacer el servicio ya. Está cerrada, desde hace tiempo, por decisión de Renfe, es la línea de Guadix a Almendricos. El Estado puede invertir para mejorarla y poder usarla.

Me alegra conocer lo de la reducción de horas extraordinarias. Yo estoy convencido de que las horas extraordinarias sirven para eso, para ser extraordinarias, lo malo es cuando hay tanto número de extraordinarias y se hacen ordinarias. Me parece positivo que se vaya a una política de reducir esas horas extraordinarias.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Voy a ser breve, porque a estas alturas de la mañana no procede insistir más, sobre todo porque entraríamos, a la vista de lo expuesto por la señora Presidente, en una especie de diálogo de sordos.

Voy a citar dos cuestiones como ejemplo. Podría citar bastantes más con resultado parecido, que revelan la falta

de sincronización en cuanto al enfoque que ambos tenemos de este contrato-programa. Justifica los precios en que se mueven y las subidas en que está todo ajustado a los precios de mercado. Ha basado toda su filosofía en la defensa de esas subidas, superiores al IPC. Pues bien, por citar un caso que conozco a fondo —lo vivo con frecuencia porque es de mi tierra— le diré que en el trayecto Cáceres-Madrid existe un autobús moderno que tiene un servicio exprés que vale, no sé si precio de mercado, 2.000 pesetas. El trayecto en un Talgo viejo —ya que allí se suelen enviar las piezas de Renfe más desgastadas— cuesta 5.000 pesetas. ¿Cuál es el precio de mercado: las 2.000 pesetas de ese autobús moderno o las 5.000 de ese Talgo viejo? Si encima, dada esa discrepancia, en el contrato-programa se anuncian subidas espectaculares superiores al IPC, la tesis de apoyar todo en precios de mercado hace aguas por todas partes.

Otro tema. Hay un equipo de eminentes abogados que van en contra de nuestra teoría de la posibilidad de entrada en la red de acuerdo con la puerta que ha abierto, o ha cerrado, el estatuto vigente aprobado este mismo año. Usted misma, al explicarlo, ha mencionado la palabra clave, ha dicho «permiso». Efectivamente, tras ésa, en cuanto lo autorice usted, seguramente podrá circular. El problema no es que Renfe autorice o no; el problema comunitario europeo es radicalmente distinto, es que Transfesa, u otra empresa que tenga todos los derechos a ser autorizada, sea autorizada y no dependa de la voluntad en ese momento de la dirección política de Renfe. Esa es la diferencia. Usted podrá ahora permitir, autorizar que circule, pero el problema no es ése, sino que tenga derecho o no, que es lo que impide, diga lo que diga ese equipo de letrados, el actual estatuto de Renfe desde enero de este año.

Repito que podría plantear más cuestiones como éstas, pero seguramente entraríamos en prolongar este diálogo entre sordos.

El señor **PRESIDENTE**: El diálogo ha sido abierto y ha sido escuchado su señoría. Comprendo que lo del diálogo de sordos es una expresión hecha, de la calle. Entiendo por dónde va y sé que tendrá mayores oportunidades en otras ocasiones, en otras comparecencias de la Presidenta de Renfe, para poder seguir dialogando.

Tiene la palabra la Presidenta de Renfe para contestar a los distintos portavoces.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Señor Ríos, tiene razón. No le había entendido en cuanto a las inversiones.

No voy a opinar sobre el Plan Director de Infraestructuras. Ya sabe S. S. —lo leí en la prensa porque no estaba— que cuando lo presentó el Ministro les dijo a los señores Diputados que les daba una goma a cada uno —no sé si se la entregó físicamente— para ver lo que borran. Creo que ustedes saben si pueden borrar algo. En los demás temas, creo que estamos básicamente de acuerdo.

En cuanto a la vía de Almendricos a Guadix, ya no existe; no es que esté cerrada, es que no existe. Se ha de poner en el PDI. Además, debió ser o no por decisión de

Renfe, pero se cerró por acuerdo del Consejo de Ministros. Si se quiere reabrir, yo creo que se ha de poner en el PDI, porque hay que hacerla totalmente nueva, ya que hay trozos de vía arrancados.

Al señor Camisón quiero decirle que los diálogos son los diálogos. Tampoco debe haber desacuerdo en todo el texto del contrato-programa, si no, aún estaríamos aquí; nos lo habría dado usted línea a línea. En alguna cosa debemos estar de acuerdo. No se preocupe S. S., porque los diálogos son también para mejorar.

Me extraña que entre Cáceres y Madrid haya señores que paguen 5.000 pesetas por ir en un Talgo viejo, cuando podrían ir en autobús por 2.000. ¡Qué mercado más raro! ¿Está seguro de las cifras? A mí me extraña mucho. **(El señor Camisón Asensio pronuncia palabras que no se perciben.)** Ya las miraré bien, porque una vez —recuérdelo— me comparó una primera con un autobús, el más barato. ¡Claro! Si nos ponemos en esos extremos... Ya las miraremos. Si hay personas que pagan 5.000, el mercado es el mercado. También a veces vale un precio muy diferente una camisa en un sitio o en otro. ¿Por qué? Porque en un sitio determinadas camisas tienen connotaciones que no tienen en otro. Cuando hablo del mercado no me refiero al mismo precio, sino al precio del mercado que el cliente está dispuesto a pagar en un número de clientes suficiente. Ese es el precio del mercado. Si no, le aseguro que no habría diferencias de precio, como las hay, entre blusas de señora y camisas, entre las diferentes tiendas. Evidentemente, si el precio de mercado que usted dice es un mal precio de mercado, no vendrá nadie, y, entonces, habrá que corregirlo. Por eso trabajamos en el mercado y eso es lo que se llama el mercado desde el punto de vista de los precios.

En cuanto al acceso a la infraestructura, que usted se apoye en que yo he hablado de permiso, le ruego que me perdone porque me he equivocado. Tiene derecho. Lo que los juristas dicen es que con el Estatuto (usted dice que no), tienen derecho, que se cumple al cien por ciento la directiva europea. De la directiva europea, de la Dirección General no sé cuántos y por parte del comisario, no nos han mandado ningún escrito diciendo que no la cumplimos. Cuando manden un escrito y digan que los juristas de allí dicen que no la cumplimos, los juristas que dicen que sí la cumplimos con arreglo al Estatuto —Estatuto que realizó sobre todo la Administración, no nuestra empresa—, lo tendrán que arreglar, pero no nos empecinemos en este tema; tiene derecho cualquier empresa privada. Usted, si quiere, mañana, constituya una empresa privada, tiene usted derecho a utilizar las vías en el surco y de acuerdo con toda la normativa que hay para poderle dar surco; tiene derecho. ¿Que usted opina que no? Cite al abogado del Ministerio para que se lo explique, porque debe tener argumentaciones mucho más profundas que las mías, porque es su profesión. Yo me apoyo en lo que él dice.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Presidenta de Renfe por su comparecencia. La esperamos en sucesivas ocasiones.

Recuerdo a los señores y señoras Diputadas que esta tarde reanudamos la sesión con el turno de preguntas formuladas a dos miembros de la Administración, a las cuatro y media.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y diez minutos de la tarde.

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

PREGUNTAS:

— **PRESENCIA DEL ALGA ASESINA «CAULERPA TAXIFOLIA» EN EL LITORAL MEDITERRANEO DE NUESTRO PAÍS. FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA, GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IU-IC. (Número de expediente 181/000042.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenas tardes. Iniciamos la sesión de esta tarde que, como todo el mundo sabe, posee un orden del día; se trata de pedir respuestas a las preguntas formuladas por los señores Diputados. En concreto, iniciamos este turno de preguntas con la comparecencia de doña Cristina Narbona, Secretaria de Estado de Medio Ambiente y Vivienda y, en primer lugar, la pregunta formulada por don Ricardo Peralta, en nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, sobre la presencia del alga asesina «Caulerpa Taxifolia» en el litoral mediterráneo de nuestro país. La pregunta está ahí; creo que el señor Peralta puede ampliar tal vez los detalles de la pregunta para que la señora Narbona pueda contestar.

Tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias a la señora Narbona por su comparecencia y por la documentación que aporta. De cara a despejar alguna duda que pueda existir entre los señores Diputados, me voy a permitir poner de manifiesto las características del alga «Caulerpa Taxifolia» a efectos de comprender las razones de esta pregunta. Esta es un alga de origen tropical que en 1984 se detecta por primera vez en el Mediterráneo y que dio lugar a inquietud porque tiene unas características muy particulares. Podemos citar entre ellas que es un alga dominante, que reemplaza rápidamente a todas las otras especies, que contiene una sustancia tóxica que contribuye a la desaparición de animales circundantes, que carece de época estacional de reposo, que en el Mediterráneo, al menos hasta la fecha, carece de depredadores que puedan combatirla o cuando menos controlar su expansión y que, además, su presencia o su posible cercanía a áreas del Mediterráneo especialmente cálidas como podrían ser las costas de las Islas Baleares o determinadas zonas del Sur de Italia podía ser preocupante.

En el año 1992 tuve ocasión de preguntar al Gobierno acerca de su opinión sobre la posible llegada de dicha alga, que había sido detectada en Francia en zonas limítrofes a las costas españolas, y sobre la posibilidad de que llegara a nuestro país. En aquella fecha el Gobierno contestaba que los conocimientos científicos de que disponía en aquellos momentos no permitían definir ni adoptar medidas concretas para evitar los peligros, pero que hasta la fecha no se había detectado la presencia de dicha alga en nuestro litoral. Esta situación, que podía considerarse más o menos optimista, ha sido desmentida por los acontecimientos posteriores. Al poco tiempo, efectivamente se detecta la presencia de dicha alga en las costas mediterráneas, inicialmente en zonas de Cataluña pero finalmente también en zonas de las Islas Baleares. Ha sido puesta de manifiesto la presencia de esta alga a través de revistas especializadas, en concreto «Cala d'Or», y lo más preocupante es que en este año 1994 a pesar de que esos brotes que se habían producido parecían inicialmente controlados, se ha podido asistir o se ha podido establecer que han dado lugar a rebrotes de dicha alga precisamente en la zona de las Islas Baleares, donde en su día se había detectado.

En esta situación se han empezado a adoptar determinadas medidas. Conoce perfectamente la Secretaria de Estado que se llegó a constituir una Comisión Interministerial precisamente sobre la «Caulerpa Taxifolia» ante el peligro que la misma planteaba al ecosistema mediterráneo. La Generalitat Valenciana ha adoptado medidas en orden a prohibir la comercialización de la misma porque tiene unas características particularmente vistosas desde el punto de vista estético, a pesar de que esa belleza estética viene ampliamente contrarrestada por los efectos que produce. Medidas del tipo de evitar la comercialización eran recomendadas ya hacía tiempo por las organizaciones ecologistas de cara a intentar impedir su extensión vía los acuarios, etcétera.

Desearía saber en base a todo lo expuesto, señora Narbona, cuál es al día de hoy la presencia que ha detectado la Administración de esta alga en el litoral mediterráneo y qué medidas se han adoptado o está previsto adoptar para contrarrestar lo que hoy ya no podemos denominar sino presencia, para evitar la expansión de la misma.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero anticipar por si la Secretaria de Estado no ha podido tener acceso a todo el orden del día —lo hemos observado esta mañana en la Mesa—, que hay otra pregunta relativa a medio ambiente que, en principio, estaba previsto que la contestara don Manuel Panadero. Yo no sé si procede que, después de contestar a la pregunta del señor Peralta, contestara a esta otra que, concretamente, dice: Medidas adoptadas en relación con el desembarco y almacenamiento de miles de toneladas de amianto, procedente de Rusia, por Temarsa, en el puerto de Sagunto, de Valencia. La pregunta ha sido realizada también por el señor Peralta. Entiendo que, aunque es de medio ambiente, si el señor Panadero ha adquirido el compromiso de venir, como nos demuestra, porque ya está aquí, le dejamos esa pregunta para él, con lo cual eximimos a la Secretaria de Estado; sin perjuicio de que, en un

momento determinado, el señor Peralta pueda recurrir directamente a consultar a la señora Narbona cuando lo crea oportuno.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): Como usted sabe, casi todas las cosas tienen incidencia sobre el medio ambiente, pero el Secretario General es competente en materia de Marina Mercante y podrá dar una explicación sobre el problema que se plantea en esa pregunta. Está en su ámbito directo en cuanto a la posibilidad de dar explicaciones a los señores Diputados.

Señorías, en primer lugar, tengo que decir que, efectivamente, la detección inicial del alga dio lugar, a partir de 1992, a una acción combinada en la zona del Mediterráneo donde se apreciaba su presencia, y eso ha llevado a constituir, no sólo esa comisión interministerial, a la que el Diputado hacía referencia, sino una comisión a nivel supranacional, a nivel internacional, que está integrada, además de por España, también por Francia y por Italia. La coordinación general de esa comisión corresponde precisamente a Francia, que es el país en cuyas costas en estos momentos el problema adquiere la máxima gravedad.

Como bien ha señalado, existe un brote del alga en cuestión en las costas de Baleares, pero los datos que tenemos desde los últimos meses en el seguimiento que se está haciendo indican que ese brote va recortándose en cuanto a su importancia, mientras que se mantiene prácticamente igual desde el año pasado la importancia y la presencia del alga en la costa francesa, a una distancia muy próxima de la costa española. Ese es, por tanto, el foco más peligroso.

En cuanto a las medidas que se han adoptado desde 1992, además de crearse la comisión a nivel nacional, y esa comisión integrada por los tres países afectados por la presencia del alga, se ha venido desarrollando un programa de investigación, investigación no básica sino ligada al establecimiento de propuestas de actuación concreta, proyecto de investigación que está cofinanciado por la Unión Europea, dentro del programa «Life», donde la Secretaría de Estado de Medio Ambiente ha sido la responsable de la coordinación de los trabajos correspondientes a España y en la que han intervenido, no solamente la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y la Secretaría de Estado de Universidades e Investigación, sino también los gobiernos autónomos de las comunidades autónomas del litoral mediterráneo: Valencia, Murcia, Baleares y Cataluña.

Ese trabajo, amparado por el programa «Life», era un proyecto previsto para dos años —precisamente ahora cumple su vigencia—, y se prevé que en los días 15 a 17 del próximo mes de diciembre se presenten oficialmente sus conclusiones, conclusiones que abundarán en los resultados que, a lo largo de estos dos años, se han producido del análisis de comportamiento del alga y también de las formas de su difusión, acompañándose a ese análisis medidas específicas adicionales a las que ya se han tomado en algunos casos, como la que usted señalaba en el de la Generalitat Valenciana y también por parte del gobierno de la Generalitat de Cataluña, en cuanto a limitar, prohibir o controlar el tráfico respecto del alga.

Va a haber, por tanto, un final de ese proyecto que dará lugar a propuestas concretas soportadas por la investigación que se ha llevado a cabo durante estos dos años. Por otra parte, la comisión nacional establecida en España ha propiciado campañas de sensibilización y de información, tanto durante el verano de 1993 como también este verano, el de 1994, campañas que el año pasado fueron apoyadas con la difusión, muy generalizada, de folletos explicativos de las características del alga y de las instrucciones, sobre todo pensando en la posibilidad de que los pescadores y las personas que hacen submarinismo pudieran identificar el alga y pudieran dar noticia de la misma a los equipos de investigación que, concretamente con centro en Blanes, han venido trabajando con carácter prioritario durante estos dos años.

Junto con esa sensibilización e información ciudadana, como digo, se han producido estudios cuyos resultados dentro de un par de meses se harán públicos y, por otra parte, este año, en la reunión que se produjo en el mes de enero de la comisión nacional sobre el alga en cuestión, se expresó la necesidad de presentar ante el Gobierno francés, formalmente, una petición para que agilizará las tareas que pueden conducir a la erradicación del alga que, como digo, se ha detectado en una zona muy próxima a la frontera española, concretamente en la zona de Saint Cyprien, donde los últimos datos indican que hay 800 metros cuadrados cubiertos por este alga, y ha habido una carta formal del Ministro español de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente al ministro francés responsable del mar para indicar la petición de España en cuanto a acciones concretas del Gobierno francés para el acotamiento de las zonas invadidas por el alga, prohibición del fondeo en ellas de embarcaciones y erradicación de la mancha existente en Saint Cyprien.

Junto con esas peticiones, el Gobierno francés, que tiene también constituido un grupo de trabajo análogo a nuestra comisión interministerial y que participa en esa coordinación a nivel supranacional, determinó la necesidad de una orden ministerial, que fue publicada el 4 de marzo de 1993, prohibiendo en cualquier momento y lugar la venta, compra y utilización o vertido en el mar de dicha alga, sometiendo su recogida y transporte a la autorización del representante del Estado en la provincia en que se detecte.

Esta es, hasta el momento, una síntesis de las actuaciones que se han llevado a cabo y, a partir del cierre de los trabajos que han sido realizados con apoyo del programa «Life», esperamos poder presentar medidas ulteriores.

Quiero insistirle en que los últimos datos de los que disponemos indican que en el litoral de Baleares el proceso de diseminación se ha detenido; existen todavía algas en las costas de Baleares, pero donde el proceso no registra, al menos por la información que tenemos, ningún síntoma de retroceso, es en la costa francesa, y de ahí la razón de la insistencia ante el Gobierno francés que hemos reiterado recientemente de forma verbal.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna precisión por parte del señor Peralta?

El señor **PERALTA ORTEGA**: Muy brevemente, señora Narbona.

De acuerdo con las explicaciones que usted proporciona, se comprueba que el peligro existe, no sólo por la cercanía del foco francés en Saint Cyprien, sino porque, además, está, y ha rebrotado en el litoral balear, aunque en escasa dimensión, pero las características del alga dan lugar, aunque su dimensión sea escasa, a que el peligro potencialmente sea muy grave.

Por ello, le pediría alguna precisión concreta. Primero: ¿no se ha planteado el Gobierno español la posibilidad, como el Gobierno francés, de prohibir con carácter general, o al menos en el ámbito de sus competencias, en la medida que no haya competencias autonómicas, la comercialización? Ha dicho usted, por ejemplo, que los gobiernos balear y catalán lo han hecho, pero el Mediterráneo son más comunidades, e incluso fuera del Mediterráneo sería oportuna la existencia de una norma que prohibiera la comercialización y evitara que la contaminación se produjera en cualquier sector del litoral mediterráneo o del litoral español.

Segunda razón: ha dicho usted que nos hemos dirigido y que se ha reiterado al Gobierno francés la petición de acotamiento de las zonas invadidas por el alga, con la finalidad de evitar la diseminación de la misma, incluso por las vías que se se han planteado como hipótesis, de que un barco atraca allí y a continuación atraca en otra parte y produce el traslado del alga en cuestión. Ha dicho usted que se ha reiterado, pero nos gustaría que se insistiera formalmente ante el Gobierno francés, porque el peligro de contaminación, ante la posibilidad geográfica es ciertamente grave.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Narbona, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): Por lo que se refiere a la elaboración de una norma a nivel estatal, efectivamente, se está procediendo a esa elaboración, pero precisamente se quería aprovechar el conocimiento que se está adquiriendo gracias a los trabajos de la comisión, y en el marco del programa «Life» para quizá incorporar, dentro de esa norma a nivel estatal, elementos que no se reduzcan sólo a la prohibición de la comercialización, que sin ninguna duda es un elemento importante pero que, de acuerdo con lo que hasta ahora están viendo las personas que integran la comisión, creemos puede ser insuficiente y deberíamos aprovechar una norma de rango estatal para ir algo más allá de lo que algunas comunidades autónomas han puesto ya en marcha.

Por supuesto, tomo buena nota de la insistencia y preocupación respecto a la situación en particular detectada en la costa francesa, pero también a la necesidad de erradicar definitivamente en la costa de Baleares, porque como le he dicho, en días muy recientes hemos tenido ocasión de reiterar al Gobierno francés nuestra preocupación por la falta de esa delimitación que creemos es necesaria y, sobre todo, datos que demuestren que la presencia del alga comienza a

erradicarse en la costa francesa, donde presenta características de presencia muy importantes.

Señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Secretaria de Estado. Esperamos verla pronto en la Comisión.

Está con nosotros don Manuel Panadero, Secretario General para los Servicios de Transportes, que viene dispuesto a contestar a las once preguntas que se le han formulado en esta sesión. Aunque gran parte de estas preguntas forman un conjunto armónico ya que muchas son sobre ferrocarriles, pediría a los señores Diputados, si procede que agrupemos las preguntas que se refieren a ferrocarriles y que las conteste al final o bien, por contra, seguimos un ritmo ágil, no acelerado, de preguntas y respuestas que nos permita terminar con las 11 preguntas de forma eficaz. (El señor Posada Moreno pide la palabra.)

Señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Señor Presidente, creo que es mejor seguir el orden establecido porque supongo que hay algunos Diputados que en este momento no están y calculan cuando van a entrar más o menos sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Me parece muy correcta la observación y en ese sentido vamos a actuar porque me consta que otras personas están en distintas comisiones y ciertamente tendrán interés en venir según el orden, aunque creo que vamos a acelerar el proceso y tendrán que venir un poco antes, para poder formular sus preguntas y escuchar las respuestas del señor secretario General.

— **OPINION E INICIATIVAS DEL GOBIERNO EN RELACION A LA INCLUSION DE LA LINEA FERROVIARIA ZARAGOZA-PAU EN LAS REDES EUROPEAS DE TRANSPORTE COMBINADO O DE TRANSPORTE CONVENCIONAL. FORMULADA POR EL SEÑOR MARTINEZ BLASCO, GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IU-IC. (Número de expediente 181/000516.)**

— **RAZONES DE LA NO INCLUSION DE LA LINEA FERROVIARIA ZARAGOZA-CANFRANC-PAU ENTRE LAS REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO, EN EL CONSEJO CEE CELEBRADO EL DIA 29 DE OCTUBRE DE 1993. FORMULADA POR EL SEÑOR MARTINEZ BLASCO, GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IU-IC. (Número de expediente 181/000517.)**

El señor **PRESIDENTE**: En primer lugar, tiene la palabra el señor Martínez Blasco del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa por Cataluña para que matice la pregunta que reza como sigue: Opinión e iniciativas del Gobierno en relación a la inclusión de la línea ferroviaria Zaragoza-Pau, en las redes europeas de transporte combinado o de transporte convencional.

El señor **MARTINEZ BLASCO**: Si el señor Presidente no tiene inconveniente, por mi parte haría también la siguiente pregunta, ya que es el mismo tema con dos enfoques diferentes, y podría ser mejor para el desarrollo de la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Como no va a ausentarse usted perfectamente puede hacer las dos y adelantamos. Si no le importa, la siguiente pregunta la lee usted, por favor.

El señor **MARTINEZ BLASCO**: Razones de la no inclusión de la línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau entre las redes transeuropeas de transporte ferroviario, en el Consejo de la Comunidad celebrado el día 29 de octubre de 1993.

Las preguntas han sido formuladas en el mes de febrero de 1994 y obedecen a que en el Consejo que se había celebrado el día 29 de octubre de 1993 se aprobó la red transeuropea de transporte combinado. A ese Consejo se llevaba la propuesta que había hecho la Comisión y una resolución del Parlamento Europeo de unos días antes, donde se modificaba en algunos casos sustancialmente la propuesta de la Comisión, pero en lo que nos importa en esta red ferroviaria se modificaba en el sentido de que se pedía al Consejo que incluyese esta línea ferroviaria.

Para sorpresa de los que tenemos interés que se reabra la vía (y uno de los que tiene interés es esta Comisión que hacía no muchas fechas, en abril de 1994, aprobó una proposición no de ley instando a que de nuevo se reabra la vía en las conversaciones entre los gobiernos español y francés) vimos con sorpresa que el Consejo del día 29 no aceptaba la propuesta del Parlamento; le cogió por los pelos la fórmula de codecisión del Tratado de la Unión, ya que entró en vigor a los dos o tres días el Tratado, y el Consejo podía hacer caso omiso de la propuesta del Parlamento; pero ya estaba en el espíritu del Tratado de la Unión que debía haber una codecisión entre el Parlamento y el Consejo. Como digo nos vimos sorprendidos porque el Consejo no estimó la propuesta del Parlamento y ahí está la doble pregunta: ¿Por qué ocurrió esto? Es decir, ¿cuál fue la actitud del representante del Gobierno español en el Consejo de la Comunidad del día 29? ¿Es que no apoyó la propuesta del Parlamento de que se incluyese esa línea?

Lo que ocurre, y por eso he empezado diciendo que estas preguntas están formuladas en el mes de febrero, es que después han ocurrido algunas cosas y el Ministro del ramo, señor Borrell, cuando inauguró por enésima vez el túnel de Somport, se despachó con frases despectivas hacia la apertura del ferrocarril, diciendo que es un ferrocarril del siglo XIX, que no es posible volver a abrir ese ferrocarril para el siglo XXI y que dudaba mucho de que se volviese a reabrir.

En este marco que he tratado incluso de fijar temporalmente, la decisión del Parlamento de instar a que se reabra, la opinión del Ministro del ramo, hecha en el mes de julio, de que no merecía la pena reabrir la línea y la decisión del Consejo de la Comunidad, de 29 de octubre del año pasado, pregunto: ¿qué ocurrió en el Consejo del día 29? ¿Cuál fue la posición del Gobierno español y, por tanto, la

opinión de las iniciativas del Gobierno en relación a la reapertura de esta línea?

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

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Efectivamente, las dos preguntas en el fondo se refieren al mismo tema.

En relación con la aprobación en el Consejo de la Comunidad, de 29 de octubre de 1993, de las tres decisiones de las redes transeuropeas en las cuales no se incorporaba el ferrocarril de Zaragoza-Canfranc-Pau, quiero señalarle primero que es una decisión temporal. Como sabe su validez está limitada y antes del 30 de junio del próximo año debe entrar un nuevo esquema ya enmarcado en el Tratado de la Unión; es el momento en que estas decisiones que tienen un carácter temporal y casi de tipo estratégico, pasarán a ser definitivas. Ahí es donde se deberá plantear la discusión.

Nuestra prioridad en ese Consejo fue conseguir la aprobación del esquema que había, por cuanto poner objeciones a la aprobación de ese esquema, aparte de que razonablemente estaríamos en total y absoluta minoría, por no decir soledad, nos plantearía el hecho de que no hubieran estado disponibles esos esquemas a la hora de poner en marcha fondos de cohesión y financiación de fondos de infraestructura, y teniendo en cuenta su carácter temporal en cuanto a la validez, parecía mucho más conveniente conseguir la aprobación.

Por otro lado, para incluir dentro de la red transeuropea de transporte combinado, quiero señalar a S. S. que la red transeuropea de ferrocarril convencional aún está sin aprobar, por tanto habría una posibilidad de incluirla ahí, pero en lo que se refiere al transporte combinado para incluir esa línea dentro del esquema debería basarse en una cierta aquiescencia entre las autoridades francesas y españolas para meterla como un tema de interés conjunto (es difícil incluirla si las autoridades francesas no la ven con los mismos ojos) y, al mismo tiempo, de alguna forma, que esa línea tuviese unos potenciales de tráfico que en principio la justificara, y esto parece que no es así.

El estudio que se hizo por nuestra parte (le estoy hablando del año 1988, y es cierto que se han producido cambios pero no parece que cambios sustanciales) y lo digo para información de S. S. que quizá no lo conozca, fue en el contexto de unas conversaciones que se retomaron después de una amplia paralización que había existido con Francia. En julio de 1988 y en el marco de una reunión en la que yo presidí la delegación española que tuvo una reunión en el Quai d'Orsay, con representantes del Ministerio de Exteriores francés y del Ministerio de Transportes, se plasmó un acuerdo de reconocimiento por parte francesa de la existencia de unas obligaciones derivadas de un Tratado y la voluntad de cumplimiento por Francia de ese Tratado, naturalmente centrado también en la misma virtualidad de esa unión ferroviaria y no tanto en el manteni-

miento de un símbolo sin ninguna validez concreta y práctica.

En base a ese reconocimiento francés, se puso en marcha por la Dirección general del Transporte Terrestre, sobre finales del año 1988, un estudio que se encargó a Ineco, cuyas conclusiones le puedo facilitar, que tenía un Comité de dirección formado por la Dirección General de Transportes y Carreteras, de la Comunidad Autónoma de Aragón, en aquel momento gobernada por el Partido Aragonés Regionalista, la Diputación de Huesca, Renfe y, por supuesto, del propio Ministerio a través de la Dirección general.

Ese estudio pretendía y realizaba un análisis de las potencialidades del tráfico por Canfranc en las diversas alternativas que podían plantearse con o sin autovía, a través del Somport con el trazado actual, digamos simplemente mejorado, tan mejorado que quiero decir repuesto de alguna forma en su estado de explotación, pero sin grandes cambios e introduciendo en ese trazado todas las modificaciones que resultaran necesarias al objeto de hacer su conversión en una línea más adaptada a lo que podrían ser unas demandas de tráfico e incluso en la hipótesis de que la línea se instalara en ancho internacional, dando continuidad, rompiendo el punto de enlace en Canfranc y continuando hasta Zaragoza.

Debo decir a S. S. que los resultados fueron ampliamente decepcionantes, es decir, la posibilidad y potencialidad que el ferrocarril tenía respecto al esquema de competencia con los tráficos por carretera era altamente reducido en cualesquiera de las hipótesis a las que he hecho referencia. Ese estudio fue aceptado por todas las partes que participaron por cuanto hecho el estudio por la empresa consultora a la que he hecho referencia se envió a cada una de las partes para que en un plazo determinado hicieran, por decir así, sus votos particulares, sus objeciones sobre esos resultados sin que se produjera ningún tipo de modificación.

No obstante lo anterior, por parte del Gobierno español se ha seguido manteniendo el elemento de la posible reapertura y a mi entender ha sido una variable importante a la hora de acelerar, por lo menos en base a los recuerdos que yo tengo de las conversaciones con el Ministerio de Transportes francés, la resolución de los problemas de desarrollo del eje transpirenaico por Somport, pero lo cierto es que los resultados son francamente decepcionantes.

No parece que desde entonces se hayan producido cambios importantes que hagan sospechar que se pueden producir elementos importantes, al revés, los que se han producido más bien son negativos. ¿Por qué le digo esto? Porque, como S. S. sin duda alguna conoce, una Directiva comunitaria de aplicación al tráfico, y además al tráfico ferroviario en general pero de forma aún mucho más importante para el tráfico internacional, señala que los tráficos de mercancías —y son básicos en la utilización de ese eje—, deben ser desarrollados por las empresas ferroviarias sin aportación de subvenciones del Estado. Desde luego en ese contexto no se ve en estos momentos, pero el mundo cambia muy rápidamente y no se pueden hacer afirmaciones taxativas; no se ve en estos momentos, como

le digo, nada viable esa reanudación, esa continuidad del ferrocarril del Canfranc, como he dicho, incluso, introduciendo las variaciones a las que he hecho referencia anteriormente. Seguramente es a eso a lo que hacía referencia el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, en esas citas que usted ha hecho, que no creo fueran en modo alguno con tono despectivo.

Esta es la situación, éste es el elemento en que se encuentra. Yo tengo el placer de hacerle llegar y no tengo ningún problema en ampliarle la información sobre este estudio que, como le digo, estaba hecho con datos de los años 1987-88, es la fecha de realización del resumen de las conclusiones del estudio; le puedo facilitar más información, si usted la desea. Por nuestra parte, seguimos manteniendo abierto ese tema pero ya le signifique que por parte francesa, y en parte también a estudios de tráfico y análisis similares a los nuestros, existe un profundo escepticismo sobre la viabilidad de poner en marcha este ferrocarril.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez Blasco. Parece que en un momento determinado he dicho Martínez Marco. Ruego se rectifique.

El señor **MARTINEZ BLASCO**: Ya me han señalado que es que hay un Martínez Marco en su circunscripción, y ésa podría ser la razón de la confusión.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente.

El señor **MARTINEZ BLASCO**: No nos ha dado muchas esperanzas y lo único que ha hecho ha sido confirmar la posición del ministro del ramo el pasado mes de julio. Lo que ocurre es que los cambios desde 1988, desde ese informe de Ineco, yo creo que no son a peor, como dice el señor secretario. Ha habido, a mi modo de ver, dos cosas fundamentales desde 1988. Una es el mercado único de 1993, que no se podía establecer en 1988 y que ha incrementado las transferencias de mercancías entre los diferentes países y, desde luego, abre perspectivas de intercambio incluso intercontinental. En estos momentos ya hay bastante transporte de pescado y de otras materias hortícolas del norte de África hacia los mercados europeos. La segunda cosa que ha ocurrido desde 1988 es que ha aumentado, por suerte, la sensibilidad respecto al medio ambiente. El tráfico se produce y se va a producir a través del Pirineo, de hecho se ha empezado del túnel de Somport para carretera, y lo que nosotros creemos es que el mantenimiento, la apertura, la reapertura del ferrocarril, ayudaría a un ecosistema tan frágil como el del Pirineo.

Son dos cuestiones que no he visto en sus respuestas y, además, me parece que han modificado sustancialmente lo de 1988. En todo caso, los informes que hizo el Gobierno conservador de la Comunidad Autónoma, en 1988, apuntaban a la posibilidad de un millón de toneladas/año de transporte interfronterizo. En estos momentos ya hay unas 250.000 toneladas, sobre todo de maíz, que se pasan con camión. Se descargan de los ferrocarriles en la parte francesa, se pasan por camión hasta la estación de Canfranc, porque, evidentemente, el ferrocarril está interrumpido.

Por tanto, ya hay esa cantidad, y llegar al millón de toneladas, sería un umbral en relación con lo que son los otros pasos fronterizos españoles en materia de ferrocarril, que lo haría perfectamente rentable. En todo caso, esas observaciones que ha hecho me hacen pensar que habrá que esperar a que sea un gobierno conservador el que abra Canfranc y voy a explicarme. Además de por la voluntad del gobierno de la Comunidad Autónoma cuando era conservador, es que el ministro de Educación francés, conservador, acaba de decir en el mes de julio que, efectivamente, por parte del gobierno francés (se da la circunstancia de que el ministro de Educación francés es Presidente del Consejo General de los Pirineos Atlánticos) están muy interesados en reabrir; no vaya a ser necesario reclamar a los gobiernos conservadores que abran un ferrocarril internacional como el de Canfranc.

Volviendo al tema de la decisión del Consejo Europeo, las explicaciones, desde luego, son de lo más injustificables a mi modo de ver. Para evitar que no se aprobase el esquema general... Eso sería si no se hubiese modificado. Quiero decirle que en el artículo 2, en la red del apartado primero, pasaron de 21 líneas a 37 y en el apartado segundo pasaron de cinco líneas a 20. Es decir, todo el mundo metió la cuchara en el Consejo del día 29 e intentó sacar más líneas. No entiendo la posición del Gobierno español de que para permitir la aprobación de la propuesta de la Comisión se abstuviera de presionar sobre el Ferrocarril de Canfranc. Eso sería si todo el mundo hubiese convenido mejor no moverlo, pero todo el mundo lo movió: de 21 líneas pasaron a 37 en el apartado primero del artículo 2 y de cinco líneas pasaron a 20 en el apartado segundo. Por tanto, yo creo que la posición del Gobierno español, con la coartada de la indefinición hasta ahora del Gobierno francés, no quiere abrir el Canfranc.

Termino, señor Presidente. En todo caso sepa el ministerio que está incumpliendo —es muy libre de hacerlo— la resolución de este Parlamento del pasado 27 de abril que instó a que en las conversaciones con el Gobierno francés se mantuviese el objetivo de reabrir la línea.

Nada más, señor Presidente.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Si me permite, por puntualizar. Primero, desgraciadamente creo que S. S. está equivocado. Cuando he dicho que es a peor es a peor. En el estudio a que le hago referencia estaba previsto, como le he dicho, se inició sobre finales de 1988 y se finalizó en 1990 y el dato del mercado interior era ya una variable absolutamente considerada y evidentemente jugaba en la prognosis de nuestra incorporación a la Comunidad y del salto cualitativo que el tráfico había tenido. No parece que las cifras que se barajaron hayan tenido unos cambios sensibles, pese al tiempo transcurrido, como para decir que había errores importantes. Eso estaba previsto. Por parte francesa, efectivamente, la sensibilidad medioambiental se ha disparado tanto que, entre otras co-

sas, juega en contra del ferrocarril por el impacto medioambiental que tendría.

Decir a estas alturas que sólo hay que reponer un puentecito y tal es ignorar absolutamente los más mínimos esquemas de técnica ferroviaria. Si desde el año 1973 —que creo recordar se hundió el famoso Pont del Estanquet— no ha pasado un solo tren, es exactamente igual que si no hubiera ningún trazado; eso no sirve para nada, hay que restaurarlo absolutamente. Los hierbajos y demás especímenes vegetales en estos momentos ocupan la vía, que fue pateada adecuadamente por las personas que realizaron el estudio. Le puedo decir que seguir diciendo lo del Estanquet estaría bien en 1970; hoy ya es una cantilena que no sirve para nada. Requiere absolutamente rehacer la línea y precisamente, en función de la información que uno tiene, que puede ser errónea, naturalmente, por parte francesa una de las cosas que preocupaba por razones medioambientales era reabrir ese tema una vez hecho el Somport.

El estudio al que usted hace referencia de la Diputación General de Aragón es anterior al que yo digo. Era un estudio de esos que, con perdón, suelen hacer de encargo, con una técnica de transportes tan simple como afirmar que si hay un kilo de mercancía que va de Algeciras a Moscú y hay un milímetro menos de camino pasando por Canfranc, irá por Canfranc su encaminamiento, lo cual, desde luego, pertenece, digamos, a los elementos para inscribir en el Guinness de los récords del estudio. Posterior fue nuestro estudio, le he dicho con participación de quién y no tuvo una sola objeción. Los papeles están ahí.

¿Nuestra posición? En el Consejo de Transportes no se produjo lo que usted dice, se produjo en el Coreper, donde España peleó tratando de incluir el Canfranc, al menos como elemento potencial. En el Consejo de Transportes finalmente se aprobó el documento del Coreper desde el entendimiento, por parte de todas las delegaciones, que abrir la discusión era inútil y estaba condenada a ser perdida. Efectivamente, se incluyeron por todas partes. No recuerdo bien, pero es probable que se produjera lo que usted dice en el Coreper, desde luego no en el Consejo de Transportes. El Coreper, como sabe, sería como nuestra Comisión de Subsecretarios, por entendernos; es el organismo de trabajo previo, y evidentemente había un elemento básico para la inclusión: el acuerdo de las partes afectadas.

Ya le he señalado que la parte francesa no estaba nada proclive y era simplemente avanzar hacia ningún sitio, eso sí, desde la perspectiva de poder paralizar la aprobación en el supuesto de que no se aplicaran las reglas de la mayoría el acuerdo sobre la red y ponernos un inconveniente que podía ser importante a la hora de aplicación de los fondos de cohesión. Teniendo en cuenta que era una decisión temporal que finaliza, creo recordar, sobre el 30 de junio de 1995, parecía claramente desde los intereses españoles mucho más conveniente seguir manteniendo ese tema y aplazarlo para la siguiente discusión que no hacer una pelea que estaba condenada absolutamente a no tener éxito, sino a radicalizar aún más las posiciones francesas.

La posición del Gobierno no incumple la resolución que usted dice. Sigue manteniendo esa posibilidad de in-

clusión. Sin embargo, decir que los estudios técnicos y los análisis de tráfico y de rentabilidad no parecen apostar a los resultados que se quieren ver para ese tráfico, es simplemente la constatación de una realidad y señalar que existe un marco de directiva comunitaria que dice que los tráficos de mercancías deberán cubrir sus costes de explotación, incluido, en su caso, un canon por la utilización de la infraestructura y, desde luego, esos tráficos, en el horizonte de hoy e incluso no con esta estructura de trazado, sino con todas las modificaciones que puedan pensarse que prácticamente suponen un nuevo trazado, no son compatibles con esa directiva. Es simplemente constatar una realidad perfectamente compatible, como le he dicho, con algo que se aprende en transportes y es que lo que hoy no parece que sea viable en un futuro nadie sabe. Es evidente que hay suficientes variables en medio como para desde nuestra óptica seguir manteniendo esa posición de tener abierta la posibilidad de, en su día, abrir la línea. Es un tema que desde luego juega en la línea de permeabilizar los Pirineos. No se sabe cómo podrán evolucionar una serie de variables, incluso una vez que se abra la autovía del Somport, y es siempre una posibilidad, pero negar la realidad es un mal sistema de tratar de modificarla.

— **MEDIDAS ADOPTADAS EN RELACION CON EL DESEMBARCO Y ALMACENAMIENTO DE VARIOS MILES DE TONELADAS DE AMIANTO PROCEDENTES DE RUSIA, POR TEMARSA, EN PUERTO DE SAGUNTO (VALENCIA). FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA, GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IU-IC. (Número de expediente 181/000560.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación al punto 7 del orden del día, que es la siguiente pregunta: Medidas adoptadas en relación con el desembarco y almacenamiento de varios miles de toneladas de amianto procedentes de Rusia, por Temarsa, en el puerto de Sagunto, en Valencia. El autor de la pregunta es el señor Peralta, del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias al señor Panadero por su comparecencia.

La pregunta hace referencia, como debe conocer el señor Panadero, a que en el pasado mes de febrero el sindicato Comisiones Obreras presentaba una denuncia ante la Inspección de Trabajo de Valencia, de la que se remitía copia al Ayuntamiento de Valencia, a la Consellería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana y a otros organismos en relación con unos hechos constituidos por que en la última semana de este mes de enero, en el puerto de Sagunto, y por la empresa Temarsa, se procedía al desembarco de varios miles de toneladas de amianto.

En la denuncia formalizada por el sindicato se ponía de manifiesto que los trabajadores que habían llevado a cabo esa tarea de desembarco no habían sido informados ade-

cuadamente de los riegos ni adiestrados en los métodos de trabajo para una manipulación segura de la carga, ni siquiera se les había proporcionado un adecuado equipo de protección más allá de simples mascarillas antipartículas. Además se ponía de manifiesto que la carga venía almacenada en malas condiciones de seguridad como se comprobó por el dato de que un palé se desprendió sobre un trabajador habiendo podido dar lugar a un accidente grave.

Asimismo, se produjeron roturas de sacos que contenía el citado amianto con esparcimiento de fibras, sin que se tomara la menor medida en cuanto a la recogida y eliminación de estos residuos.

Estos hechos fueron constatados, entre otros, por el propio Ayuntamiento de la ciudad de Sagunto. En una resolución de la Alcaldía de Sagunto, de 2 de marzo de este año, se ponía de manifiesto que por acta de inspección de la Consellería de Medio Ambiente, de 14 de febrero, se había comprobado el almacenamiento en una nave del puerto de Sagunto de un gran número de palés conteniendo sacos de amianto en una cantidad aproximada de 4.500 toneladas de fibra de asbesto.

En un informe suscrito por el ingeniero técnico municipal, el 22 de febrero, tras realizar visita de inspección, se observó que en la nave efectivamente existían 11.000 sacos que totalizaban alrededor de 4.100 toneladas métricas de asbesto.

Sobre la base de esos hechos, y teniendo en cuenta que se había comprobado también que una gran cantidad de sacos estaban rotos y otros habían sido perforados a fin de practicarles un control de calidad, así como que la nave carecía de adecuadas medidas de seguridad o protección contra incendio, no estando dotada de medidas de ventilación y atendiendo a que el asbesto es una sustancia susceptible de producir graves efectos para la salud por inhalación como asbestosis, cáncer de pulmón, etcétera, estando su manipulación sometida a la Directiva de la Comunidad Europea y a órdenes nacionales, el Ayuntamiento de Sagunto acordaba el cierre cautelar de la instalación y la adopción de las oportunas medidas.

Posteriormente se ha tenido conocimiento de medidas, en nuestra opinión, no sabemos hasta qué punto, porque hay cierta opacidad en relación con el tema, sobre las razones de este desembarco. Parece ser que se trataba de una operación de trueque con una empresa absolutamente ajena a lo que en circunstancias normales quepa entender que es tráfico de una mercancía como es el amianto.

Ante todo este cúmulo de circunstancias tan extraordinarias y extrañas en que se lleva a cabo el desembarco de una materia tan peligrosa, sin la menor medida, sin el menor conocimiento por parte de las autoridades, con su almacenamiento en un local que carece de cualquier medida de seguridad y que da lugar a su cierre por parte del Ayuntamiento, en el contexto de una operación mercantil, parece ser, tan extraña como la del trueque, procediendo al parecer dicha mercancía de alguna zona geográfica de la antigua Unión Soviética donde últimamente parece que proliferan desgraciadamente operaciones de tráfico con sustancias muy peligrosas, nos gustaría saber qué medidas

de todo tipo, y no sólo en el orden de la autoridad laboral, se han adoptado por la Administración central en relación con dicha operación de desembarco y almacenamiento de varios miles de toneladas de amianto.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Creo que en la exposición que ha hecho S. S. hay cierta confusión. Probablemente en la información de que dispone aparecen mezclados dos aspectos que son diferentes. Uno es el desembarco de varios miles de toneladas de amianto procedentes de Rusia, y, otro, es el descubrimiento, como consecuencia de la denuncia presentada por Comisiones Obreras, del almacenamiento de amianto en una nave de la empresa Temarsa, fuera del Puerto de Sagunto.

Por lo que se refiere propiamente a la operación de desembarco yo creo que se puede señalar que una vez que por parte de la autoridad portuaria de Valencia, que como sabe es la competente sobre el Puerto de Sagunto, se recibió la notificación de entrada de mercancías peligrosas, según los artículos 13, 14, 15 y 16 del Real Decreto 145/1989, de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas y se tuvo noticia de que se trataba de amianto, clase 9, sustancias peligrosas varias, se autorizó su admisión para descargar en el Puerto de Sagunto con las condiciones de seguridad habituales y con la añadida de que la carga se realizase directamente a camión y no permaneciese depositada en el muelle ni en el recinto portuario.

Le voy a dar lectura literal de la nota de que dispongo, porque creo que los elementos de precisión en este caso son importantes. Además se le indicó al consignatario, don Simón Montoliu y Compañía, S. A., que recabase de la empresa estibadora, que es Temarsa, las normas que iba a establecer y cómo se iba a efectuar la descarga. Dichas normas incluían, entre otras de menor importancia, la utilización de máscaras antipolvo, la reparación de las averías de los sacos y evitar la formación de polvos.

A la vista de todo lo anterior se consideraron suficientes las precauciones tomadas para la manipulación de este tipo de mercancías y, por consiguiente, se autorizó la operación. Dicha operación se efectuó según las normas y las accidentales roturas de sacos se repararon a bordo del buque.

Por tanto, cabe concluir, desde nuestra óptica, que en las instalaciones portuarias se adoptaron todas las precauciones necesarias y que la operación se efectuó con toda normalidad. Conviene significar que el amianto, clase 9, que es, en definitiva del que estamos hablando, no es considerado como mercancía que presente graves riesgos, si va bien estibado y en envases correctos, según el Código IMDG de la OMI que, como sabe, es el código que regula la manipulación de mercancías peligrosas en tráfico marítimo internacional aprobado por la Organización Marítima Internacional, que es una organización de las Naciones

Unidas. Ese condicionante es exactamente el que ocurrió en el caso que nos ocupa.

Por otro lado hay que tener en cuenta también que el Real Decreto 145/1989, al que hacía referencia, sólo prescribe para este caso que se evite la formación de polvos y que tras la manipulación se limpien cuidadosamente los trajes, que fueron las medidas que se tomaron y, por tanto, las precauciones adoptadas fueron incluso mayores que las exigidas por este Real Decreto.

Elemento aparte es que según la información de que disponemos, procedente de la Dirección General de Calidad Ambiental de la Generalidad Valenciana, que es el organismo competente en esta materia de medio ambiente en el territorio de la comunidad autónoma, en el curso de una visita de inspección realizada por técnicos de la Consejería de Medio Ambiente, precisamente como consecuencia, como S. S. muy bien ha explicado, de una denuncia presentada por el sindicato Comisiones Obreras, se descubriese que la empresa Temarsa tenía almacenadas unas 4.500 toneladas de fibra de amianto en una nave industrial situada fuera del recinto portuario habiéndose producido, a lo que se ve, residuos tóxicos y peligrosos por la rotura de algunos sacos y el almacenamiento de los sacos rotos. Como consecuencia de la constatación de ese hecho por parte de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana y por la información de que disponemos, se ha abierto un expediente sancionador a la empresa Temarsa que se encuentra en estos momentos precisamente en período de alegaciones, por lo que, primero, por ser un órgano competente distinto al de la Administración central y encontrarse el expediente sujeto a alegaciones por parte de la empresa a la que se ha incoado este expediente, no se puede señalar más.

Como conclusión yo diría, como le decía al principio de mi intervención, que estamos ante dos hechos. Uno, que creo coincide perfectamente con lo que usted señalaba en el sentido de haberse producido determinada situación irregular desde el punto de vista no sólo medioambiental, sino también de seguridad e higiene en el trabajo, que se está solventando por el órgano competente con el procedimiento correspondiente y otro que tiene que ver con la descarga de un determinado buque que traía este tráfico, que fue realizado incluso con mayores requerimientos de precauciones y cuidados de los que establece, tanto nuestra propia normativa como el Código sobre tráfico de mercancías peligrosas de la Organización Marítima Internacional, que no presentó ningún tipo de problemas para la seguridad, la higiene y el medio ambiente del Puerto de Sagunto en esta descarga.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Peralta, ¿alguna aclaración adicional?

El señor **PERALTA ORTEGA**: Muy brevemente.

Señor Panadero, acepto, por el fundamento legal que tiene, la distinción que hace de aspectos en una operación que prácticamente en su sucesión temporal es inescindible, el desembarco y el almacenamiento; acepto que la faceta de desembarco se haya hecho con arreglo a la legislación

vigente y se haya producido incumplimiento de la normativa en el apartado relativo al almacenamiento.

Sólo quiero llamar su atención, señor Panadero, en el sentido de que estamos hablando de una sustancia peligrosa, gravemente peligrosa, y que se ha constatado que no iba envasada adecuadamente y que se estaba almacenando en un local ajeno por completo a las condiciones ambientales requeridas desde el punto de vista de la salud. Ese local fue clausurado por el Ayuntamiento de Sagunto. Yo le incito al señor Panadero a que la Administración sepa dónde se encuentran en estos momentos esas miles de toneladas de amianto y que garantice dónde; no sabemos en qué ámbito territorial de competencias se encuentran, al menos yo lo desconozco, no sé si se encuentran en la Comunidad Valenciana o, como se ha rumoreado, fuera del ámbito territorial de la Comunidad Valenciana en virtud de una operación mercantil extraña, aspecto al que no ha hecho referencia, al menos, que la Administración siga la pista a una operación que, desde luego, va rodeada de unas determinadas características de ilegalidad y de puesta en peligro de salud de los ciudadanos, que requieren una intervención adecuada y un seguimiento día a día.

— **MEDIDAS PARA SOLUCIONAR LA SITUACION DE ABANDONO, DESGUACE Y MALA UTILIZACION DEL PATRIMONIO HISTORICO FERROVIARIO POR PARTE DEL MUSEO FERROVIARIO. FORMULADA POR EL SEÑOR ANDREU ANDREU (GIU-IC). (Número de expediente 181/000580.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 8 del orden del día: Medidas para solucionar la situación de abandono, desguace y mala utilización del patrimonio histórico ferroviario por parte del Museo Ferroviario.

El autor de la pregunta es el señor Andreu, del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que tiene la palabra.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Panadero, el motivo de nuestra pregunta se debe a la existencia de irregularidades o de hechos anómalos, según nuestro criterio, en la gestión del Museo Ferroviario, que creo que merecen la atención de esta Comisión y obtener de usted alguna respuesta para ver en qué medida el Ministerio ha detectado estos hechos anómalos y si realmente ofrece soluciones para ponerlos en una vía mejor de la que actualmente gestiona, al parecer, el Museo Ferroviario.

A nosotros nos llama la atención, por ejemplo, que el Museo Ferroviario se alquile a finales del año 1993 para celebrar cotillones y que haya que desmontar exposiciones montadas apenas diez días antes para que se pueda celebrar un cotillón en este Museo Ferroviario.

También nos llama la atención que se encuentren en plena vía pública y que en algunas ocasiones puedan desaparecer piezas de algunas máquinas que son únicas en España, que tienen relevancia histórica, como la máquina «Montaña-81» o la máquina «Micador» que, al parecer,

son máquinas absolutamente singulares y se encuentran en un estado de conservación bastante discutible.

Como también nos llama la atención que se cedan vagonetas, como la vagoneta «Zorrilla», que también tiene carácter histórico, a familiares de la conservadora del Museo Ferroviario, concretamente a don Jorge Rubio, esposo de la conservadora, para realizar trayectos que parecen más trayectos placenteros que trayectos que tengan algún tipo de contenido científico y de estudio de alguna naturaleza.

Ya fue polémico el nombramiento de doña Montserrat Illa y de doña María Dolores Moreno, como directora y conservadora respectivamente del Museo, cuando no tenían una tradición ferroviaria. Independientemente de que fuera o no llamativo su nombramiento, lo cierto es que de todos estos hechos, que han tenido repercusión pública porque han sido publicados en la prensa entre los meses de enero y febrero de 1994, lo realmente relevante es si el Ministerio ha tomado nota de ellos, si ha hecho las comprobaciones necesarias para ver si ha sido así y si ha puesto las medidas necesarias para que no se vuelvan a producir.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Señoría, alguno de los aspectos que ha señalado en su intervención, como el uso de estas vagonetas y otra serie de aspectos, salvo error por mi parte, y estoy seguro de que no es un error, han sido objeto de preguntas escritas y, si no ha llegado la contestación a esta Cámara, está en curso de hacerlo. Le puedo decir que usos como el de las vagonetas y algunos otros aspectos que usted ha señalado tienen su adecuada contestación. Noticias que han aparecido en los medios de comunicación no tienen absolutamente ningún fundamento; no todo lo que aparece en los medios de comunicación es exacto y le puedo dar algún testimonio personal sobre ciertas discrepancias entre la realidad y lo publicado.

Tendrá su contestación y me permitirá que no me extienda, entre otras cosas porque, como le he dicho, son unas determinadas preguntas y no recuerdo exactamente los términos de la contestación, las precisiones totales.

Por lo que tiene que ver con su preocupación, que nosotros compartimos, sobre el patrimonio histórico ferroviario, por no extenderme de forma prolija leyéndole toda la exposición, le voy a facilitar una nota que le voy a resumir.

Básicamente, por lo que se refiere al edificio, al tener un alto nivel de protección dentro del Plan General de Madrid, las actuaciones de conservación y mantenimiento requieren de complicaciones adicionales, lo que nos ha llevado en algunos casos a dificultades en el mantenimiento del material, exactamente igual que sobre uno de los aspectos que señalaba S. S., creo recordar que era la existencia de material motor al aire, por decirlo así.

Ha habido un factor que ha incidido en el Museo Nacional Ferroviario. La operación del Pasillo Verde, con el

cambio que ha supuesto en la infraestructura ferroviaria que existía y su transformación, ha producido desaparición de vías que antes eran utilizadas por el Museo Ferroviario, lo que consecuentemente ha obligado a una serie de actuaciones, de transformaciones, de movilizaciones del parking. Desgraciadamente, pese a la existencia de un servicio de vigilancia durante las veinticuatro horas del día, que cubre lógicamente la vigilancia y protección de los materiales situados no sólo en el interior del edificio sino en el interior de las zonas anexas, se han producido en el material rodante, a pesar de esta fuerte vigilancia de que le hablo, unos hechos de vandalismo que desgraciadamente han tenido impacto sobre el material, y que están siendo objeto de tratamiento en dos aspectos; por un lado, estudio de las medidas que impidan su reproducción, mejorando los niveles de vigilancia y seguridad existentes y, por otro, la búsqueda de soluciones que eviten los riesgos que, ante esta situación de transformación de la infraestructura ferroviaria por el Pasillo Verde y las obras de remodelación, con las dificultades que conlleva trabajar en un edificio que tiene el alto nivel de protección del Museo Ferroviario, han propiciado, sin duda alguna, esta aparición de vandalismo.

En todo caso, le puedo garantizar —lo podrá ver en la nota— que el Museo Nacional Ferroviario viene realizando labores importantes de conservación, de recuperación del material histórico que existe, de mantenimiento y, al mismo tiempo, venimos trabajando en este intento de reubicación del material y del logro de la mayor protección, que nos evite algunos elementos de vandalismo, de los que es imposible estar a cubierto y que desgraciadamente se han producido. Por no alargar la comparecencia, le voy a facilitar una relación de las medidas que se están llevando a cabo por parte del Museo para preservar el patrimonio histórico, las actuaciones de mantenimiento, difícil y complicado, del material histórico; por ejemplo, las máquinas de vapor con las que se realiza el «Tren de la fresa», todo lo concerniente a la revisión del inventario de los fondos del Museo, que se está tratando también de reubicar en algunos otros sitios donde existen museos ferroviarios, como es el caso de Gijón y Mérida, o en algún sitio donde existen depósitos ferroviarios importantes, como es Alcázar de San Juan. A la vista de todo ello, creo que se puede concluir —me gustaría que S. S. lo pudiera valorar así— que no existe ningún tipo de abandono, que se hacen esfuerzos importantes por parte de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que es quien, digamos, mantiene el Museo Nacional Ferroviario, y que hay un enorme conjunto de profesionales que han puesto en esto toda la ilusión y su trabajo, a los que intentamos apoyar con los medios necesarios, lo cual desgraciadamente no evita que, en algunas circunstancias muy peculiares, se hayan producido, por razones que aún se están investigando, unos actos de vandalismo, no por abandono sino pese a la fuerte vigilancia y a las medidas de seguridad que existían. (El señor Andreu Andreu pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Creo que el señor Diputado se puede dar por satisfecho con la promesa del señor Pana-

dero de facilitarle por escrito la información de todos los detalles que clarificarán todas sus preguntas. ¿Quiere añadir algo más?

El señor **ANDREU ANDREU**: Creo que tengo un turno, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto. Pero como el señor Panadero, resumiendo su intervención, le ha ofrecido la información por escrito, creía que era suficiente. No obstante, S. S. tiene derecho a hacer uso de la palabra.

El señor **ANDREU ANDREU**: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, agradezco al señor Panadero su respuesta y, además, esta ampliación de su respuesta por escrito. Lo que no quita que, en opinión de este Diputado, siendo los hechos que se denuncian de enero o de febrero de 1994, es decir, que ya tienen una antigüedad de más de siete u ocho meses, nosotros consideremos que esas investigaciones tendrían que estar ya completamente finalizadas. No cabe culpar únicamente al vandalismo de estos hechos, sino que este vandalismo también se produce por el descuido de la Administración, porque no se han puesto las suficientes garantías para la conservación de este patrimonio. En este sentido, pensamos que las conclusiones de esa investigación deberían estar cerradas y que debería informárenos también de cuáles son las conclusiones de los responsables del Ministerio que han tenido causa en este asunto. Esperamos que eso se produzca en algún momento, aunque consideramos que ese momento debería haber sido ya antes de esta comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Panadero, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE** (Panadero López): Señoría, simplemente quiero puntualizar que son unos hechos de vandalismo exterior. Como le digo, existe un servicio de vigilancia durante las veinticuatro horas, que puede ser reforzado o puede ser mejorado, pero la teoría que S. S. invoca llevaría «ad infinitum» la responsabilidad del Gobierno por la producción de cualquier delito, por más que pudiera llenar la calle de policías y vigilantes y poner vigilantes a los vigilantes. La investigación ha puesto de manifiesto, como le digo, que el servicio de seguridad no ha funcionado como debía funcionar y se han producido elementos que han propiciado esos hechos indeseados de vandalismo. Frente a ello no cabe más que reforzar la vigilancia y eliminar todos aquellos aspectos que son susceptibles de ser contemplados como posibles de facilitar actuaciones de este tipo, pero desgraciadamente en las sociedades, y parece que en las sociedades modernas cada vez más, existen determinados elementos vandálicos cuya producción y actuación se rige simplemente por el vandalismo. Fenómenos de destrucción, por ejemplo, en material ferroviario en viajes para acudir a partidos de fútbol, desgraciadamente, han dejado ya de ser noticia. Re-

sulta muy difícil aceptar esa imputación, que le puedo decir que no es debida en modo alguno a la situación de vigilancia ni a la actuación de la dirección del Museo Ferroviario, sino al revés. Gracias a su esfuerzo se ha conseguido mantener ese patrimonio. En cualquier caso, le facilitaré el texto de la intervención, ya que pretendía no abrumarle con una serie de descripciones de las actuaciones realizadas por el Museo.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que el voto de confianza de la información, lo va a tener; incluido el aspecto del cotillón, que es muy interesante, anecdótico.

— **CONCESION, SIN CONCURSO PREVIO, DEL «SERVICIO DE PAQUEXPRES» POR CARRETERA A UN FAMILIAR DIRECTO DE UN ALTO CARGO DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE), EN NAVARRA. FORMULADA POR EL SEÑOR ALEGRE GALILEA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 181/000930.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto número 9 del orden del día, Concesión, sin concurso previo, del «Servicio de Paquexpres» por carretera a un familiar directo de un alto cargo de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), en Navarra. El autor es el señor Alegre Galilea, del Grupo Popular, que tiene la palabra.

El señor **ALEGRE GALILEA**: Señor Panadero, una de las frases más celebradas, diría yo, y aplaudidas en el año 1982, después de la victoria socialista, fue aquella de que España necesitaba una pasada por la izquierda. (El señor **García-Arreciado Batanero**: ¡Vaya que sí!) Yo creo que, transcurridos doce años, en algunos casos excesivos, diría yo, esa pasada se está convirtiendo o se ha convertido en una pasada pero con parada y fonda en las cloacas de la corrupción, del chanchullo y de la manga por hombro. (Rumores.) Yo entiendo que las señorías socialistas se molesten por lo que estoy diciendo, pero creo que después de que exponga la pregunta, se sentirán tan preocupados como yo, aunque no sea más que como ciudadanos, por lo que voy a intentar demostrar con ella.

Hace nueve meses, en esta misma Comisión, yo puse de manifiesto cómo se había adjudicado, a dedo, las obras de la cafetería de la estación de Logroño. Hoy vengo con algo similar, y es el denunciar una concesión graciosa de un servicio ferroviario, como es el de «Paquexpres», en las provincias de Burgos y de Navarra, a un familiar directo de un alto cargo de Renfe. En una palabra, mejor que hablar de concesión gratuita, que quizá resulte un eufemismo, entiendo que puede muy bien haber detrás de esto un caso de prevaricación; prevaricación simplemente ateniéndonos al significado que el diccionario de la Real Academia de la Lengua le da, que no es ni más ni menos que el siguiente: delinquir un empleado público dictando o proponiendo, a sabiendas o por ignorancia inexcusable, resolución de una manifiesta injusticia.

Y digo yo, señor Panadero, ¿qué más injusticia que adjudicar sin concurso público ese servicio de Paquexpres, es decir, toda la recogida y entrega de paquetería de Renfe, que en algunas localidades y en algunos sitios era un servicio rentable —pero eso no es lo que nos trae aquí en estos momentos—, a una empresa fantasma, cuyo titular es ni más ni menos que doña María del Carmen Arribas Campo, hasta el día de la fecha de la adjudicación, abril de 1991, una feliz ama de casa? Pero resulta que esta señora es esposa de don Pablo Vegas Gallardo, jefe de recursos humanos de Renfe en Pamplona. Ya sé que se dice que no era jefe de recursos humanos; yo quisiera saber cómo se llama la figura que es la máxima responsable de personal, de los gráficos o de las operaciones. En una palabra, era el segundo de a bordo del gerente entonces en Navarra, don Julio Reyero, y ambos a las órdenes de su superior inmediato en Madrid, señor Acero. Por supuesto que hoy, en 1994, don Pablo Vegas está ocupando el cargo de Jefe de Relaciones Institucionales, Patrimonio y Urbanismo.

Por lo que acabo de decir es por lo que yo desearía, señor Panadero, que se me diera contestación a la pregunta de por qué ese servicio de Paquexpres se concedió sin concurso a ese familiar directo de un alto cargo y si es que el Ministerio piensa exigir algún tipo de responsabilidades de tan tamaño desaguisado.

EL señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Panadero.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE** (Panadero López): Su señoría ha hecho referencia a una adjudicación; cuando realizó la pregunta no disponíamos de buena información, información que luego ampliamos y que se le facilitó posteriormente. Los hechos constatados no son exactamente lo que S. S., vigilando, y hace muy bien, por la transparencia de la contratación pública había creído que eran. Me parece que en este caso estamos en otro elemento igual, y se lo voy a explicar. Si me permite, utilizando su introducción, reconocerá que la pasada por la izquierda es una obligación derivada del Código de la Circulación. Por tanto, me temo que seguirá manteniéndose durante algún tiempo, salvo que se produzca un cambio en el Código. Me perdonará por la pequeña broma.

Entro ya en la pregunta que S. S. hacía. Como usted sabe, en concreto, Renfe no está sujeta a las normas de la Ley de contratos del Estado, sin perjuicio de lo cual existe su propia definición y estructura de contratación, buscando la máxima transparencia.

En el caso concreto al que S. S. hace referencia, y precisamente desde el intento de mejorar y potencializar la comercialización del producto Paquexpres, que no es precisamente una estrella desde las coberturas de coste, ni mucho menos, y con dificultades de ubicación en el mercado, desde esa óptica de garantizar los principios de publicidad, concurrencia y transparencia, se abrió un procedimiento de petición de ofertas para la adjudicación del servicio de Paquexpres exclusivamente en la ciudad de Pamplona y su entorno.

Por tanto, con fecha 17 de abril de 1991, Renfe cursó invitación a más de 20 personas físicas o jurídicas que, potencialmente, pudieran estar interesadas y reunieran los requisitos para la prestación de este servicio. En la información que tengo, de estas 20 empresas, personas físicas o jurídicas, a las que se invitó, presentaron oferta siete empresas. Tengo la relación de las mismas y no tengo ningún inconveniente en facilitárselas, pero, por simplificación, preferiría no leerlas.

A la vista de las ofertas recibidas, y una vez estudiadas por la Mesa de contratación, se acordó adjudicar el servicio a la persona a la que usted ha hecho referencia, por ser la más ventajosa para la empresa, formalizándose el correspondiente contrato que ha permanecido vigente hasta el 31 de diciembre de 1993, fecha en la que Renfe, al implantar un nuevo modelo de gestión en la explotación del servicio de paquetería, tratando de potenciarlo, dadas las dificultades que encuentra para ubicarlo en el mercado ha rescindido el citado contrato.

La opinión de los responsables del servicio, y usted me podrá decir que qué van a decir, pero es la opinión de los responsables a los que se les pide cuentas por los resultados de la gestión, es que durante la prestación del servicio por la empresa adjudicataria se puede afirmar que la decisión fue acertada ya que se ha producido una notable mejora en la calidad del mismo y un sustancial incremento en el tráfico de productos de Paquexpres, que eran los objetivos perseguidos por Renfe, sin perjuicio de que, cuando se ha replanteado nuevamente el servicio para tratar de buscar un único prestatario en todo el territorio de la Comunidad Autónoma, se haya suspendido este contrato que existía.

Por otra parte, parece importante señalar que la adjudicataria del servicio es, efectivamente, esposa de un empleado de Renfe, que no ocupa ni ha ocupado puesto directivo. Concretamente el esposo de esta señora en ese momento estaba en la Gerencia Territorial de Navarra, en la Unidad de Estaciones. Tenía el puesto de Jefe de Operaciones, en la plantilla de Renfe, grado profesional técnico ferroviario superior, grado uno. Como le he dicho, no ocupa ni ha ocupado puesto directivo, no habiendo tenido, en ningún momento, asignadas facultades decisorias en la materia objetivo de la referida contratación, ni tan siquiera relación con el servicio de Paquexpres.

Se nos afirma que las personas que decidieron la adjudicación del mencionado servicio que en todo caso le he dicho que era la oferta más ventajosa para Renfe, desconocían el referido parentesco. Este es un elemento que se puede creer o no, pero así se nos afirma. Quiero insistir en el hecho de que de 20 empresas, se presentaron al concurso siete y que la oferta más ventajosa fue la presentada por esta empresa.

Finalmente, como le he señalado, en este momento ese contrato no está vigente, no por razones de descontento con el servicio prestado, sino que, tratando de mejorar el servicio, se ha tratado de buscar un único concesionario o prestatario para el servicio de Paquexpres en toda Navarra y eso no es compatible con el mantenimiento de este con-

trato, que era exclusivamente para la ciudad de Pamplona y su entorno.

Por tanto, en la medida en la que usted no nos pueda facilitar una información diferente, y en base a los datos, creo que cabe señalar que ha habido un concurso, que ese concurso ha tenido total transparencia, que se ha adjudicado a la empresa más ventajosa y que el hecho de que esta persona pueda ser familiar de una persona que trabaja en Renfe, pareciendo claro que, en modo alguno, ha tenido influencia ese hecho, ni la persona que trabajaba en Renfe ha participado, ni ha tenido ningún elemento de decisión ni conexión con la adjudicación, no existe ninguna razón para plantearse ninguna duda sobre la claridad y transparencia de la adjudicación.

El señor **PRESIDENTE**: Supongo que el señor Alegre querrá expresar sus alegaciones pertinentes. (El señor **García-Arreciado pide la palabra.**)

¿Es para una cuestión de orden, señor García-Arreciado?

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Yo creo que sí que se puede entender como una cuestión de orden.

Simplemente quiero rogar al señor Alegre que retire la imputación genérica de que los socialistas estamos instalados en las cloacas de la corrupción, por ser gravemente ofensiva, por no ajustarse a la realidad y por no responder, estoy seguro, a la intención que ha tenido este señor al expresarse en términos tan contundentes como poco afortunados.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, el léxico utilizado por cada Diputado en esta Comisión es muy libre de ser adoptado por cada uno y con ese léxico, de acuerdo con el Diccionario de la Real Academia Española, es evidente que caben muchas matizaciones y apreciaciones. Y cualquier Diputado tiene derecho, manteniendo las formas, a expresarse como crea oportuno y también tiene perfecto derecho, cuando se sienta aludido con descalificaciones que crea que no sean oportunas, bien en esta reunión o bien por otros procedimientos que esta Cámara tiene adoptados, a recurrir a lo que haga falta.

El señor **SABATE IBARZ**: ¡Son injurias!

El señor **PRESIDENTE**: Si se llega al convencimiento, por el procedimiento reglamentario de las Cortes Generales, de que son injurias, los caminos son distintos para abordar esas injurias de una forma civilizada, de una forma estructurada y de una forma legal.

Queda constancia del tono de la intervención del señor Alegre, y queda constancia de la matización del perfecto derecho que tiene el señor García-Arreciado, en nombre del Grupo Socialista, de sentir como ofensivas determinadas manifestaciones que pueden ser fruto, a veces, simplemente del temperamento de las personas a la hora de expresarse, aunque otras veces no lo son así. Si usted cree que no es así, recurra al Reglamento de esta Cámara y recurra a las instancias pertinentes para tratar de resolver este tema.

El señor **ALEGRE GALILEA**: Señor Presidente, por si le puede servir de satisfacción al señor García-Arreciado, yo no he dicho, y así constará en el «Diario de Sesiones», que los socialistas estén instalados en la corrupción. He dicho que, tras estos 12 años, hay algunos casos —lo tengo aquí escrito—, a mi juicio excesivos, en los que ha resultado una pasada por las cloacas de la corrupción. Y creo que con un calificativo más suave o más profundo, el propio Presidente del Gobierno manifestaba anteayer que se cerraba el capítulo de la cultura del *pelotazo* en este país. Por tanto, no andemos con tantas suspicacias porque en mi ánimo no ha estado el ofender. Creo que la pregunta tenía el suficiente calado, y por la explicación que nos ha dado el señor Panadero así se ha puesto de manifiesto, como para hacer la aseveración que yo he hecho.

Señor Panadero, desde la simpatía personal de mi época de consejero en la comunidad autónoma y de su presencia allí en las Jornadas de Transporte, he de decirle que entiendo que contestar a estas preguntas no es fácil y que siempre supone un mal trago.

Me dice que usted ha dejado claro que hubo concurso. Pues menos claro no puede quedar. Usted sabe lo que es un concurso. En primer lugar, dice que Renfe no está sujeta a la Ley de Contratos del Estado y que, en aras de una máxima transparencia, se hizo una invitación personal. Eso no es ningún concurso. Pero es que, de hecho, la irregularidad es tan grave que por eso ustedes, cuando yo paso a la prensa esta información y sale publicada a primeros de mayo, inmediatamente clausuran esta prebenda, porque, de alguna manera, a esto se le puede calificar de prebenda hacia una persona, esposa de quien usted define como un no alto cargo. Entrar en la terminología administrativa de lo que se considera un alto cargo y lo que no se considera un alto cargo puede ser arenas movedizas, pero lo que sí está claro es que el marido de esta señora concesionaria del servicio era el Jefe de Relaciones o de Recursos Humanos, a la sazón, y ahora, repito, con otro cargo distinto de representante institucional para Navarra; era el número dos en la estructura jerárquica de la Gerencia de Navarra.

Usted está conmigo, y no lo ha desmentido, en que este servicio se creó porque a la señora se le adjudica, después la señora se compra el vehículo y después la señora se da de alta como autónoma; es decir, se le adjudica y después se constituye la empresa. Además, hay algo que entraña una cierta gravedad, y es que, al no estar adjudicado este servicio por concurso, los costos para Renfe parece que han podido ser autorizados por las mismas personas que luego dirigen la actividad del reparto y que pudiera ser que Renfe, por cada paquete que se recoge o se reparte, considere que es cifra suficientemente alta para que exista, además del concesionario, un subcontratado, que existió, y que dejó unos beneficios al concesionario, como se dice en mi tierra, sin poner bota ni alforja. Porque hay que dejar claro que en esta concesión aparecen dos señores, dos subcontratados, que son don J. Larramendi Garbisu, con su vehículo debidamente identificado y matriculado, y don Ignacio Barrera Collarte, que es un funcionario de Renfe y que estaba a las órdenes del señor Vegas Gallardo.

Señor Panadero, aquí hay muchas cosas que aclarar y hay muchas responsabilidades que exigir, ya que no se ve claro ni se justifica cómo se hace la concesión sin concurso público, cómo se crea una empresa con una adjudicación graciosa, cómo se utiliza un despacho de Renfe con teléfono para fines particulares, cómo hay unos servicios subcontratados por podersele permitir una tarifa que no ha sido condicionada por ningún concurso público... Es decir, las anomalías son de tal gravedad y de tal calado que, desde luego, creo que esta pregunta no es para situarla dentro del Museo Ferroviario, sino dentro del museo de los horrores.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Panadero me dice que quiere hacer alguna matización a sus declaraciones.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE** (Panadero López): Señor Alegre, desde la misma simpatía personal del tiempo que usted fue consejero y tuvimos relación, debo decirle, con absoluta sinceridad, que, en un elemento de este tipo, 20 ofertas, me atrevo a decir que, a la vista de ese número, se debió solicitar oferta a absolutamente todas las empresas de paquetería de Navarra que no fuesen, al mismo tiempo, competidores de Renfe. Se presentaron siete ofertas, entre las que están Removidos Miranda, Transaguirre, Transportes Marcos Naya, S. A., Luis María Cantero Campos, Mari Carmen Arribas Campos (la adjudicataria) y Novocargo, y de esas siete —no se olvide que se ha invitado a 20 empresas, que yo creo que son prácticamente todas las empresas que podían estar interesadas— una de ellas resulta ser la más ventajosa. Me parece que es una simple discusión semántica sobre qué es concurso público o no es concurso público. Desde luego, si no es un concurso público con claridad y transparencia, no sé a qué llamamos concurso público.

Segundo punto. Según la estructura que en Renfe existe de áreas de negocio, las decisiones del área de carga y las de la unidad de estaciones, en la que trabajaba el marido de esa señora, no tienen ninguna relación. Esta es la información que tengo por escrito y no puedo dudar de ella, porque además es un elemento de constatación evidente; estaba en la unidad de estaciones y, por tanto, no estaba en la de cargas. Desde luego, con este nivel y con esta cualificación profesional, por entendernos, no pertenece al personal removable sin indemnización, o al que la indemnización está sujeta a los acuerdos de alta dirección, sino al que se rige por el Estatuto de los Trabajadores. Dicho de otra forma, si no cambia el convenio colectivo de Renfe, salvo despido procedente fallado por los tribunales, usted no le podrá despedir ni por despido improcedente porque se encuentra en esa escala en la cual, en caso de despido improcedente, hay que readmitirlo. Es decir, personal claro del Estatuto de los Trabajadores.

Que sea el marido de esta señora... Pues, mire usted, me parece que no presenta ningún problema de incompatibilidad, respetados los elementos que he dicho. Usted dice que hubo subcontratación. El régimen y la cualificación que tienen en la Ley de Ordenación de los Transportes Terres-

tres en Mano las personas que contratan con Renfe es agencia de transportes, que, por definición, pueden subcontratar con transportistas. De ahí no deduzco nada. Usted me ha dicho algo que le agradecería me facilitara, por cuanto dice —en la medida en que sea cierto, porque yo este dato lo desconozco— que trabaja ahí una persona, un funcionario de Renfe apuntado (supongo que un trabajador de Renfe), podría haber unos problemas de incompatibilidades —digo podría, que no lo sé— respecto al trabajo. 40.000 señores, lo que hacen por las tardes, fuera de los horarios de oficina, si es que existe alguna incompatibilidad, dudo mucho que se pueda conceptuar como usted lo ha hecho. Desde luego, de los datos que poseo, le puedo asegurar que no deduzco ningún elemento irregular en la línea de los que S. S. decía, si bien investigaré el caso, pero le agradecería que me facilitase este dato, por si hubiera algún tipo de incompatibilidades. Y pueda tener S. S. la absoluta seguridad de que si hubiese el menor indicio, a la vista de estos datos y esta información, de algún tipo de irregularidad, sin ninguna matización política sino simplemente de una actuación irregular de una persona que trabajara en la empresa, sería yo mismo el primer interesado en que se aclarara hasta sus últimas consecuencias. Pero, evidentemente, a partir de estos datos, yo no veo ningún tipo de indicio ni presunción de cualquier irregularidad.

Por ello, le ruego que vuelva a analizar la información que le he facilitado, y si me puede pasar la suya para contrastarla, lo haré, pero, a la vista de la información que yo poseo, no puedo sostener, en modo alguno, que ha habido una irregularidad en esta adjudicación. Y como le decía anteriormente, el resultado final de la rescisión no tiene nada que ver con lo que S. S. presupone. No solamente aquí, sino en muchos otros sitios y, desgraciadamente, el producto Paquexpres está permanentemente en reestructuración en Renfe, porque es un mercado sumamente difícil donde cuesta mucho hacerse un hueco y no tiene nada que ver con los elementos que usted ha señalado.

— **MOTIVOS POR LOS QUE, EN EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN DEL EQUIPAMIENTO DE LA ESTACION DE LOGROÑO NO SE HAN REALIZADO ALGUNAS DE LAS OBRAS CONTEMPLADAS EN LOS PLANOS Y EN LA MEMORIA. FORMULADA POR EL SEÑOR ALEGRE GALILEA (GP). (Número de expediente 181/000931.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto número 10 del orden del día, en el que se pide al señor Panadero que explique los motivos por los que, en el proceso de modernización del equipamiento de la estación de Logroño, no se ha realizado alguna de las obras contempladas en los planos y en la memoria. El autor es el señor Alegre, del Grupo Popular, que tiene la palabra.

El señor **ALEGRE GALILEA**: Señor Panadero, sirva lo dicho en el preámbulo de la primera pregunta para esta segunda. Aquí lo que nos trae son la obras realizadas en la

estación de Logroño, en las que, según nuestro criterio, se han cometido irregularidades de diversos tipos. Claro que como la pregunta habla de obras no realizadas, en las no realizadas no se han detectado irregularidades, a no ser la propia no realización de la obra.

¿Qué tipo de irregularidades? Yo he hecho cinco apartados. Uno de obras que no se han realizado y que estaban en el proyecto, como luego en la réplica podremos ver, además del cerramiento y los accesos. Hay un segundo apartado de un proyecto desajustado en su costo y en el tiempo de realización. Hay un tercer capítulo en el que entiendo que se produce un abuso presupuestario con incidencia en los bolsillos de los riojanos, que financian por dos vías las obras. Hay despilfarro en algunos conceptos presupuestarios, como en la partida referida a calefacción.

Está muy bien lo que Renfe pretende, que es reducir su déficit, un déficit, por otra parte, colosal el de esta empresa pública que para el Grupo Popular se debe a la pésima gestión que se realiza, pero afirmamos con rotundidad que no es manera de aminorar ese déficit gigantesco racanear las inversiones que, en buena lógica, debieran realizarse, y mucho menos con métodos poco claros, por lo que supone de confusión en las cifras presupuestarias.

Tampoco creemos que sea vía válida para reducir el déficit una supresión drástica y salvaje de servicios ferroviarios en algunas comunidades, como en la mía. Hoy el viaje a Madrid me ha supuesto salir de Logroño a las siete de la mañana y llegar a la una y media con un par de transbordos. Y no le quiero explicar el de vuelta que me espera. Esta supresión de servicios que se está realizando de forma permanente nos está poniendo a nivel tercermundista.

Ahora que acabamos de hablar de altos cargos, no digo que sea la única, pero una de las vías para tratar de reducir este déficit sería intentar ver si se justifican esos sueldos, que el otro día venían publicados en una revista, de esos 106 altos cargos —esos sí que son altos cargos—, a los que se dan miles de millones de pesetas, entiendo que con excesiva alegría, del bolsillo de todos.

Desearía que me aclarara el porqué no se han realizado las obras que en el proyecto y en la memoria venían contempladas para realizar durante el año 1988 en la estación de Logroño.

El señor **PRESIDENTE**: Para facilitar la respuesta del señor Panadero, puesto que pregunta genéricamente y ha dicho que en la réplica va a hablar de los temas puntuales, me permito sugerirle que especifique ya en este momento, si lo considera oportuno, todas las anomalías, con lo cual las respuestas del señor Panadero pueden y deben ser más precisas. Si no lo considera así, damos la palabra al señor Panadero.

El señor **ALEGRE GALILEA**: Me parece estupendo, señor Presidente.

Yo hacía un primer apartado con obras que no se han realizado y que estaban en proyecto. En concreto, estoy refiriéndome al cerramiento de la estación, que en el proyecto figura en el capítulo 9, con un importe de 11.500.000

pesetas. Según los datos que obran en mi poder, no se ha realizado ni se ha hecho nada.

En los accesos al aparcamiento, en el capítulo 1, hay una partida de 2.650.000 pesetas. Esto, más que una valoración mía, es una contestación que tengo aquí del propio Ministerio, en la que, a la pregunta de cuánto importan las certificaciones de obra realizadas en el aparcamiento de la estación de ferrocarril de Logroño, se me dice, y leo textualmente: No se ha producido el abono de ninguna certificación, dado que no se han efectuado aún las obras. Creo que es perfectamente encajable en ese primer capítulo.

En el segundo, hablo de proyecto desajustado en su coste y en el tiempo. En el tiempo porque, según datos que figuran en la memoria, había un plazo de ejecución de las obras de 14 meses —estoy hablando del año 1988— y se continuaron durante 1990 y 1991. Además, el desajuste presupuestario, según la valoración que se hace, ascendía a 136 millones, de los que 128 eran de contrata principal y ocho de contrata complementaria.

También hay una respuesta parlamentaria hablando de cuáles son las inversiones realizadas en las obras. Me contestan que son 142.578.728 pesetas. Ahí se produce un desajuste que se agrava por lo que señalo en el tercer apartado.

Decía yo que hay un abuso presupuestario del dinero que esto cuesta a los riojanos, que pagan por dos vías, una por los impuestos que pagamos todos los españoles y luego por un protocolo que firma Renfe con la Comunidad Autónoma de La Rioja y en el que se dice que se aportan 23 millones para la modernización del edificio de la estación de Logroño y 15 para la modernización de las oficinas de la estación de Logroño. O sea, hay 38 millones de pesetas que van vía protocolo con la comunidad autónoma.

Tengo aquí las sumas finales y creo que faltan por lo menos 60 millones de pesetas en obras.

Por último, señalaba yo que hay un despilfarro en algunos conceptos presupuestarios. ¿En cuáles? Hay un cambio de caldera de calefacción que no deja de ser chocante. En la estación de Logroño había dos calderas que calentaban el edificio principal y el auxiliar. Tengo informes de los mantenedores que hicieron revisión de las calderas y dicen, de una de ellas, que el rendimiento de la combustión es del 78,7 por ciento. Dicen: El rendimiento es posible mejorarlo. ¿Cómo? Realizando un ajuste del quemador.

De la segunda caldera, que funcionaba mejor, porque el rendimiento de combustión era del 84,6 por ciento, dice: El rendimiento es posible mejorarlo. ¿Cómo? Realizando un ajuste del quemador.

¿Cuánto valen los ajustes de quemador? ¿Mil duros? ¿Dos mil duros, quizá? Pues ustedes cambiaron una caldera que ha costado 15.000.000 de pesetas: 13.000.000 por un lado más 800.000 pesetas de un capítulo muy curioso y otras 350.000 pesetas de otro.

Pero resulta que esa caldera nueva de 15.000.000 no calienta el edificio principal y el auxiliar, sino tan sólo el principal. Y, claro, así a mí no me extraña que Renfe vea incrementado su déficit ejercicio tras ejercicio, porque esto no es operar con responsabilidad.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE** (Panadero López): Intentaré explicar las razones que llevaron a un cambio del proyecto y, en definitiva, a una alteración de las prioridades.

Como S. S. sabe, el proyecto contemplaba la modernización global de la estación, con una serie de actuaciones como era la urbanización del patio de viajeros, la rehabilitación de las fachadas, la remodelación interior, mejorando sobre todo los servicios de cara al cliente, la integración de los aseos públicos, el recrecido y prolongación de andenes con tratamiento de marquesinas y pasos inferiores, la reconstrucción de cerramiento y rotulación y equipamientos complementarios. Estas obras se concursaron y se adjudicaron a finales de 1989, formalizándose el correspondiente contrato en enero de 1990.

En el transcurso de la ejecución de las obras, por parte de Renfe se introdujeron una serie de mejoras funcionales y técnicas, entendidas al menos así por los técnicos de Renfe, a los cuales se les puede criticar por sus resultados, pero creo que es muy difícil entrar a discutir ciertos aspectos de explotación con las personas que son responsables y, en modo alguno, estamos hablando de la alta dirección, sino de los profesionales de la casa. Se introdujeron esta serie de mejoras funcionales y técnicas con el fin de optimizar la explotación de la estación adecuándola a las necesidades de la demanda. Las novedades más importantes fueron, con el fin de incrementar la superficie susceptible de explotación comercial, mejorando su situación de cara al cliente, la modificación de la distribución de la zona comercial y la cafetería, distribuyéndose a lo largo del eje vestíbulo-aseos y aumentando la superficie dedicada a los clientes tanto en la zona de barra y comedor-restaurant como en los servicios propios de la misma, cocina, almacén, etcétera. Se introdujeron aseos para minusválidos, que no estaban contemplados inicialmente, por lo que se alteró la distribución que había prevista para los aseos públicos.

Como consecuencia de las dos actuaciones a que he hecho referencia anteriormente, hubo que desplazar las dependencias de la Policía Nacional al lado opuesto de la estación, en la inmediata proximidad del gabinete de circulación, lo que, a su vez, redundaba en una mejora de condiciones de seguridad de las instalaciones. Se mejoró en el exterior la accesibilidad a la estación, creando un espacio libre en la acera frontal del edificio, dotado de bancos y farolas. Se modificó, consecuentemente, la alineación inicial de bordillos y se delimitaron las zonas de aparcamiento. Adicionalmente, se procedió a realizar una nueva instalación eléctrica sectorizada acorde con el reglamento de baja tensión y nueva acometida general, que producía, además, un notable ahorro energético. Finalmente, con el intento de conseguir un mayor ahorro energético (éste es uno de los puntos a los que Renfe dedica especial atención y suele realizar sus actuaciones asesorada incluso por el Instituto de Diversificación y Ahorro Energético), y también pensando en mejorar el confort de los clientes, se procedió a una

nueva instalación de calefacción con paneles radiantes en el vestíbulo y sectorizando el edificio por zonas al objeto de conseguir un mejor resultado, con esa pretensión.

Estas modificaciones dieron lugar a una orden directiva de Renfe, que se redactó en julio de 1991, en la que se especifican las variaciones a que he hecho referencia y la supresión de aquellas unidades que se consideraban menos prioritarias, como eran las actuaciones sobre el cerramiento y la supresión del local destinado a consigna automática, que se aplazaban para una fase posterior, y desde la óptica de que el proyecto ejecutado no supusiera, como así sucedió, ningún incremento económico sobre la cantidad inicial contratada.

Discrepancias que usted señala de un informe del conservador de la caldera. Le prometo que si yo soy el conservador de la caldera y me la cambian, con lo que mi contrato va a sufrir cierta alteración, le hago un informe de lo improcedente que es hacer ese cambio por cualquier otro sistema que no sea mantenerla, que, además, con toda seguridad, energéticamente será el mejor. Y no digo que sea falso lo que dice el mantenedor, sino que puesto el elemento de la duda, tan dudosa puede ser la que usted aporta. Me parece que los técnicos de Renfe no tienen en ello ningún interés, salvo que pensemos que absolutamente todas las personas que trabajan en Renfe son incompetentes y deben ser arrojadas a las fauces del desempleo de forma rápida. Es decir, ni siquiera hago una bandera de si acertaron o no. Simplemente me inclino a que lógicamente cuando tomaron estas decisiones debieron ser congruentes. Pienso que respondían al análisis que se ha hecho.

Le voy a hacer una sugerencia, vista la lentitud de su llegada a Madrid, y es que venga en el autobús de Jiménez, que llega puntualísimo. Yo lo he utilizado cuando se hacía en ciertas épocas de semisolape y conseguimos, finalmente, que hubiera una comunicación directa, llegara antes y mucho más barato. Por eso, el conjunto de los ciudadanos viene en ese autobús y hace que no venga en el otro, que es una de las razones por la que nos vemos abocados a veces a tener que hacer reducciones de servicios. Perdóneme la broma en aras del tiempo que tuve el honor de trabajar conjuntamente con usted en la mejora del sistema del transporte en nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Brevemente, señor Alegre.

El señor **ALEGRE GALILEA**: Señor Panadero, broma por broma, creo que usted, que ha luchado tanto por el transporte en carretera, es un infiltrado en el ferrocarril.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE** (Panadero López): Tengo algo que ver con el contrato-programa, que todo el mundo ha valorado positivamente.

El señor **ALEGRE GALILEA**: Volviendo a mi turno, creo que los datos que usted tiene son incompletos. No sé si hay algún interés para que se los den incompletos, pero no tengo ningún problema en adjuntarle los que tengo, que han salido también de la propia Renfe, pero son más obje-

tivos. De verdad, creo que sus datos están tremendamente trucados.

¿Por qué digo esto? Por ejemplo, ha hecho usted una descripción de cafetería que le invito personal y gustosamente a pasar un día por Logroño —sabe que se pasa bien en esa tierra— para que vea que ese comedor-restaurante y esa barra no están, no hay nada. No hay más que unas máquinas que pones 125 pesetas y salen unas cosas raras, cafés, coca-colas o patatas fritas. Esa es la cafetería que hay.

Pero hablando de cafetería, en la pregunta que hicimos hace nueve meses quedó bastante claro qué ocurrió con todo aquello. La mayoría de las mejoras que ha apuntado las sabía ya —constan en la Memoria—, y digo que las sabía porque cuando hice las declaraciones al periódico al día siguiente el desmentido de Renfe decía que llevaba razón, que no se han hecho obras, pero, como el timo de la estampita, que se han cambiado por otras mejoras. No. Hay algunas mejoras que creo que estaban en la Memoria. Permítame que le haga un esbozo, aunque sea somero, de las mismas.

Ha quedado claro que en las obras de urbanización y acceso, que ha apuntado, no hay ninguna compensación; ha quedado suficientemente demostrado, por la contestación parlamentaria, que no se invirtió nada. Hay más, también se habla de una mejora del paso inferior, que aparece en el capítulo 3, pero está dentro del presupuesto. Es decir, no supone ninguna gracia lo que se ha hecho. En cuanto a la habilitación del espacio de cafetería, más vale no menearlo. La prolongación de los andenes (repito que todo eso está en la Memoria) tenía 397 y se habla de prolongar 40 por la línea hacia Castejón y 80 por la de Bilbao, para dejar la estación centrada, con lo que eso está incompleto.

Después hay otro fallo, que es la mejora en la primera planta. Aparece en el presupuesto un importe de 12 millones de pesetas, y en la primera planta, quiero recordarle, que está el piso del jefe de estación y un local que se iba a usar para restaurante y que está cerrado.

En cuanto a esos 12 millones, en contestación a preguntas parlamentarias, dice: Según informa Renfe, se ha procedido a la remodelación de la oficina del patrimonio y de aseos de la primera planta, edificio de viajeros por un importe de 1,5 millones de pesetas. Es decir que, quitando 1,5, los 12 millones se quedan en 10,5. Después está el tema de la caldera completa, que no se trata de que a alguien al que le van a quitar la caldera hace un informe, esto es el equipo que Renfe tenía contratado para pasar inspección periódica y en una de esas inspecciones, en concreto el 18 de febrero de 1988, antes de que se ponga la nueva caldera, dicen que en esa inspección que han cursado la caldera está en esta situación. Hay informes anteriores, en octubre de 1987, etcétera. Es decir, no había nada que justificara ese cambio.

En la operación completa de los 15 millones le decía que había una operación muy curiosa y es que donde estaban las calderas había carbón y por quitar ese carbón, que nadie sabe dónde lo han llevado, han cobrado 800.000 pesetas. Por lo menos podían haber quitado el carbón a cambio de la especie. Es decir, se han llevado el carbón, pues que sea gratuito. No, no. Se llevaron el carbón y eso costó 800.000 pesetas.

Con los once millones y medio que no están del cerramiento, los 2,6 que faltan del aparcamiento, los 10,5 de los 12 menos 1,5 de las diferencias de la primera planta, ahí tenemos 24 millones, más esos 38 del protocolo que se firma con la comunidad autónoma tenemos 62 millones, ¿sin contar de dónde los deducimos? ¿De los 137 ó 36 que dice el presupuesto que iba a costar, o de los 142 que cuesta más habiendo menos obras? No deja de ser chocante.

Espero, señor Panadero, que me conteste en este segundo y último turno suyo con más claridad a lo planteado en mis dos intervenciones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Panadero, independientemente de que todos sus datos van a figurar cuantificados en el «Diario de Sesiones», podemos tener la confianza de que va a contestar a cada una de estas diferencias presupuestarias que usted ha denunciado según sus conocimientos.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): En la línea de lo que usted señala, hay una serie de elementos a los que hace referencia S. S. que entenderá que no pueda disponer de esos datos. En síntesis, la información que yo le he transmitido es el cambio del proyecto original, modificando el orden de prioridades con un presupuesto equilibrado entre nuevas actuaciones y actuaciones que se dejan hacer. Lógicamente, no dispongo de los datos con la precisión que S. S. ha manifestado; los tomo del acta de la sesión y en todo caso me pongo a su disposición para verlos y analizarlos. Y, consejo por consejo, respecto al trueque de información, le diré que tampoco se fíe excesivamente de la que le pasan. Todos podemos ser trucados en la vida, y yo en este caso apuesto a que el truco es usted; pero tenga la seguridad de que analizaré uno a uno sus datos y, en definitiva, yo creo que el orden de prioridades es un elemento que debe quedar en el marco de Renfe en la constatación de que, como espero que sea, ciertamente hay un equilibrio de partidas presupuestarias y no hay un despilfarro de recursos en este cambio de partidas del proyecto original.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Panadero.

— **IMPLANTACION DE NUEVOS SERVICIOS DE TRANSPORTES POR FERROCARRIL EN MURCIA. FORMULADA POR EL SEÑOR RIOS MARTINEZ (GIU-IC). (Número de expediente 181/000935.)**

— **PLANES DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) EN LA REGION DE MURCIA PARA LOS PROXIMOS AÑOS, DENTRO DEL PLAN ESTRATEGICO DE DICHA EMPRESA. FORMULADA POR EL SEÑOR RIOS MARTINEZ. (Número de expediente 181/000936.)**

— **RAZONES POR LAS QUE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) NO HA RESPONDIDO A LA SOLICITUD DE LOS EXPORTADORES DE HORTALIZAS DE AGUILAS (MURCIA) PARA LLEVAR TOMATES Y LECHUGAS AL REINO UNIDO A TRAVÉS DEL EUROTUNEL. FORMULADA POR SEÑOR RÍOS MARTINEZ. (Número de expediente 181/000937.)**

— **RAZONES DE LA SUPRESION DEL EXPRESO DIARIO CARTAGENA-MADRID, ASI COMO OPCION ALTERNATIVA OFRECIDA A LOS CIUDADANOS MURCIANOS. FORMULADA POR EL SEÑOR RÍOS MARTINEZ. (Número de expediente 181/000938.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos a los puntos números 11 y 12 del orden del día, que por aceptación de proponente señor Ríos, en nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, va a plantear conjuntamente por los aspectos comunes que tienen.

El señor Ríos tiene la palabra.

El señor **RÍOS MARTINEZ**: Creo que nos encontramos en el día del tren en esta Comisión. Hemos empezado sobre las diez y media de la mañana y a esta hora todavía estamos hablando del tren. Desde luego, es un chequeo, yo no sé si con mucha o poca profundidad, pero es un chequeo a la situación del tren.

La verdad es que me gustaría presentar las dos preguntas con la sensación de no querer perder el tren o desde la óptica de que en la zona a la que pertenecen las dos preguntas se vea reflejado lo que se ha presentado aquí esta mañana. Me refiero al contrato-programa del Estado con Renfe, que, en teoría, va a comprometer recursos y actuaciones del año 1994 a 1998, 1,6 billones de pesetas va a comprometer el Estado con este plan.

Esta mañana se ha hablado de muchas actuaciones, de cubrir déficit de explotación, de buscar rentabilidad, modernizar, especializar, inclusive de nuevas ofertas para hacer nuevos servicios, nuevas prestaciones por parte de la compañía.

Pues bien, la primera pregunta que le voy a hacer es la que figura en segundo lugar, porque es más general: de qué manera el contrato-programa se ha ceñido, ha respondido a ese plan estratégico de Renfe, y de qué manera cada una de las vertientes de ese plan aborda la situación de los territorios que pudiéramos llamar periféricos y, en concreto, la región de Murcia, para no vivir en la zozobra de que amanece con un tren, desaparece con otro tren, te venden un tren, lo compras, lo pagas, mientras lo pagas lo tienes, en fin, esa dialéctica que se puede estar estableciendo y evitarla; de qué manera ustedes van a actuar globalmente para que esas actuaciones periféricas, esas zonas periféricas, en este caso la región de Murcia, encuentren respuesta del año 1994 a 1998 en su conjunto, si hay un diseño territorial para decir: vamos a captar mercancías en

este lado, vamos a captar viajeros de esta manera, vamos a mejorar los servicios de esta manera, así vamos a orientar la especificación de la puntualidad de nuestros servicios; en suma, de qué manera se fotografía ese plan para todo el Estado en esta integración de lo que pudiéramos llamar territorios periféricos que, por desgracia, yo le decía esta mañana a la Presidenta de Renfe que cuando se concentran actuaciones en cercanías y en tren de alta velocidad las inversiones del PDI, el gran volumen de inversiones del PDI son 1,7 billones alta velocidad y 180.000 millones de pesetas para todo el Estado en lo que son modernización de líneas puestas a 160 kilómetros de velocidad, eufemismo en el caso nuestro porque nuestra velocidad en algunos sitios a 160 será una filosofía a aspirar. Esa es la primera pregunta: de qué manera vamos a ver fotografiados los distintos compromisos con los distintos programas y los distintos servicios con el conjunto de la región. Yo no digo que se solucione de la noche a la mañana, sino cómo lo vamos a ver en esos cuatro años de ese proceso.

La segunda pregunta iría dirigida a lo que podríamos llamar nueva ofertas, si está indagando, si está rascando Renfe o si se están buscando nuevos servicios que pueden ser rentables, o que pueden sustituir a los actuales. En concreto, yo le pregunto por una propuesta muy reiterada en el sentido de buscar qué inversiones de adecuación serían necesarias en relación con un servicio universitario que está ubicado en nuestra región en la zona del campus de Espinardo, que recibe aproximadamente 2.300 profesores, 1.700 trabajadores y unos 27.000 ó 30.000 alumnos. Todos los días se mueve hacia esa zona un volumen muy alto, utilizando las infraestructuras actuales que, de hecho, se están usando a nivel productivo por una industria agroalimentaria, por una empresa agroalimentaria que saca mercancías en la zona cercana de Espinardo y al propio campus, productos, utilizando esa zona de carga, esa red de ferrocarriles lleva a Molina, a Alcantarilla y a Murcia la posibilidad de una oferta de ferrocarril universitario que sería bastante rentable o bastante utilizada compitiendo con el transporte de autobús. Hago precisión en esto porque, como antes ha salido la broma en relación con el uso del autobús, nosotros ya sabemos lo que es usar el autobús y el transporte por carretera. Ahora nos gustaría también poder tener la opción a usar el ferrocarril para poder tener la misma oferta que los demás, la opción a poder usarlo. Esta sería la segunda pregunta: si se ha estudiado, si se ha barajado y en qué condiciones se encuentra. Hay otros servicios que se pueden estar estudiando, por ejemplo el de cercanías de Murcia a Cartagena, donde no existe un tren de cercanías aunque nos parezca raro; podemos usar el tren de largo recorrido, pero nos sale al doble de precio. A los cartageneros que quieran venir a Murcia y a los murcianos que queramos ir a Cartagena nos sale más caro porque pagamos el tren de largo recorrido en lugar de un tren de cercanías: 180.000 habitantes en Cartagena, 300.000 en Murcia.

En este sentido, nos gustaría saber qué otras expectativas de nuevos servicios se pueden estar buscando en esa región.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ríos. Me parece muy bien que se adopte como talante normal en esta Comisión, en primer lugar, la eficacia parlamentaria y, en segundo lugar, permitirse de vez en cuando alguna broma. Creo que es la mejor forma de pasar muchas horas juntos de una manera adecuada y, por supuesto, sin perder la eficacia ni el prestigio de esta Institución.

Señor Panadero, puede usted empezar a contestar a las preguntas por el orden que crea oportuno.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Debo decir a S. S. que el elemento que usted indaga, a mi modo de entender, es el siguiente: ¿qué están ustedes haciendo para tratar de que, en definitiva, la gente o la mercancía utilice el tren y se sienta alentada a utilizarlo? En definitiva, cubrir los costes es precisamente el elemento en el cual nosotros intentamos que se mueva la gestión de Renfe, y es un poco el eje director de ese contrato-programa que esta mañana creo que ha expuesto la señora Presidenta de RENFE; es más, es el eje del futuro.

Hay una frase en el documento que se llamó el «comité de sabios del transporte aéreo», en la que el presidente de la Comisión decía que su conclusión, después del informe, era que lo más difícil es que los cerebros se adapten a los cambios que se han producido; que la transformación mental de la adaptación es mucho más lenta que los cambios tecnológicos, económicos, sociales, etcétera. Y yo creo que éste es uno de los elementos importantes a tener presente con el ferrocarril. Es decir, el ferrocarril hoy ya no es (no sé si es bueno o es malo, pero es una constatación de un hecho) el elemento central de la movilidad, y si además su marco de actuación del futuro, que aún parece que no acabamos de percibir, como parecía que no queríamos percibir lo que era la liberalización aérea, es un marco donde no se mueve a gastos pagados, se mueve con unas reglas del juego que en una serie de tráfico le obliga forzosa y necesariamente a cubrir sus costes en el mercado; en otros afecta a unos determinados niveles de subvenciones (yo creo que esta mañana la Presidenta lo habrá expuesto suficientemente) y, por tanto, obliga a los gestores a la búsqueda de productos y servicios en los que sean capaces de obtener de los clientes, en una votación diaria como clientes de utilizar ese servicio todos los días, los recursos necesarios que, bien cubran todos sus costes, o bien complementados con aquellos en los que tiene subvenciones por parte del Estado, sean capaces de cubrir los costes. Y ésta es una condición inexcusable de mantenimiento. Si no es así, no existirá, y es un problema de tiempo, y en algunos sectores parece que nos ha costado bastante entenderlo.

Sentando ese contexto y, por tanto, entendiendo sus preguntas (y me van a decir: precisamente en ese contexto dígame qué es lo que hace), yo querría significarle una serie de actuaciones; por ejemplo, una de ellas tenía que ver con algo que conozco bien: el tema de Murcia-Cartagena. Efectivamente, es una comunicación importante; por parte de Renfe se está estudiando; no existe definición cerrada en estos momentos, pero es una de las áreas donde se está estudiando la instalación de un posible servicio de cerca-

nías. Conociendo las dificultades que tiene la infraestructura y los tiempos de recorrido, pero también que no es fácil, aunque ha mejorado notablemente, la accesibilidad por carretera entre Murcia y Cartagena, sí creo que es un sitio en el que, ciertamente (y así está Renfe estudiando), podría existir la posibilidad, y merece la pena analizarlo a fondo, de crear un servicio que pudiera atraer suficientes clientes en las condiciones de operabilidad y cobertura de costes que el contrato-programa establece para los servicios de cercanías, y creo que un Murcia-Cartagena puede más o menos inscribirse en un sistema de ese tipo. Es un tema que está en estudio y, por tanto, no existe una decisión, pero es una de esas cosas sobre las que debo decirle, con honestidad, que creo que sí merece la pena estudiar a fondo y analizar, porque creo que pueden existir posibilidades.

En cuanto al tráfico de mercancías (y contesto un poco a todas las preguntas), Renfe está tratando de, en esa perspectiva del túnel del Canal de La Mancha y lo que puede tener de facilitación de tráfico ferroviarios de mercancías con el Reino Unido, situarse en esos tráfico con la utilización del Canal de La Mancha para intentar conseguir vender unos servicios que tengan clientes en el mercado y que le permitan estar presente en un tráfico de larga distancia, que es donde convencionalmente incluso parece que se acepta que el ferrocarril puede tener un hueco.

Desgraciadamente, hasta ahora, ha habido problemas, no imputables a Renfe, a la empresa explotadora del túnel del Canal de La Mancha que, por dificultades técnicas suyas, hasta ahora no ha podido facilitar a Renfe los datos imprescindibles para que la compañía pueda trasladar a los posibles exportadores del área de Aguilas los datos concretos del servicio que les puede ofrecer en cuanto a plazos, tiempos, etcétera. Consecuentemente, existe un retraso en la oferta concreta en la materialización a los exportadores de estos servicios que pueden ser útiles para toda la exportación de hortalizas del área de Aguilas. Insisto en que el problema está centrado en la empresa explotadora del Canal de La Mancha, y esperamos que a finales de este mes, como mucho primeros de noviembre, se puedan tener esos datos y, por tanto, se pueda perfilar una oferta, en términos de transporte combinado, interesante para las empresas exportadoras, que tendrán que tomar su decisión a la vista de los productos que se le ofrecen y una vez que se resuelva, como le digo, el paso por el eurotúnel y sean resueltos satisfactoriamente, mediante cambios en la legislación británica, los problemas que existían para que las cajas móviles de Renfe pudieran circular por la Gran Bretaña.

El conjunto de exportadores conoce estos temas, se les ha informado puntualmente, y esperamos que se pueda cerrar.

Respecto al plan estratégico, que fue tentativamente un soporte que se utilizó para la confección del contrato-programa, y que está siendo adaptado, lógicamente, a las previsiones del contrato-programa, lo que hace es una prognosis con carácter general de aquellos segmentos de mercado donde, en este horizonte de 1994 a 1998, en el cual, por mucho que se quiera, difícilmente se van a producir

cambios infraestructurales significativos (es un problema de plazos y tiempos, evidentemente habrá mejoras en las infraestructuras, de acuerdo con los desarrollos del PDI), pero su puesta en servicio total y su conversión en beneficios y mejoras derivadas de cambios de la infraestructura, difícilmente se va a plasmar en este período de 1994 a 1998 y, por tanto, hay que jugar básicamente con la infraestructura que existe. Lo que hace el plan estratégico y el contrato-programa, en definitiva, es una prognosis a la vista de los cambios que se están produciendo en la demanda de los usuarios, por la transformación de los hábitos e incluso la evolución de los otros medios de transporte, y tratar de buscar un conjunto de servicios que den respuesta a esos clientes para que se produzcan estas condiciones de contorno a las que hacía yo referencia.

Uno de los elementos que se constatan, desgraciada o afortunadamente, es un cambio profundo en los hábitos de transporte nocturno, de tal forma que, en un intervalo de distancia de 400 y hasta de 500 kilómetros en el límite, la gente está diciendo todos los días que no le interesa el transporte nocturno en ferrocarril, que son muchas horas y que prefiere en esos plazos utilizar los servicios diurnos, que han ganado en tiempo, o medios alternativos que tardan menos.

Consecuentemente, se está produciendo una caída acelerada de los tráficos nocturnos y, consecuentemente, la respuesta tiene que ser, como contempla el contrato-programa, el incrementar los servicios y mejorar los tiempos de viaje en las relaciones diurnas y un progresivo abandono, de forma ordenada, de los tráficos nocturnos, que puede ser compatible con su mantenimiento en determinados períodos de tiempo, salvo que la apuesta sea, con cargo al contribuyente, pasear un tren vacío por la vía, llevando al maquinista y los acompañantes, porque todos los días está diciendo el ciudadano que ese servicio no ha caído en sus preferencias, como cayeron mucho otros productos.

Respecto a Murcia, uno de los elementos que todos estamos seguros que puede ser importante para la mejora de los tiempos de viaje, en una perspectiva a más largo plazo, es la transformación, la elevación de la actual línea Madrid-Albacete-Valencia al estándar de 200-220, porque tendrá un efecto positivo en la reducción de los tiempos de viaje.

Lo que se está observando es que los tres Talgos que están funcionando han producido un vaciamiento de la relación nocturna que existía. Esta fue la razón que llevó a Renfe, en su momento, a solicitar el abandono de ese servicio, por más que posteriormente lo ha seguido manteniendo y espera mantenerlo durante un determinado período de tiempo, siendo tremendamente difícil su mantenimiento indefinido por los niveles de caída de cobertura que se ha producido.

Respecto a lo que usted me preguntaba del servicio de los estudiantes, debo señalarle que el análisis que Renfe hace sobre esa viabilidad en el texto del contrato-programa y, por tanto, de oportunidades de mercado, le lleva a una respuesta que no está en la línea de ver la posibilidad de explotar esos servicios, porque no ve que exista viabilidad de esa oferta, respecto a las que existen alternativamente,

para conseguir las coberturas de costes que necesita. Este es el caso concreto de la realización de nuevos servicios de ferrocarril con la universidad. El análisis que se hace en la situación actual, con las infraestructuras existentes en la Línea Alguazas-Molina-Murcia-Zaraiçe, no parece que sea posible ofrecer un servicio capaz de competir con los existentes alternativamente.

En resumen, más o menos, creo haberle contestado un poco a las preguntas que usted me hace. En síntesis, está en estudio y existe una posibilidad de avanzar en cuanto a Murcia-Cartagena en cuanto al tráfico de cercanías, que tendrá que moverse en los parámetros del contrato-programa, compitiendo con los otros modos de transporte. Existe un elemento de potenciación de los tráficos diurnos, hacia los cuales los usuarios van cada vez más. En el plano de mercancías, existe esta oferta de productos con el Reino Unido que esperamos se pueda materializar a finales de este mes, una vez que estén definidas, por parte de los operadores del túnel del Canal de la Mancha, las condiciones de explotación que le ofrecen a Renfe. Por lo que se refiere a la viabilidad de este servicio para universitarios, en base a la infraestructura y la competencia a otros modos de transporte por Renfe, se ve que no es posible atenderlo.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que el celo del señor Panadero y su eficacia se ha anticipado a contestar al señor Ríos a cuatro de las preguntas que había hecho, aunque formalmente había manifestado solamente dos. Como eso se lo tenemos que agradecer al señor Panadero, no obstante, con el máximo respeto al Diputado señor Ríos, si quiere alguna precisión adicional, respecto a las dos preguntas que no ha formulado puntualmente, está en su perfecto derecho a hacerlo.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Voy a hacer unas precisiones sobre las dos preguntas que no he formulado, pero que ha respondido anticipadamente el señor Secretario, y también sobre las que había presentado.

Esto es una pescadilla que se muerde la cola: Buen servicio, buena oferta, mejora la demanda. Si no hay demanda, la oferta decae. Yo creo que esa pescadilla que se muerde la cola es la que tendríamos que superar desde la actuación de Renfe y del propio Estado.

Fíjese qué concreta era mi pregunta: De los 1,6 billones de pesetas, que supone el contrato-programa para el año 1994-1998, ¿cuántas van a decaer en ese cuatrienio para mejorar el servicio de Renfe en nuestra región? ¿Qué actuaciones va a tener en conservación, en señalización, en mejora de la seguridad? ¿Qué actuaciones va a tener cada unidad de negocio? Porque fíjese usted, las mercancías dependen del tipo de funcionamiento que tenga el paquete exprés; de si la empresa va a funcionar por unidades de negocio, separadas a las que se les va a hacer decaer también sus déficit, sus deudas, etcétera. ¿De qué manera proyectamos a nuestra región y nosotros nos vemos receptores de ese contrato-programa? Ese era el objetivo de la pregunta general, de cómo tienen ustedes previsto que ese contrato-programa tenga las patas en todo el territorio, y que esté

asentado desde una oferta, no atomizada desde la empresa como yo lo veo ahora.

La empresa funciona muy bien para reducir costos. Ya ha anunciado que quiere reducir 160.000 millones de pesetas en los próximos años en ese contrato-programa. Eso está bien. Después atomiza cada unidad de negocios que le va a dar autonomía para funcionar y se plantea una actuación determinada. Nosotros somos receptores de lo que se llama necesidad de subvención del largo recorrido porque no nos encontramos en la cercanía. Al mismo tiempo vemos que el Estado no nos apoya en las inversiones para mejorar esas infraestructuras que usted anunciaba. Por eso, a mí, desde Murcia, me parece muy bien que usted me diga que nos alegremos de que se haga la mejora de velocidad de 200-220 Madrid-Albacete-Valencia, me parece fabuloso, pero es que la vemos a 145 kilómetros. Nosotros queremos mejorar la velocidad Cartagena-Murcia-Chinchilla-Albacete para estar en condiciones de velocidad y llegar a Madrid en menos de cuatro horas y media, a ser posible, para poder ser competitivos. Este era el objetivo de la primera pregunta.

Segunda pregunta. Ustedes dicen que Renfe está estudiando, pero lo que ocurre es que mientras estudia se pasa mucho tiempo. Sobre el ejemplo que usted ha citado de Aguilas le tengo que decir que Aguilas significa una facturación de 30.000 millones de pesetas en lechugas y en tomates. Esta petición no es de este año, es del año pasado, y lleva año y medio estudiándose con dificultades con la empresa gestora del túnel. Pues bien, esas empresas de tomates y lechugas en Murcia, Mazarrón y Aguilas, pagan en transporte de carreteras 7.000 millones de pesetas. ¿Para Renfe es una especie de quesito apetitoso entrar en ese mercado para captar ese negocio? ¿Sí o no? ¿Se ha sido agresivo, se ha sido luchador por ese negocio? Yo creo que no porque ha pasado un año y pico. Usted nos anuncia algo positivo: que para diciembre va a estar. Pues bien, nos alegramos porque en el futuro va a poder salir. Pero es que eso incide, y usted lo sabe también, en lo que pagamos nosotros desde las dos partes de los presupuestos; desde los presupuestos del Estado pagamos una parte de la subvención y desde los presupuestos regionales pagamos el mantenimiento de la línea de Aguilas, que nos sale más caro porque la utilización es menor, mientras que estando usado ese tramo por mercancías se reduciría lo que tendríamos que aportar como región, vía los impuestos regionales. Esta era la otra parte de la pregunta.

Me alegro de lo que ocurre en el tema de las cercanías de Cartagena. No lo veo así respecto a los estudiantes. De Cartagena a Murcia vienen, aproximadamente, 3.000 ó 4.000 estudiantes todos los días en autobuses o en ferrocarril. Este servicio combinado que yo le decía de Cartagena-Murcia con la universidad, sin moverse de la estación pueden hacerlo con el ferrocarril; de otra forma el transporte sería combinado. Yo creo que no se debe dejar el autobús porque ya es competitivo. Debían de buscarse otras ofertas. Así es como yo lo veo. No es bueno para los murciaños que podamos perder eso.

Por último, señor Presidente, me voy a referir al tema de los expresos. Esta mañana la Presidenta hablaba no de

supresión, sino de cambio de servicios. Pero es que Renfe lo que planteó fue la supresión de un expreso a partir del 25 de septiembre. En el ahorro que quiere tener Renfe se plantea suprimir los expresos. Yo he hecho un viaje a Algeciras la semana pasada con motivo de mi actividad política parlamentaria. A las nueve de la noche me monté en el expreso y me bajé a las nueve de la mañana, doce horas. Usted entenderá que porque iba durmiendo se puede sobrellevar; si puedes dormir, si no no se puede sobrellevar. Ese servicio quizá no sea rentable, pero ¿por cuál se sustituye?

Fíjese el dilema en que se encuentra la región de la que le estoy hablando. El tren de la mañana se mantiene porque lo paga la comunidad; el tren de las seis o las siete de la mañana mientras la comunidad esté haciendo frente al déficit lo mantendrá. Después hay un Talgo y el expreso. Si se retira éste y la comunidad lo mantiene, ¿qué servicio tiene de ferrocarril el que viene a Madrid? O la vuelta del Talgo o de los dos Talgos que ahora mismo puedan existir. Haciendo una comparación, Alicante tiene siete trenes Talgo diarios. Usted me dirá: Son los mismos habitantes pero usan más el ferrocarril; úsenlo ustedes más. Claro, si yo para venir a Madrid tuviera la seguridad de que tengo tres posibilidades de volverme a mi región usando ferrocarril, a lo mejor me arriesgaría más, pero si no lo tengo, ¿sabe usted lo que hago? Coger el coche y venirme al Congreso de los Diputados, porque cuando termino me monto en el coche, me voy y en tres horas y media o cuatro horas estoy allí. ¿Qué se debería hacer desde la idea competitiva? Hagamos una oferta competente para que los demandantes de este servicio usen el ferrocarril. En ese sentido va mi pregunta. ¿Cómo se está trabajando? Porque se ha aplazado la decisión. Usted ha dicho muy bien que se ha aplazado la decisión de suprimir o de cerrar estos servicios de expresos mientras se negocia o se discute con la comunidad. ¿Cómo se va a abordar? Esa es la información que usted ha venido a dar. ¿Pero sobre qué posición se está trabajando? ¿El expreso Murcia-Madrid va a ser sustituido por otro servicio o no? Es decir, ¿va a haber un Talgo que sustituya a éste que salga a las cinco, a las seis, a las ocho, no sé cuál, o simplemente se suprime y nos quedamos con lo que tenemos ahora mismo? A lo mejor estoy mal informado y no quiero equivocarme con los servicios de Talgo que tenemos. No quiero entrar en discusiones de ese tipo. El expreso de Barcelona, con la comunicación hacia el arco mediterráneo, una región exportadora, una región que tiene voluntad de comunicación mediterránea, que el PDI habla de que el foco del transporte más importante es precisamente el eje Almería-Murcia-Gerona, el máximo consumidor de transporte, ¿cómo es posible que se plantee también suprimirlo? ¿Por cuál se va a sustituir?

En suma, no me estoy posicionando en servicios obsoletos. Yo no quiero aparecer pidiendo el tren de carbón. No estoy defendiendo eso; estoy defendiendo que a la parte periférica no se nos condene, como decía esta mañana a la Presidenta de Renfe, a una sola oferta. Yo lo comparaba con Alicante, pero le puedo hablar de Sevilla, que tiene Talgo, tiene AVE, tiene aeropuerto y tiene autovía, por tanto, salen en coche, salen en ferrocarril, salen en AVE y

salen en avión. Y yo digo que no igual, porque no somos los mismos habitantes, pero ¿por qué no se nos da la posibilidad de tener un enganche, yo no digo de golpe y porrazo, a medio plazo, para que podamos tener también la oferta del ferrocarril y no perder? Usted hablaba antes de Zaráiche, de que ya estaba levantada la vía. Desde Espinardo a Murcia por Zaráiche ya no existe; es una autovía de acceso a Murcia. Está solamente la Estrella de Levante o la empresa famosa que pueda existir allá. En fin, en cuanto se deja de usar una infraestructura ferroviaria por un servicio, se levanta, se deteriora y no se recupera. En ese sentido yo le planteaba estas precisiones.

Nada más, señor Presidente, y le agradezco la benevolencia para con estas preguntas.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Señoría, yo creía y en parte en ese supuesto quizás equivocadamente me he apoyado en la exposición que esta mañana se había producido del contrato-programa.

Como usted sabe, los 1,6 billones a los que afecta el contrato-programa excluyen todo tipo de inversión de la que pudiéramos decir de cambio estructural, o de no cambio estructural, que va más allá del simple mantenimiento de vía y de financiación de los servicios, porque esas inversiones figurarán en los presupuestos del Ministerio y en ese esquema de separación de actuaciones. Por tanto, ¿qué cantidades estarán previstas? La referencia evidentemente es el PDI y en ese contexto su materialización de ejecución, año a año, aparecerá en los presupuestos del Estado. No tienen hasta el momento un marco envolvente de concreción en este plazo que supone el contrato-programa hasta 1998. ¿Qué sucede? Que hacer una distribución de estos 1,6 billones territorialmente pertenece al ejercicio de lo abstracto, y sobre todo a un elemento en el que podemos perder muy probablemente el tiempo sin llegar a ningún acuerdo porque va a partir de posiciones preconcebidas. Me explico por qué.

En la materialización del dinero que va para conservación y mantenimiento de la infraestructura es obvio que es relativamente fácil sacar estándares de tipo de vía, de mantenimiento, etcétera. Y no me lo pregunte porque no lo tengo en la cabeza. Si está interesado le puedo facilitar los estándares de mantenimiento que se barajan. Pone los kilómetros y tiene usted una cierta territorialización del gasto, con lo absurdo que es hacer estas cosas en una hora lineal, dicho sea de paso, porque si uno invierte en mejorar la infraestructura de Madrid a Albacete puede que no se haya gastado un duro en Murcia, pero me parece que los que van y vienen de Murcia van a disfrutar de ello porque la mejora de velocidad que se haya conseguido beneficia a todos. Entonces ¿se puede territorializar del beneficio de esa obra al espacio físico en el que se ha hecho la inversión? Bueno, ejercicios se pueden hacer, unos son más útiles y otros más inútiles. Ese, que goza de gran aceptación, me parece que desde una óptica lógica de movilidad y de

transporte carece de todo interés en esa territorialización, pero evidentemente se puede de alguna forma hacer. La distribución de las subvenciones del tráfico, las de cercanías sí que más o menos se pueden hacer porque responden a un ámbito concreto. Pero, por ejemplo, la subvención de las pérdidas de tráfico de largo recorrido que sean asignables a un recorrido concreto ¿cómo se distribuyen? Por ejemplo, en una relación Madrid-Cartagena. ¿A Madrid, a Cartagena, a Murcia, a Albacete, a los pueblos intermedios? ¿Cómo se hace? Desde luego, yo creo que se pueden hacer ejercicios; pero me lo tendrían que mandar mucho y lo haría con todo mi escepticismo, porque creo que no van a servir para nada porque van a partir de un elemento *a priori* de dónde lo asigna usted. Es el mantenimiento de un servicio cuya territorialización veo sumamente difícil. Por eso, hacer un encuadre de la asignación de ese 1,6 billones territorialmente parece muy difícil —es una opinión personal técnica— y probablemente sus resultados no gustarían, con lo cual sería incontestados porque, razonablemente, si es en función del nivel de protesta que se produce más bien habría que asignar a ciertos elementos periféricos el gasto de esa inversión. Por ejemplo, la supresión de Madrid-Cartagena yo desconozco que en la Comunidad de Madrid haya producido reacciones. Sí en la de Murcia; por tanto parece que es un gasto que habría que asignar a Murcia. Podría ser un criterio que sería contestado, evidentemente, empezando por su señoría. ¿Ve cómo resulta imposible hacerlo? Cuando yo he hablado, por ejemplo, de Madrid a Albacete, es una actuación (he hecho la línea actual de Madrid-Albacete-Valencia) en que la elevación 200-220 entre Madrid-Albacete, le guste o no le guste, acerca el tiempo de Murcia. Como la salida norte, que no le coge a usted, la del Guadarrama mejora la comunicación de toda la cornisa cantábrica, por más que no se haga en ningún sitio. Por tanto, tenía elementos.

Me habla de Aguilas. De acuerdo con el convenio, tengo ciertas discrepancias de que reduzca la participación de la comunidad autónoma. Yo diría que no. En cualquier caso, claro que es un mercado interesante para Renfe, muy interesante, y por eso ha intentado meterse. Pero si yo tengo que hacer una oferta y mi competitividad depende de que paso por un sitio obligado que es el túnel del Canal de la Mancha y el que lo explota no me dice cuándo voy a pasar ni qué me va a cobrar, pues mientras no me lo diga, qué oferta quiere que le pase yo a mis posibles clientes. Estoy maniatado. No le puedo pasar oferta por muy interesante que sea, porque no tengo los datos para conformar la oferta de un elemento que es vital en la mejora de la competitividad.

Uno de los problemas del transporte —no es sólo problema de infraestructura— es que esto de los monopolios es muy malo, sobre todo en transporte internacional, y ha estado excluyendo a Renfe. Yo espero que la directiva aprobada en el marco comunitario de ruptura de monopolios y de permitir encaminamientos de origen a término permita resolverlo. Porque ¿sabe usted lo que pasa? Cuando Renfe lleva el material a Francia, se acabó la Renfe, empieza la SNCF, y a Renfe le puede ser muy interesante pero a lo mejor a la SNCF no, y se puede pudrir

—y no es un problema de cambio de ancho— el material en una esquina; y si tiene que pasar al Reino Unido, tres cuartas de lo mismo. Por eso no ha funcionado —y esto es un análisis histórico— el transporte internacional en Europa, porque no ha existido un operador de origen a término. Y no es un problema de Renfe; es un problema estructural que va más allá de arreglar las vías. Yo espero que esa directiva permita resolver ese tema y en base a ella Renfe está montando esa oferta que espera hacer competitiva: poder operar de origen a término en una *joint venture* con otras empresas ferroviarias, pero rompiendo el sistema tradicional ese producto.

La alternativa. Probablemente su señoría va a discrepar pero, salvo aficionados a los modos, yo creo que la gente no va en ferrocarril. La demanda no es ir en ferrocarril. La demanda es ir de un punto a otro en unas determinadas condiciones adecuadas de calidad, tiempo, etcétera, con un modo que lo sirva. Evidentemente hay movimientos internos de modo. Cuando se hacen prospecciones de mercado —y el mensaje de Renfe es claramente competitivo porque, además, es el arco en el que se instaura la explotación del transporte ferroviario en los próximos años de acuerdo a la directiva—, no solamente es ser competitivo ocupar espacios, es ocupar espacios teniendo en cuenta el coste al que se ocupa. Usted y yo podemos montar una fábrica para hacer coches e intentar ser competitivos con la Volkswagen. Me temo que tenemos mal futuro porque nuestros costes de producción nos pueden llevar a producir coches pero sin encontrar clientes. Por tanto, son dos aspectos que hay que tener en cuenta a la hora de tratar de ubicar los espacios del ferrocarril.

En resumen, es muy difícil la territorialización del contrato-programa; muy difícil. Sí que le puedo decir que en las posibles supresiones de servicios, en la transformación interna que el contrato-programa lleva implícito de pasar de un ferrocarril que se encuentra en estos momentos en muchas de sus áreas tradicionales absolutamente desarbolado a un ferrocarril perfectamente asentado con sus huecos de mercado perfectamente definidos y perfectamente posicionado, va a haber que hacer cambios, mejorando los servicios en lo posible, tratando de adaptarse mejor a los deseos del cliente, reduciendo los costes, mejorando los tiempos de viaje, etcétera. En todo caso, la óptica que nosotros tenemos es intermodal y si bien el contexto general de los servicios para el largo recorrido establece su cobertura en costes pagados por el usuario sin aportaciones del Estado —éste es el horizonte de referencia que no se alcanza aún en el año 1998 pero se sitúa cerca—, no dice que tenga que ser de todos y cada uno de los servicios, sino el global. Y nosotros contemplamos que cualquier supresión de servicios —y aquí lo estamos haciendo— debe ser hecha desde la contemplación del conjunto de servicios que existen en ese modo y en otros, de tal forma que en todo caso quede garantizada una suficiente cobertura de las necesidades de transporte en modo público dentro de o en cada una de las regiones. Ese es el objetivo. Con ese elemento se van a realizar las decisiones. Lamento decirlo pero resulta prácticamente imposible, como ya le he dicho, la territorialización que usted me pide de los recursos del

contrato-programa, fuera de los de cercanías, que es lo más fácil de hacer y también lo que menos interés tiene.

Respecto a las inversiones, ya le he hecho la referencia al PDI, en el que sí hay una visualización clara.

Respecto a alguna de las ofertas, a veces se encuentra uno, como el caso de Aguilas, con que los elementos estructurales que inciden en Renfe para dificultar su mejora —y el área de transporte combinado es uno de los que está teniendo importantes mejoras—, dependen de factores externos para posicionarse sobre todo en el mercado internacional. Y sin resolver esas incógnitas que en nada dependen de Renfe, difícilmente se puede materializar en elementos efectivos el deseo de ocupar mayores cuotas de mercado. **(El señor Ríos Martínez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Consideraba el debate terminado por lo que respecta a las preguntas de Murcia, pero si hay algo muy significativo, señor Ríos, no le voy a dejar en estos momentos con el sentimiento de que, aparte de que tenga dificultades de transportes Madrid-Murcia, tenga dificultades para expresarlas en esta Cámara. Rápidamente, por favor.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Seré breve, señor Presidente.

Hablar de territorialización es hablar de inversiones que se van a hacer para mejorar la red, para señalizar, etcétera, y si es posible, y se tiene previsto o no, en función de que se vaya a acometer un tramo. Pero no había pedido la palabra por esto. He pedido la palabra por el tema de los dos expresos que no me ha quedado claro qué va a pasar con ellos. Es decir, ¿van a ser sustituidos? Por lo que usted me ha dicho en la intervención es que se estudia la solución intermodal incluido el autobús. Las preguntas eran sobre el expreso de Cartagena-Murcia-Madrid y el expreso Cartagena-Barcelona, que se está estudiando la mejora del servicio que ahora mismo se presta. Quisiera que me precisara en qué sentido va esto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Panadero, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Respecto al expreso Cartagena-Barcelona no existe ninguna solicitud por parte de Renfe, en este momento, de supresión del servicio. Sí es cierto que es un servicio en el que ha caído en picado la ocupación —esto es un dato objetivo; subjetivas pueden ser las razones—, que tiene unos niveles de cobertura altamente preocupantes y que va a requerir de actuaciones radicales para su mejora o, si no, un análisis a fondo sobre la viabilidad de su sustitución, teniendo en cuenta qué otras alternativas puedan existir. No existe ninguna decisión fuera de esa preocupación.

En el caso del expreso Cartagena-Madrid existe la autorización para la supresión del servicio. Renfe, en ese contexto, vista la caída (ocupaciones menores del 36 por ciento), una caída pronunciada y picada, y que en el período invernal o fuera de la temporada alta se reduce a ni-

veles aún mucho menores, está manteniendo el servicio y teniendo conversaciones con la comunidad autónoma que no sé fructificarán en algún tipo de acuerdo o finalmente se producirá la sustitución del tren. Está autorizada la supresión del tren por el Ministerio a Renfe desde septiembre.

El señor **RIOS MARTINEZ**: ¿No sustitución, supresión?

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Supresión. Renfe lo solicitó y, a la vista de los servicios que existían por todos los modos —Talgo, etcétera—, la cobertura, el nivel de ocupación y los déficit que tenía la supresión de este servicio fue autorizada por el Ministerio en el mes de septiembre y se sigue manteniendo por Renfe el servicio, buscando una solución, a petición de la comunidad autónoma, que yo veo francamente difícil que pueda ser compatible con las cuentas de explotación. Pero la situación es la que le he descrito.

— **PREVISIONES DE REESTRUCTURACION DE LOS SERVICIOS DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES (RENFE) EN LA PROVINCIA DE LA CORUÑA. FORMULADA POR EL SEÑOR FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 181/000945.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al último punto del orden del día, al punto 15, en el que se le pregunta al señor Panadero sobre las previsiones de reestructuración de los servicios de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles en la provincia de La Coruña. El autor de la pregunta es el señor Fernández de Mesa pero, en su ausencia, va a defender y plantear dicha pregunta el señor Martínez Villaseñor, del Grupo Popular.

El señor **MARTINEZ-VILLASEÑOR GARCIA**: Dada la altura del día en que nos encontramos y que coincide la celebración de esta Comisión con la de Industria, en la que está interviniendo mi compañero Fernández de Mesa, que es el que formula esta pregunta, yo me limito, en la seguridad de que el señor Panadero nos dará una amplia información sobre el tema, a plantear la pregunta en sus propios términos: ¿Cuáles son las previsiones de reestructuración de los servicios de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe, en la provincia de La Coruña?

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

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): El tráfico de largo recorrido básicamente entre La Coruña y Madrid, tanto en la relación directa como en la que existe entre La Coruña y Alicante, los dos Talgo o los dos Estrella que existen entre La Coruña y Ferrol con Madrid se en-

cuentran afectados por el mal —y hacía referencia anteriormente a ello— de los servicios nocturnos; casi se puede decir que vienen caracterizados por dos aspectos. Por un lado, el ciudadano está diciendo claramente que cada vez le interesa menos estar muchas horas metido en un tren, se traslada hacia otras alternativas y, por otro, porque es muy cara su producción, tiene la desventaja de que sus servicios de más alta calidad se encuentran, en cierta medida, compitiendo con los servicios aéreos que han tenido una reducción importante, en términos constantes, de sus valores y está produciéndose un desplazamiento de los usuarios hacia el avión. Al mismo tiempo, en sus segmentos de menor precio y por tanto más incómodos, como son las plazas sentadas, el usuario o bien se está trasladando, igual que en el primer caso, hacia su vehículo particular o bien hacia el autobús, porque entiende —supongo yo— que le ofrece unos niveles de confortabilidad similar y, desde luego, a mucho menor precio, con la diferencia de que en los dos casos primeros se produce una cobertura de costes que no se produce en el ferrocarril. Ese es un mal general de todo el sistema y que desgraciadamente se produce también en el caso de La Coruña.

No obstante, nuestra filosofía en este tema es que dadas las peculiares características de alejamiento que tiene La Coruña respecto a la meseta, poniendo Madrid como elemento de referencia —no es que sea el ombligo del mundo—, el proceso en el que están las autovías, que es evidente que aún distan desgraciadamente de que sea un proceso de inauguración que nos permita mañana mismo empezar a disfrutarlas, teniendo en cuenta que pese a que Galicia disfruta de una red amplia de aeropuertos los tráfico cruzan zonas con dificultades de acceso a los aeropuertos, y pese a la mejora que se ha producido en los servicios de autobuses, nuestra teoría es que hay que hacer todos los esfuerzos inimaginables para reducir los costes de explotación, como primer elemento, e intentar realizar todas las mejoras de calidad de servicio y de atracción para los usuarios que permitan mejorar las coberturas. En estos momentos, pese a que sus índices son francamente lamentables, en términos económicos, nuestro esquema es que, hoy por hoy, tal como lo vemos, son servicios que hay que seguir manteniendo, tratando de consolidarlos, y que en tanto no se produzcan otras soluciones que permitan, por otros modos, conseguir mejores tiempos y mayor accesibilidad, no entrarían en el esquema que nos planteamos de reducciones de servicios. Sin embargo, sí que le digo que económicamente y desde la aceptación de los usuarios (no es sólo una variable económica, es que hay una caída importante de los usuarios) son trenes con dificultades.

Respecto a los servicios de tipo regional, se han mejorado los que discurren entre Vigo, Santiago y Coruña en una transformación última que, como sabe, ha consistido básicamente en reducción de paradas intermedias para tratar de mejorar los tiempos. Es un corredor en el que no creemos que existan problemas y en el que se puede producir una ganancia neta y una mejora en la calidad de los servicios.

Respecto a otro conjunto de tráfico, fundamentalmente de tipo regional, entre La Coruña, Lugo y Orense y la propia Coruña y Ferrol, nos encontramos con que la me-

jora de la infraestructura viaria y de la calidad de los servicios está poniendo en una situación verdaderamente difícil el inscribir esos servicios dentro de las coberturas de costes compatibles con el contrato-programa. Por tanto, nos planteamos que en un cierto horizonte y después de realizar todas las mejoras posibles de reducciones de costes y de actuaciones tendentes a aumentar la ocupación, y por consiguiente los ingresos, si no se producen los resultados favorables que todos deseamos, tendrán que iniciarse negociaciones con la Xunta de Galicia para estudiar si realmente existe un interés en el mantenimiento de estos servicios porque cubren una demanda social que es necesario mantener y, en ese caso, tratar de buscar acuerdos de cofinanciación de algunos de estos servicios. En tanto que otros, como le he indicado, no presentan ningún problema, lo cual no quiere decir que no requieran de importantes subvenciones, pero se mueven en niveles perfectamente compatibles con los escenarios del contrato-programa en

tanto que, como le señalaba, hay algunos otros en que no es así.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Panadero.

Llegamos al término de nuestra sesión parlamentaria de esta tarde. Agradezco al señor Diputado su presencia y le pido al señor Panadero que no interprete como falta de cortesía o de interés la ausencia de muchos Diputados y miembros de la Mesa esta tarde, en esta reunión, porque me consta que en gran parte ha sido debida por falta debidamente justificada, de medios de transportes adecuados para flexibilizar su actuación parlamentaria y política en las respectivas circunscripciones. Ruego que lo comprenda y al mismo tiempo les disculpe. Muchas gracias, señor Panadero.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y treinta minutos de la noche.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961