



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1994

V Legislatura

Núm. 363

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 30

celebrada el martes, 29 de noviembre de 1994

Página

ORDEN DEL DIA:

Comparecencias:

- Del señor Presidente del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA (Abejón Adámez), para informar sobre las relaciones contractuales mantenidas en el ámbito de sus responsabilidades con la empresa Control y Aplicaciones, CAE. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/001243) 11222
- De la señora Presidenta de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, RENFE (Sala i Schnorkowski), para informar sobre las relaciones contractuales mantenidas en el ámbito de sus responsabilidades con la empresa Control y Aplicaciones, CAE. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/001244) 11232
- Del señor Presidente de la Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento del Suelo (González-Haba González), para informar sobre las relaciones contractuales mantenidas en el ámbito de sus responsabilidades con la empresa Control y Aplicaciones, CAE. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/001245) 11239

- Del señor Presidente de Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVE (Martín Baranda), para informar sobre las relaciones contractuales mantenidas en el ámbito de sus responsabilidades con la empresa Control y Aplicaciones, CAE. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/001246) 11248

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

CELEBRACION DE LAS SIGUIENTES COMPARENCIAS:

- DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA (AENA) (ABEJON ADAMEZ), PARA INFORMAR SOBRE LAS RELACIONES CONTRACTUALES MANTENIDAS EN EL AMBITO DE SUS RESPONSABILIDADES CON LA EMPRESA CONTROL Y APLICACIONES (CAE). A PETICION DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/001243.)

El señor **PRESIDENTE**: Iniciamos nuestra sesión de trabajo del día de hoy, número 30 de esta Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente. Tengo que anticipar que se compone, de cuatro comparecencias importantes y una pregunta, que se formulará al final, a petición del Presidente de la Mesa del Congreso. La pregunta, de un Diputado del Grupo Popular, se contestará al final de la reunión, después de las comparecencias.

El segundo tema que quería especificar es que está prevista una hora de duración por cada comparecencia para poder tratar los temas con suficiente claridad, dada la importancia que revisten las comparecencias que hoy tenemos ante esta Comisión. Quiero anunciar también que las cuatro comparecencias se producen a petición del propio Gobierno y qué duda cabe que son del máximo interés para los miembros de esta Cámara. Advierto que tenemos una hora para cada comparecencia. Pido a los comparecientes y por tanto, al Presidente de AENA que, por favor, adapten su intervención al motivo concreto de la comparecencia, que es precisamente —y la voy a leer— la siguiente: Comparecencia del Presidente del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) ante la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, para informar sobre las relaciones contractuales mantenidas en el ámbito de sus responsabilidades con la empresa Control y Aplicaciones (CAE). Ruego precisión y que se ajusten al motivo de la comparecencia, por un lado, al compareciente y, por otro lado, a los portavoces de los distintos grupos políticos. Les pido la misma línea de actuación para que en la reunión se pueda dar satisfacción a todas la cuestiones.

Finalmente, quiero anunciar que el procedimiento que vamos a seguir en estas cuatro comparecencias de la sesión de hoy, va a ser, en primer lugar, la intervención del compareciente, y después, de mayor a menor, terminando el

portavoz del Grupo Socialista, vamos a proceder a dar la palabra a los distintos portavoces, como decía, de mayor a menor, según acuerdo de la Mesa.

En consecuencia, sin más dilación, damos la palabra al señor Abejón, Presidente de AENA.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA (AENA)** (Abejón Adámez): Buenos días, señor Presidente, señorías.

Comparezco a petición del Gobierno para informar ante la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente del Congreso sobre los contratos que la empresa CAE ha tenido con el organismo que me honro en presidir. Ampliando un poco las fechas que pueden ser de interés para SS. SS., porque habíamos previsto que se alargaría más allá del período de funcionamiento de AENA que, como SS. SS. saben, se inició en 1991, hemos prolongado la búsqueda de documentación y de contratos y nos hemos retrotraído hasta 1989, para que coincidiera con la época de contratos importantes en materia de infraestructura aeroportuaria en varios aeropuertos españoles. Por tanto, la información que voy a suministrar se refiere a contratos de la citada empresa o bien con el organismo autónomo Aeropuertos Nacionales o bien con el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. Además, en dos modalidades, bien contratos a los que la citada empresa, directamente o en UTE con otras empresas, se ha presentado, ha concursado y ha contratado con nosotros, o bien, en la medida de lo posible —que creemos que es completa—, en aquellos casos que, sin haber sido contratista principal de una obra, dado que su especialidad parece circunscribirse a temas eléctricos de control, etcétera, ha sido subcontratista de una obra más importante, de una obra completa contratada con otra empresa.

He facilitado a la Presidencia varias copias del documento base de mi intervención para que SS. SS. puedan seguirla con cierta comodidad. Por lo menos, creo que disponemos de un ejemplar por grupo parlamentario.

Sin más dilación, paso a hacer una somera descripción de los contratos a los que nos estamos refiriendo. Evidentemente, reconozco... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, señor Presidente de AENA. Tenemos una dificultad de tipo logístico. Falta una persona, que es el ujier, para repartir los papeles. Rogaría que algún colega, sin ningún tipo de detrimento de su prestigio como Diputado, preste el servicio al resto de los colegas de repartirlos, para poder hacer el seguimiento de una forma apropiada.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA (AENA)** (Abejón Adámez): Entrando en materia, y rogando se me disculpe lo forzosamente aburrido de la intervención... (El señor Fernández de Troconiz Marcos: ¿Uno por Grupo?)

Uno por Grupo. No sé si nos sobra algún ejemplar.

El señor **PRESIDENTE**: Sus señorías pueden estar perfectamente tranquilos porque en cinco minutos habrá fotocopias, como sea, para todo el mundo.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA (AENA)** (Abejón Adámez): Deben faltar muy pocas. No sabíamos la logística a seguir. Pido disculpas a la Presidencia. Preveía menos expectación, de todas formas.

El señor **PRESIDENTE**: Sabía que no. Siempre que viene, la expectación es importante.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA (AENA)** (Abejón Adámez): Vamos a pasar revista muy rápidamente, porque la documentación es un poco tediosa, a los siguientes casos: en los concursos a los que la empresa CAE se ha presentado durante los años 1989, 1990, 1991, 1992, 1993 o el presente 1994, cuál es el importe que ha ofertado, cuál fue el importe de adjudicación y qué empresa, CAE u otra, fue la adjudicataria.

En el año 1989, el OAN contrató el proyecto de instalación eléctrica de 400 Hz. para suministro de aeronaves en el aeropuerto de Barcelona. El importe de licitación era de 645.438.354 pesetas. Se presentó la empresa CAE, con una oferta de 400.178.571 pesetas, y le fue adjudicado.

En los años 1990 y 1992 no hay ningún concurso al que se presentase CAE y, por lo tanto, no aparece en la relación. En el año 1991, todavía funcionando el organismo autónomo, aparece un concurso para el aeropuerto de Girona, de renovación y ampliación del balizamiento. El importe de licitación era de 204.255.979 pesetas. El importe que ofertó CAE fue de 184.553.926 pesetas, y hubo una oferta más baja y no se le adjudicó.

En el año 1993 —insisto en que en los años 1990 y 1992 no hubo ningún concurso y en 1991 el que he citado—, el concurso era para un sistema de control inteligente para la gestión centralizada de las instalaciones electromecánicas y climatización en el aeropuerto de Gran Canaria. El importe de licitación era de 24.964.398 pesetas. El importe ofertado por CAE fue el mismo y le fue adjudicado.

Ya en el año 1993 aparece un concurso sobre subestación intemperie reductora 45/15 Kv. en el aeropuerto de Madrid (Barajas). El importe de licitación era de 736.217.300 pesetas, el importe ofertado por CAE, en una UTE con Dragados, era de 467.878.788 pesetas, y no fue adjudicado a CAE. Es de observar que el importe de adjudicación fue inferior al de licitación, pero superior al de la empresa CAE, porque la oferta técnica era superior.

En el año 1993 aparece otro concurso para adquisición e instalación de un sistema de alimentación ininterrumpida a 250 Kv. en el aeropuerto de Madrid-Barajas. El importe de licitación era de 30 millones de pesetas, el importe ofertado por CAE era de 24.930.688 pesetas, y tampoco le fue adjudicado. Se lo adjudicó a otra empresa porque había ofertas inferiores..

En el año 1993 también aparece adquisición e instalación de un sistema de control de accesos para el aeropuerto de Vitoria. El importe de la licitación era de 26.500.000 pesetas, la oferta de CAE era de 20.382.117 pesetas, y fue adjudicado a otra empresa con un importe inferior al de licitación pero superior al de CAE.

En el año 1993 también aparece en el aeropuerto de Almería la remodelación de la central eléctrica. El importe de licitación fue de 119.887.244 pesetas y se declaró desierto; por tanto, hubo una contratación directa en la que el importe ofertado por CAE fue de 149.330.207 pesetas, en adjudicación directa, que tampoco se le adjudicó a CAE porque una de las otras tres ofertas era más ventajosa que la de CAE.

Seguimos con el año 1993, aparece suministro e instalación de un control de accesos en el aeropuerto de Ibiza. El importe de licitación era de 60.740.000 pesetas, la oferta de CAE era de 44.444.808 pesetas, y tampoco se le adjudicó a CAE. El adjudicatario había hecho una oferta inferior a la del importe de licitación pero superior a la de CAE, y se le adjudicó porque las condiciones técnicas eran mejores.

Aparece, en el año 1993, la redacción del proyecto y ejecución de obra en el balizamiento de costa en el aeropuerto de La Palma, por un importe de licitación de 200 millones de pesetas. El importe ofertado por CAE es de 114.878.178 pesetas y tampoco se le adjudica a CAE, siendo el importe de adjudicación ligeramente superior al de CAE, pero con mejores condiciones técnicas.

También en 1993 aparece la transformación de grupos de continuidad en USIS del aeropuerto de Málaga, con 90 millones de pesetas de importe de licitación. La oferta de CAE se parece mucho al importe de licitación, 89.903.683 pesetas, y se adjudica, por un importe inferior, a otra empresa.

En el año 1993, en el aeropuerto de Zaragoza, aparece la iluminación de plataforma con un importe de 57 millones de pesetas. El importe ofertado por CAE supera el importe de licitación, porque entiende que hay errores y oferta otra cantidad, y se adjudica a otra empresa por el importe límite.

En el año 1993 aparece, en el aeropuerto de Fuerteventura, una nueva central eléctrica por un importe de licitación de 643.500.000 pesetas. El importe que oferta CAE es de 520.014.602 pesetas y tampoco se le adjudica a CAE porque hay otra oferta económica y técnicamente mejor y más barata.

En 1993 aparece también en el aeropuerto de Bilbao, la sustitución de cable de balizamientos, por un importe de licitación de 67 millones de pesetas, la oferta de CAE es de 46.125.989, y tampoco se le adjudica porque hay otra técnicamente mejor y más barata.

Entramos ya en el año 1994 y en el aeropuerto de Tenerife-Norte y Tenerife-Sur, tenemos la adquisición, instalación y puesta en servicio de una red multiservicio, con un importe de licitación de 150 millones. CAE se presenta con una UTE con Dragados al 50 por ciento y una oferta de 111.884.411 pesetas, y no se le adjudica tampoco. Es un proyecto donde los factores de telecomunicación son importantes, y se le adjudica a una empresa que hace una oferta técnicamente mejor, aunque superior en importe a la de CAE.

Damos un salto y pasamos al año 1993 otra vez, porque aquí se sigue un orden distinto. Aparece la nueva red de distribución de baja tensión en la terminal internacional del aeropuerto de Madrid-Barajas, por un importe de licitación de 98.982.700 pesetas, la oferta de CAE es de 69.089.588 pesetas, y tampoco se le adjudica porque hay una más barata.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón señor Abejón.

Le rogaría que, dado que la comparecencia es para explicar las relaciones contractuales con la empresa que usted preside —y precisamente la información que está dando es muy valiosa—, creo que puede interesar más a los señores Diputados conocer aquellas adjudicaciones que ha tenido la empresa CAE con AENA en estos momentos y entrar en su detalle, porque llevamos diez minutos de exposición y habíamos repartido ya el tiempo para réplicas y dúplicas apropiadamente. Por tanto, disponiendo los señores Diputados de toda la información sobre todas las licitaciones en las que ha participado, creo que sería mejor que se detuviera más en aquellos contratos que sí han sido adjudicados a CAE y ver en qué condiciones.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA (AENA)** (Abejón Adámez): Resumimos entonces muy rápidamente y así SS. SS. pueden hacer preguntas concretas sobre el caso.

Se le ha adjudicado a CAE, en el año 1989, un contrato; en el año 1990 no se presentó a ningún concurso y no se le adjudicó nada, consecuentemente. En 1991 se presentó a un concurso y no se le adjudicó. En el año 1992 no se presentó a ningún concurso y, consecuentemente, no se le adjudicó ninguno. En el año 1993 se presentó a trece concursos que suponían un importe de licitación de 2.265.445.802 pesetas y sólo se le adjudicó uno, por importe de 24.964.238 pesetas; esto supone aproximadamente el 1,4 o el 1,5 por ciento de la licitación en este área. En el año 1994 se ha presentado a varios concursos, pero hay todavía diez pendientes. Por tanto, no sabemos cuál será el resultado final, pero de los ocho que ya están adjudicados, se le ha adjudicado uno, por valor de 6.584.183 pesetas. Esto supone una cifra del 0,6 por ciento.

También habría que citar que se ha presentado durante estos años a algunos pedidos de suministro de repuestos, etcétera, que suponen un importe del orden de diez millones de pesetas. A eso habría que añadir las obras o proyectos en los que no ha sido contratista principal. Ya he señalado que ha sido contratista principal únicamente en tres

contratos a lo largo de estos seis años, que suponen unos 430 millones de pesetas en obras y diez millones en suministros, y, aparte de eso, ha participado en cinco proyectos en los que no era contratista principal, pero subcontrataba con otras empresas. Concretamente, en un programa de I+D que llevaba la empresa SAFT como principal, era un proyecto sin interés comercial, de unos 90 millones de pesetas, y esta empresa subcontrató con CAE 20 millones de pesetas.

Hay cuatro proyectos que se han realizado con Dragados y Construcciones, empresa a la que está vinculada CAE, con la que en el año 1989 realizó, en el nuevo edificio de terminal del aeropuerto de Sevilla, una obra de 375 millones de pesetas, cuyo proyecto principal de licitación era de 7.600 millones. En el aeropuerto de Gran Canaria, en el año 1990, CAE realiza una obra por importe de 63 millones de pesetas, respecto a una obra que también era de Dragados y que suponía 3.900 millones, y en el año 1993 una obra de 30 millones, también de Dragados y Construcciones, frente al importe total del proyecto de 1.040 millones de pesetas.

Resumiendo, en estos años CAE ha estado en cinco proyectos como subcontratista, en cuatro de ellos el contratista principal era Dragados y Construcciones, y en tres proyectos principales directamente. Convendría señalar, porque se ha comentado y ha habido una cierta confusión, que en las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona, donde el contratista principal era Fomento de Obras y Construcciones, éste subcontrató la obra eléctrica, naturalmente con el margen de libertad que tienen los contratistas principales en estos casos, y el subcontratista de electricidad no era CAE.

Antes de dar oportunidad a que SS. SS. me hagan las preguntas que consideren pertinentes, habría que poner en correlación todas las cifras que hemos dado diciendo que si sumamos el importe de las adjudicaciones directas y el de las obras en las que ha sido subcontratista, CAE ha tenido una contratación con AENA o con el organismo autónomo Aeropuertos Nacionales de 1.146 millones, frente a un volumen estimado al que pensamos que, por el tipo de concursos a los que se ha presentado, podría presentarse, del orden de 15.759 millones. Esos 15.759 millones representan el 10 por ciento de la obra en edificación, que consideramos que es un porcentaje modesto de instalaciones eléctricas, y referente a los concursos que hemos sacado de centrales e instalaciones eléctricas, de control de acceso y de redes a los que hemos visto que en algún caso se ha presentado. Estos 1.146 millones frente a esos 15.759 millones suponen, aproximadamente el 7,3 por ciento, e insisto en que hay tres contratos directos y cinco subcontratados.

Voy a darles otras dos cifras que pueden permitir a SS. SS. situarse. Estamos hablando de un volumen total de inversión superior a los 200.000 millones en estos seis años, y las empresas que hemos detectado que concurren normalmente a los concursos a los que se presenta CAE, según los casos, son seguro más de quince y probablemente menos de veinte.

Por tanto, y resumiendo, son 200.000 millones de inversión, de los cuales en este área cabría calificar unos

15.759, 1.146 de contratación —eso supone el 7,3 por ciento—, tres contratos adjudicados directamente y cinco contratos en los que ha sido subcontratista en la mayoría de los casos de Dragados y Construcciones.

El señor **PRESIDENTE**: Quería hacer una pregunta para tranquilidad de la propia Presidencia, ¿Todos los Diputados presentes en esta sala disponen de la documentación en estos momentos? (**Denegaciones.**)

Por casualidad, para mi información también, ¿a algún periodista le falta la información o disponen de la información? (**Denegaciones.**)

Yo rogaría que en una próxima comparecencia, señor Abejón, tuviera en cuenta, en primer lugar, que los Diputados —con todos mis respetos a los medios de comunicación, que tienen perfecto derecho a tener toda la información detallada— tienen preferencia, lógicamente, para disponer de copias apropiadas para poder hacer un seguimiento de su exposición de una forma más concreta y más precisa. O sea, ruego que en la próxima ocasión dé preferencia a la distribución de la documentación a los señores Diputados y, *a posteriori*, sin ningún tipo de inconveniente, los medios de comunicación tienen perfecto derecho a disponer de esa información

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA** (Abejón Adámez): Le presento mis disculpas respetuosamente, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Es que he observado que los medios de comunicación estaban manejando el documento, lo cual me parece lógico y democrático para la máxima transparencia, pero lo que no me parece correcto como Presidente de la Comisión es que haya Diputados miembros de esta Comisión que no dispongan de ese documento en el momento inicial de su exposición.

Sin más dilación, vamos a tratar de conseguir que todos los grupos parlamentarios sean capaces de limitarse a cinco minutos en su exposición, para poder dar la oportunidad al compareciente de efectuar la réplica, y luego dos minutos para la réplica y que puede contestar otra vez para dar satisfacción a que cada portavoz, en nombre de los distintos grupos parlamentarios que van a intervenir, pueda obtener la información que desea del señor Presidente de AENA.

En primer lugar, tiene la palabra el señor Camisón, en nombre del Grupo Popular.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Desde el Grupo Parlamentario Popular saludamos al señor Presidente de AENA. En primer lugar, queremos que quede claro que ésta es una comparecencia pedida por el Gobierno, que ésta es la versión del Gobierno, que nosotros le hemos oído con mucha atención y que para nuestro objetivo es absolutamente insuficiente. Nuestro proyecto en este tema va a ser, por supuesto, pedir comparecencias promovidas por nuestro Grupo Parlamentario para ir al fondo de la cuestión. Esto es, digamos, un aperitivo, un principio, con una

versión exclusivamente de lo que el Gobierno quería decir en este tema, que no nos satisface. Por tanto, nosotros anunciamos que vamos a iniciar una serie de actuaciones parlamentarias en relación con todas las contrataciones, obras o estudios en los que CAE ha tenido relación con AENA o con el organismo autónomo anterior, para llegar hasta el fondo de la cuestión.

Por ejemplo, nosotros agradecemos esta lista de actuaciones, pero lo que va a ser válido para nosotros son los contratos y los subcontratos que le pedimos al señor Presidente de AENA. Hoy no los ha traído, le pedimos que nos los envíe a la mayor urgencia, y si no haremos uso del artículo 7 del Reglamento de esta Cámara para exigir esos contratos con el fin de estudiarlos a fondo. En todos estos contratos nosotros queremos estudiar todas las ofertas presentadas, quiénes eran, cuánto ofertaba cada una, por qué se adjudicó a uno sí y a otro no; queremos estudiar las liquidaciones para ver cómo se ajustaban esas liquidaciones a la previsión de proyecto, analizar toda la serie de plazos que afectaran no sólo a la obra en sí sino a las gestiones previas, a los estudios de viabilidad, a los anteproyectos, a proyectos y, cómo no, a todas las certificaciones de obra una por una y al importe de la liquidación. Esto como in-troito a mi intervención.

En segundo lugar, yo le rogaría al señor Presidente de AENA que —ya que a ello no ha hecho referencia— si puede nos lo explicite o si no que nos envíe todas las relaciones de CAE con el organismo autónomo en los años 1986, 1987 y 1988, si es que los hubo. Todos tenemos que tener un cuidado especial, puesto que va a haber actuaciones posteriores, en que quede constancia en el «Diario de Sesiones» de cuantas aseveraciones hagamos unos y otros. Por ejemplo, en el proyecto denominado de 400 Hz. que se adjudicó a CAE en 400 millones, queremos saber por supuesto cuál es realmente la lucha contractual que hubo por conseguir el proyecto, cuáles fueron realmente las otras empresas que concursaron con CAE y por qué se decidió darlo a CAE.

Como realmente el tiempo es escaso y no me va a ser posible explicar una a una las cuestiones, también quiero preguntarle, señor Presidente, en aquellas obras que se han adjudicado a CAE con una baja, dentro de los términos de lo que podría calificarse como baja temeraria, que explicite cuáles son aquellas obras que según el Presidente se consideran baja temeraria. Me ha parecido entender dentro de la rapidez con que lo ha expuesto alguna del aeropuerto de Barcelona de 700 millones, donde realmente la adjudicación ha sido muy inferior. Si no se diera tal circunstancia, pues perfecto, pero que conste que nosotros, al analizar todo el historial de adjudicación de los proyectos, es un tema en el que vamos a poner el máximo énfasis.

En cuanto a la obra que denomina adquisición de puestos para el proyecto de 400 Hz. en el aeropuerto de Barcelona en el año 1994 de 6.500.000 pesetas quisiera relacionarlo con un hecho que realmente nos extraña, puesto que en este tema nosotros disponemos de una comunicación dirigida desde CAE al laboratorio de Aeropuertos Nacionales en Barajas, a la atención del ingeniero director de la obra, de don Francisco Domínguez, donde en el asunto

de repuestos para este proyecto de 400 Hz. hace un análisis de toda esta oferta y la fija en más de 22 millones de pesetas. ¿Cómo se compagina esta oferta de CAE con la cifra de sólo 6 millones que nos ha proporcionado el Presidente de AENA? Si se refiere a otro año, ¿por qué razón esta obra de accesorios para el proyecto de instalación eléctrica de 400 Hz. no aparece en su relación? En este caso le preguntamos si como ésta, que no aparece, hay otras también. Por tanto, insisto, esto lo vamos a estudiar totalmente a fondo.

Le preguntamos si en estas adjudicaciones que usted ha enumerado o en algunas no adjudicadas se actuó por parte de CAE como «conseguidor», como puente, como «consulting», como suministrador o como contratista montador. ¿Qué intervención tuvo en estas gestiones de conseguir obras don Roberto Alcalde, máximo dirigente de CAE? Le preguntamos, si intervino en esta actuación de consultoría para conseguir obras la empresa consultora I-CAE. En la liquidación de la obra de 400 Hz. suscrita por el ingeniero director que firma la liquidación, don Francisco Domínguez, a quien se dirigió CAE con esta cuestión de los suministros que no aparecen en su relación, que tiene el conforme de CAE, aparece una cantidad de proyecto de 471 millones, y, sin embargo, hay un exceso sobre el proyecto de 32.166.000 pesetas. Queremos conocer a fondo en qué ha consistido ese exceso pagado por AENA a CAE.

Le preguntamos, también con objeto de que quede constancia en el «Diario de Sesiones», qué relación tuvo en estas adjudicaciones, en las operaciones de intermediación que pudiera haber ejercido, si es que las hubo, la oficina que para estos objetivos tiene montada don Julio Feo, que, anteriormente, como usted sabe, estuvo ligado a todo el estamento de la Moncloa.

Le preguntamos, señor Presidente, qué papel jugó CAE o don Roberto Alcalde en el siguiente hecho. AENA montó en su día una gran operación en Palma para unos edificios de oficinas, a los que luego se añadieron apartamentos para hacerlos más rentables, y que se adjudicó a una UTE específica en la que intervenía el propio AENA, con un 31 por ciento, cuando legalmente debía intervenir con un 51 como mínimo... (El señor Presidente del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Abejón Adámez, pronuncia palabras que no se perciben.)

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Presidente de AENA, está en el uso de la palabra el señor Diputado mientras el Presidente no se lo quite, estoy pronto a quitárselo, señor Camisón, lo siento, porque ha consumido más tiempo del previsto. Sé que los temas son apasionantes, pero queda constancia de sus preguntas en el «Diario de Sesiones». Por tanto, el Presidente de AENA tendrá que contestar, como es lógico y natural, a todas sus preguntas que constarán en el «Diario de Sesiones». Por tanto, ruego termine porque, de lo contrario, el resto de los portavoces de los distintos grupos políticos no podrán disponer de los cinco minutos que usted ha sobrepasado.

El señor **CAMISON ASENSIO**: De todas formas entenderá, señor Presidente, que analizar en cinco minutos unos temas tan importantes es un milagro casi imposible. No obstante, voy a intentarlo. De todas formas, si tardo más, es porque el señor compareciente se permite con gestos e incluso con palabras intentar parar la actuación de este Diputado, lo cual es absolutamente impresentable en una actuación parlamentaria, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, señor Diputado, tiene usted toda la razón y creo que la Presidencia le ha señalado al señor compareciente, el Presidente de AENA, su actitud al respecto y el señor Presidente ha pedido disculpas, por lo cual no perdamos más tiempo. Concluya, por favor. El resto de las preguntas que queden pendientes el señor Presidente, como siempre, tendrá la amabilidad de contestarlas a esta Cámara.

El señor **CAMISON ASENSIO**: De esta obra, termino, que estaba citando, lo que me interesa, señor Presidente de AENA, es que usted diga la relación que tuvo con CAE para que quede constancia de si la hubo o no, porque, en el caso de que usted diga que no la hubo, la actuación de este Grupo será distinta. Por eso interesa la constancia de su contestación, sobre todo una vez que se adjudicó esta obra a esta UTE en que intervenía Elesur, que estaba relacionada, nada más y nada menos, que con don Emilio Alonso Sarmiento, responsable de las finanzas del Partido que soporta al Gobierno. Conteste diciendo que no tiene relación y, a continuación, nosotros actuaremos parlamentariamente.

Puesto que el tiempo se me agota, para terminar le rogaría al señor Presidente que me diga las relaciones que han existido entre AENA y las empresas que puedan estar más o menos conexas con este tipo de actuaciones, como es su filial Ineco, el tipo de proyectos más o menos ficticios que está realizando Ineco, e incluso también las relaciones, si es que las ha habido, con la empresa Austral. Conteste, señor Presidente, y, a la vista de su contestación, este Grupo actuará en consecuencia.

Lamentando, señor Presidente, la escasez de tiempo en un tema sobre el que habría mucho que decir, termino, pero quiero que conste que lo hago dejando en el tintero un montón de cuestiones y que recurriremos a otras iniciativas para desarrollarlas.

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

El señor **ANDREU ANDREU**: Quiero manifestar, en primer lugar, que estas comparecencias que se producen a petición del Gobierno han necesitado el asentimiento de Izquierda Unida para que se celebren en la fecha de hoy. Con ello quiero decir que mi Grupo Parlamentario está de acuerdo con que el Gobierno dé las explicaciones que considere oportunas, antes de que se produzca cualquier tipo de debate sobre la creación de una Comisión de investigación para el caso Palomino, aunque tenemos serias dudas

de que el método parlamentario que se deduce de una comparecencia de esta naturaleza clarifique los aspectos que estamos tratando, por la sencilla razón de que consideramos que lo más clarificador sería un método de pregunta-respuesta, más que el de hacer un discurso y luego presentar en bloque otros discursos o preguntas. Pero como es una comparecencia que solicita el Gobierno, que tiene este método parlamentario que mi Grupo Parlamentario de ninguna manera quiere cercenar, hemos apoyado que el Gobierno compareciera en el día de hoy.

Hecha esta aclaración quiero hacer algunas preguntas al señor Abejón para que me clarifique algo más cómo se producen los procesos de concursos y adjudicaciones en AENA.

Lo primero que yo le quiero preguntar al señor Abejón es si en los concursos que realizan se permiten valoraciones subjetivas sobre las diferentes ofertas que se presentan o solamente se plantean sobre criterios meramente cuantitativos. Usted en su discurso en diversas ocasiones ha dicho que una oferta tenía mejor implementación técnica, etcétera. Yo quisiera que usted explicara si estos criterios son subjetivos o son objetivables.

Otra pregunta que yo quiero hacerle al señor Abejón es si usted o la empresa AENA han tenido conocimiento en algún momento de las relaciones existentes entre CAE y el señor Palomino y si estas relaciones eran conocidas habitualmente en el conjunto de las administraciones que adjudicaban contratos a CAE.

Estas son las preguntas que quería hacerle y que confío, señor Presidente, que me las pueda aclarar.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Andreu, por su brevedad y concreción.

A continuación tiene la palabra, en nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió), el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: En primer lugar, y por cortesía parlamentaria, quiero saludar al Presidente de AENA.

Entro directamente en dos o tres temas muy concretos, porque el tiempo no da más de sí, y además la información que se nos ha dado es suficiente para hacer las preguntas sobre lo que queremos saber.

Señor Presidente de AENA, ¿podría informarme en su respuesta sobre redacción de proyectos, direcciones de obras, por quiénes se realizan, si son directamente desde algún organismo AENA o son subcontratadas? Respecto a liquidaciones y reformados, ¿han pasado por intervención? ¿Qué tipo de intervención actúa en estos contratos? ¿Qué tipo de control pueden tener el organismo autónomo en su momento o AENA respecto a las actuaciones que pueda tener CAE como subcontratista? Por último, en el concurso objeto de contrato con CAE —también en las demás adjudicaciones que pueda tener AENA o el organismo autónomo— ¿existen informes técnicos preceptivos de la comisión técnica de valoración, en aplicación de los distintos índices de baremos sobre la calificación de ofertas para saber si un proyecto o una oferta técnicamente es mejor que otra?

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al representante del Grupo Socialista, señor García-Arreciado, ¿existe algún miembro de otro grupo político que quiera intervenir? ¿PNV, Coalición Canaria, Grupo Mixto? **(Pausa.)** ¿No hay nadie? **(Pausa.)**

En consecuencia, tiene la palabra el señor García-Arreciado en nombre del Grupo Socialista.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Muchas gracias señor Presidente de AENA por la comparecencia y por los datos que nos ha suministrado.

Hace una semana, un medio sensacionalista publicó una información que tuvo la virtud —no sé si era la intención del medio— de extender una sombra generalizada de sospecha en una doble dimensión: sobre la Administración pública y sobre una empresa privada, con el nexo de unión de que se podía deducir un cierto trato de favor de la Administración pública en relación con esta empresa, por razones y, sobre todo, por algunos parentescos que no viene al caso mencionar. Eso es lo que ha motivado al Gobierno, con el apoyo de algunos grupos parlamentarios que lo han hecho posible, estas comparecencias con objeto de esclarecer la relación contractual de la Administración, en este caso de esta empresa en concreto, AENA, con la empresa CAE.

En la causa general que se quiere abrir sobre AENA de estudio de todos los contratos (condiciones, plazos, ofertas, especificaciones técnicas, etcétera) que se nos anuncian, vamos a tener ocasión de entrar a fondo —y mi Grupo se encontrará completamente cómodo en ese debate— en cada uno de los contratos que sean objeto de solicitud de estudio por los grupos de esta Cámara. Pero lo que hoy tenemos encima de esta mesa parece apuntar en favor de quienes creemos en lo privado y en lo público, de quienes creemos que las cosas se hacen generalmente bien en la Administración y generalmente bien en el sector privado; de quienes creemos que los comportamientos de la mayoría de los españoles están inscritos dentro del campo de normas éticas que muy raras veces se violan y que cuando se hace tienen el castigo correspondiente.

¿Qué tenemos hoy encima de la mesa? Una empresa que licita por valor de casi 6.000 millones, adjudica por valor de casi 4.500 millones y que la empresa sobre la cual se extiende sombra de sospecha por supuesto trato de favor por parte de la Administración apenas si contrata 700 millones directamente, y los otros 1.100 lo hace en un proceso de subcontratación del que todos hemos de reconocer que es completamente ajeno a la capacidad de influencia de la empresa que da esa adjudicación, en este caso AENA.

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, señor García-Arreciado, dados los gestos que me hace el Presidente de AENA, me permito decirle que hay una disparidad bastante significativa entre las cifras que está utilizando últimamente y las que ha manifestado el señor Presidente de AENA. No obstante, va a seguir en el uso de la palabra, pero le voy a pedir al Presidente de AENA que confirme las cifras que nos ha dado previamente, que son las oficiales.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Son 1.146 millones sobre 15.759 millones de obras adjudicadas en total, que suponen escasamente un 7 por ciento. Las adjudicadas directamente a CAE por concurso suponen 430 millones. La diferencia hasta 1.146 millones es de procesos de subcontratos. Esas son las cifras exactas.

¿Qué se saca de esto? Miserable trato de favor el de una empresa que contrata un porcentaje mínimo de la obra que se adjudica, máxime en un campo de actividad en el que no se puede decir que sobren empresas en este país, que son escasamente quince... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Ruego silencio, por favor, y respeto al Diputado que está hablando en estos momentos.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Son, como decía, escasamente quince o veinte empresas las que pueden competir en condiciones técnicas adecuadas para estos contratos de obras. Esa es la primera conclusión.

La segunda conclusión de la información que tenemos encima de la mesa, a resultados de la que salga de la causa general que se va a abrir sobre las adjudicaciones entre AENA y CAE, es que hay numerosos supuestos en los que, siendo CAE la oferta más barata, se adjudica a otras empresas, porque, según el criterio de AENA, tendrían mejores condiciones técnicas y se adaptarían mejor al pliego de condiciones. Por lo tanto, no se ha buscado únicamente el menor coste sino el mejor equilibrio entre la calidad ofertada y el precio al que se oferta.

Esta era la razón fundamental de esta comparecencia, y nuestra posición, por lo que hemos escuchado aquí, es que no resulta sostenible, por la información que hasta ahora se nos ha suministrado, mantener esa sombra de sospecha sobre las relaciones contractuales entre la Administración, AENA en este caso, y CAE. Ni el volumen de obras adjudicadas, ni el número de obras adjudicadas, ni el porcentaje que representa sobre el total, ni la existencia de adjudicaciones a empresas con ofertas más caras que las efectuadas por CAE permiten sostener desde nuestro punto de vista la sombra de sospecha de trato de favor entre AENA y CAE. Dicho lo cual, nos manifestamos felices de que se pida más información, de que se estudien hasta la saciedad los contratos, de que se estudien todas las condiciones en que se han ejecutado esos contratos, las liquidaciones de obras y todo lo que sea menester, pero que se haga desde la confianza en la Administración pública, desde la confianza en las empresas privadas, desde la seguridad y cuasi certeza de que en la inmensa mayoría de los casos las relaciones contractuales entre las empresas españolas se ajustan a las normas éticas exigibles, y de que no es posible ver un trato de favor en cada empresa, ni es posible ver un comportamiento desviado de lo legal, y mucho menos cuando eso se hace al servicio de una técnica de erosión y de desgaste que cuando pasa los límites de la medida se convierte en una actuación censurable.

El señor **PRESIDENTE**: Para el turno de réplica, tiene la palabra el señor Abejón.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA (AENA)** (Abejón Adámez): Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, contestando justo en el orden inverso al que han intervenido los señores Diputados, para aprovechar mi memoria, en primer lugar, en contestación al representante del Grupo Parlamentario Socialista, debo reafirmar las cifras y decir que ha podido haber alguna confusión; él también ha hecho alguna suma rápida. Yo he dicho que en estos seis años, que son los únicos que hemos investigado (evidentemente lo hemos limitado a los años de funcionamiento de AENA y a los inmediatamente anteriores del organismo autónomo, en el que hubo una actividad de proyectos y construcción de aeropuertos; si se nos da un plazo de tiempo un poco razonable, podremos continuar con los años anteriores), los que van de 1989 a 1994, ambos inclusive, aunque en 1994, como habrán visto SS. SS. en la documentación proporcionada, hay muchos contratos pendientes, el resumen es que la compañía CAE como empresa principal ha tenido tres adjudicaciones por 442 millones de pesetas y ha participado como subcontratista en obra por valor de 704 millones de pesetas. En los casos en que ha sido subcontratista lo ha sido siempre, en cuatro de cinco, como subcontratista de Dragados y Construcciones, y en un caso de otra empresa, además en un proyecto de menor importe y referido a un proyecto de I+D. El importe total son 1.146 millones de pesetas que hay que poner en relación con dos cifras, con la de 15.759 millones de pesetas contratados en esta área, entendiendo esta área de la forma que hemos creído razonable considerar, sumando las áreas en las que en algún caso CAE se ha presentado como contratista, que ha sido en centrales e instalaciones eléctricas, en control de accesos, en redes, o ponderando el 10 por ciento de todo lo que nos hemos gastado en edificación. Esa cantidad supone el 7,3 por ciento. Evidentemente, si utilizamos el baremo de los más de 200.000 millones de pesetas de inversión en estos seis años, la cifra se minimiza.

A la vista de los contratos que he mostrado a SS. SS. se ve que compite a veces con empresas de tamaño igual, de tamaño superior, con mayor o menor nivel de especialización, y eso explica que a veces, inclusive siendo el contratista que hace la oferta más barata, sin embargo no es el adjudicatario. Ahora entraré, en las respuestas a los otros señores Diputados, en alguno de estos comentarios.

Evidentemente, mi comparecencia era por encargo del Gobierno para comentar las relaciones con CAE, no la filosofía general de contratación de AENA, pero entiendo que es un dato básico que SS. SS. necesitan para enjuiciar el tema, y, por tanto, muy gustosamente contesto a las preguntas del Diputado señor Sedó, del Grupo Catalán (Convergència i Unió), y del señor Andreu, del Grupo de Izquierda Unida.

En cuanto a las preguntas del representante del Grupo Catalán, en cuanto a redacción y dirección de proyectos, tenemos todas las posibilidades, y depende mucho del volumen del proyecto y de la especialización. Cuando se trata de grandes proyectos o grandes obras, por supuesto, pero

incluso a veces en obras de tipo intermedio, por carecer de los especialistas correspondientes o por premuras de tiempo y por otro tipo de dificultades, se contrata buena parte de esos proyectos en el exterior.

Sin embargo, la dirección de obras se hace siempre por profesionales, antiguamente del organismo autónomo o de las unidades de la Administración que se integraron en AENA y actualmente por ingenieros de AENA. Eso no obsta —estoy señalando a SS. SS. una cantidad enorme de pistas para iniciar preguntas y temas a debatir— para que en el caso de obras de cierta envergadura, el director de obras esté a su vez asistido por distintas consultorías o asistencias exteriores. Concretamente, solemos tener asistencias para el control y vigilancia de obras, para vigilar la marcha de las mismas, hacer mediciones y dar asistencia técnica al director de obras, y excepcionalmente hasta ahora, y espero que progresivamente en el futuro, tenemos también asistencias técnicas para la gestión integrada del proyecto y de la obra, por ejemplo, en el caso del gran proyecto que estamos realizando en Palma de Mallorca.

Las liquidaciones. De toda obra o de todo proyecto manejamos un montón de cifras distintas: la de licitación, la de adjudicación, la de adjudicación más los modificados a que pueda haber lugar y, por supuesto, la de la liquidación. Naturalmente, en esto no nos distinguimos de ninguna administración, de ninguna empresa pública o privada, donde tanto la liquidación, naturalmente, como los modificados, si los hubiera, en el desarrollo del proyecto, están sometidos a una serie de controles y de mecanismos de vigilancia.

Concretamente, señor Diputado, preguntaba usted por el tema de la intervención. Ha cambiado el régimen de intervención; naturalmente, las unidades de la Administración que se integraron en AENA, alguna subdirección general de la Dirección General de Aviación Civil, el organismo autónomo Aeropuertos Nacionales, tenían un mecanismo de intervención previa, estándar en la Administración, mientras que en el caso de AENA es un ente público que tiene un régimen distinto y estamos sometidos a la Intervención General de la Administración del Estado *a posteriori*, con la técnica de muestreo, etcétera. El año pasado estuvo la Intervención General del Estado interviniéndonos y este año tengo a los interventores en la casa. En estos momentos para parecerse más a la gestión de tipo empresarial que queremos llevar a cabo, contratamos también una auditoría externa para someternos a los mecanismos típicos de cualquier empresa privada.

Hacía una pregunta en cuanto a CAE subcontratista o CAE contratista principal, sobre los mecanismos mediante los que los contratistas eligen a sus subcontratistas. Como S. S. sabe, en las obras que son de la Administración General del Estado o de alguno de sus organismos autónomos, pero no es el caso de entes públicos, el mecanismo es el normal y corriente, con notificación al director de obra, y no queda prácticamente ningún mecanismo para que la Administración o la propiedad intervengan. Sin embargo, en el régimen que tenemos ahora en AENA, sacamos alguna vez, cuando se trata de proyectos importantes, y pensamos hacerlo con más intensidad en el futuro, paquetes para controlar el caso de las instalaciones.

Sé que me muevo en un terreno resbaladizo, pero como quiero ser de una absoluta transparencia con SS. SS., si el señor Presidente me lo permite, comentaré lo que nos ha sucedido en un proyecto tan importante como el de la obra de ampliación de Palma de Mallorca. En la obra de ampliación de Palma de Mallorca el adjudicatario principal era una UTE, era una obra de unos 20.000 millones que se adjudicó con una baja del orden del 20 por ciento; el contratista principal era una UTE formada por Dragados y Construcciones y Fomento. Naturalmente, dada la importancia de la obra, habíamos hecho paquetes para cada una de las instalaciones, con la condición de que podía adjudicarlas el contratista principal, siempre que lo hiciera con publicidad y mostrando precios y condiciones. Vuelvo a insistir en que no estamos sometidos a la Ley de Contratos del Estado y nuestra norma de contratación lo permite. Naturalmente, era interés del contratista principal que un subcontratista, precisamente llamado CAE, interviniera como subcontratista de la parte eléctrica. Sometimos a control rígido el tema y creímos que había ofertas mejores, así que la obra del aeropuerto de Palma, por un importe muy notable, en la parte eléctrica, está realizada por otra empresa, de la que no cito el nombre para no complicar más las cosas a los contratistas. Es un mecanismo por el que se prueba que siempre que ha habido la más mínima posibilidad de intervenir no se ha beneficiado en absoluto a esta empresa.

El tema de la comisión técnica incide un poco en la pregunta del señor Andreu, y me permitiré contestarla simultáneamente. A lo largo de mi intervención habrán visto SS. SS. que, evidentemente, el criterio precio no es el único a discutir cuando aplicamos nuestro reglamento, la Administración del Estado tampoco lo hace, siempre que no se trata de subasta; siempre que se trata de concurso, se valoran una serie de factores. Nosotros valoramos precio, solemos valorar en la mayor parte de los casos el plazo, si es determinante para el mantenimiento de los sistemas y del funcionamiento aeroportuario, y, por supuesto, condiciones técnicas. El no cumplimiento del pliego de condiciones técnicas puede implicar en algún caso simplemente que se descarta la oferta porque no cumple las condiciones o no produce el bien, servicio u obra demandados. Inclusive en los que cumplen los mínimos que contiene el pliego de condiciones, hay una serie de criterios objetivos, aunque aplicados subjetivamente por las comisiones técnicas correspondientes.

A ese efecto, y entrando ya en la segunda pregunta, voy a hacer una confesión de absoluta ingenuidad. Cualquier relación entre la empresa CAE y el señor Palomino me era absolutamente ignorada hasta que la he visto reflejada en los periódicos y, por supuesto, no puedo contestar con otra cosa que no sea esa ignorancia mía.

A estos efectos, quisiera señalarle, si pudiéramos entrar más en el detalle, que de los contratos en que CAE ha sido subcontratista y una vez adjudicados al contratista principal, el único mecanismo de intervención que hubiera podido tener el director de obra es apreciar una absoluta incapacidad de la empresa para actuar como subcontratista y evidentemente no las apreció en su caso.

En las tres adjudicaciones que hemos hecho por concurso, pero directamente desde AENA, dado su escaso volumen, han sido siempre adjudicaciones que se han decidido a niveles muy bajos de la organización; después de los informes técnicos y del análisis de la Mesa de contratación, a lo mejor ha sido el director de un aeropuerto, que tiene poder descentralizado para hacer este tipo de adquisiciones.

Insisto en que me parece que nuestras relaciones han sido escasas con esa empresa, sobre todo si se pone en comparación con otras empresas del ramo y, desde luego, absolutamente transparentes.

Por último, paso a contestar al Diputado señor Camisón. Se empieza a hacer tradicional que cuando yo comparezco ante esta Comisión, el señor Camisón y yo tengamos alguna diferencia, probablemente no dirimida con los estándares óptimos de la cortesía parlamentaria, por supuesto por mi parte, ya que tengo algo olvidados los hábitos parlamentarios tras mi larga ausencia de esta Cámara como Diputado, por lo que pido disculpas al señor Camisón; pero habrán de reconocer los señores Diputados que el estilo del señor Camisón, en el que mezcla muchísimos temas y somete a una batería de disparos al compareciente, a veces, seguramente por falta de inteligencia del compareciente, es difícil la comprensión y provoca cierto estado de nerviosismo y confusión.

El señor Camisón ha dicho muchas cosas y no puedo por menos de negar la mayor. Es decir, he venido aquí a contar las relaciones que ha tenido AENA con CAE e ignoro absolutamente cualquiera de las conexiones o insinuaciones que ha hecho el señor Camisón. Por supuesto investigaremos todos los contratos de 1986 a 1989, aparte de los que hemos hecho de 1989 a 1994. Por supuesto, tenemos ciertas dificultades de documentación porque proceden de organismos que precedían a AENA. No conozco en absoluto ninguna relación de AENA con el señor Alcalde o con cualquiera de estos señores que ha mencionado el señor Camisón. No digo nada al respecto porque parece que estoy bajo sospecha; haré las investigaciones correspondientes a ver si ha habido alguna relación de esa naturaleza.

Lo que sí entiendo es que el señor Camisón tiene informaciones procedentes de AENA, que son absolutamente incompletas y sesgadas. Aquí seguramente el Presidente me mandará callar, pero yo tengo la impresión de que el Grupo Popular o el señor Camisón están siendo instrumentados torticeramente por personas que trabajan en AENA o que no han recibido contratos de AENA y suministran al señor Camisón informaciones que tal vez él es incapaz de filtrar y de procesar adecuadamente y las administra de forma volcánica, poniéndolas sobre la mesa y sembrando la duda y la confusión generalizada.

El señor **PRESIDENTE**: Perdone, señor Abejón.

Tenía usted razón, el Presidente va a intervenir porque usted mismo es consciente de que el estilo de su respuesta en estos momentos de la intervención no corresponde a la cortesía parlamentaria ni al respeto de la forma, significación y expresión de cada uno de los dipu-

tados. Las fuentes de información que cada diputado crea oportuno tener es su problema y en estos momentos su deber es tratar de dar satisfacción a las preguntas de los señores diputados sin hacer elementos de juicio sobre calificativos de instrumentos torticeros, incompatibles e informaciones sesgadas. Cada uno tiene derecho a tener la información y esta comparecencia es para clarificar. Por tanto, ante la declaración de cualquier diputado de esta Cámara, a usted le corresponde clarificar, dejando al margen los calificativos de cómo han pedido su información y cuál es su objetivo. Clarifique todo lo que pueda y, en consecuencia, obtendremos un buen resultado de esta reunión.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA (AENA)** (Abejón Adámez): Con todo respeto, señor Presidente, es difícil clarificar el magma caótico a que me somete el señor Camisón. Por tanto, hago un esfuerzo de nadar en ese magma y salir a flote.

El señor Camisón se ha referido en concreto a un asunto que no tiene nada que ver con lo que nos ocupa. Es un asunto en el que me ha interpelado cuando he comparecido para hablar de los Presupuestos; un asunto sobre el que ha hecho una pregunta parlamentaria, que es el famoso concurso para la búsqueda de un miembro que compartiera con AENA una sociedad mixta para la construcción y explotación del edificio auxiliar en Palma de Mallorca. No tiene nada que ver con el tema que nos ocupa; no tiene nada que ver con CAE; no tiene nada que ver con Ineco; no tiene nada que ver con don Emilio Alonso, al que ha citado; no tiene nada que ver con ninguna de las cosas que ha dicho el señor Camisón. Además, ha hecho afirmaciones que son rotundamente falsas. Por ejemplo, ha dicho que en esa empresa nosotros vamos a participar con el 31 por ciento, y teníamos que participar con el 50 por ciento. No se han leído los Estatutos de AENA y no sé si es que todavía no le habrá llegado la respuesta en la que le explicamos que AENA puede constituir empresas con participación minoritaria y sólo en el caso de que se refiera a empresas mediante las cuales se trata de explotar y gestionar un aeropuerto como conjunto, hay que tener el 51 por ciento mayoritario. Se está refiriendo a un expediente sobre el que hace creer a la opinión pública que sacamos un concurso de obra, por 10.000 millones, que se adjudicó a alguien. ¡Si no se ha adjudicado a nadie! De lo que se trata es simplemente de buscar un socio para constituir una empresa y el socio es el que tendrá que poner el dinero.

Yo no sé si el señor Camisón no entiende las cosas y a eso me refería, vuelvo a insistir que respetuosamente, al decir que no filtra o no interpreta bien la información que otras personas —no he dicho que el señor Camisón— le proporcionan sesgadamente o qué sucede; pero es muy difícil clarificar lo inclarificable.

Por ejemplo, se ha referido, mezclando las cosas, al contrato de 400 Hz. en el aeropuerto de Barcelona, por importe de unos 400 millones de pesetas, y el suministro de repuestos para ese sistema. De la forma en que lo ha hecho, confieso mi imposibilidad de seguirle.

Quiero referirme a todas las alusiones que ha habido, por ejemplo a Ineco, que es una empresa en la que participa AENA escasamente desde hace unos meses, una empresa en la que Renfe antes era mayoritaria —ahora es mayoritario Ineco— y que, desde luego, está participando en muy pocos proyectos y en muy pocos concursos.

Vuelvo a insistir en que sobre las alusiones a otras empresas, personas, etcétera, no puedo más que alegar mi absoluta ignorancia sobre el tema.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, muy brevemente, para que posteriormente el señor Presidente de AENA proceda a la dúplica, cada portavoz de grupo parlamentario que quiera intervenir tiene dos minutos a efectos de clarificar alguna de sus preguntas al señor Presidente de AENA.

El señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: El magma, señor Presidente, lo tiene usted dentro de AENA, no se lo planteo yo. Lo tiene y la prueba es que permanentemente está teniendo problemas serios de funcionamiento en el ente. Hace tres días acaba de aparecer la denuncia, ante la Audiencia Nacional, de los máximos responsables de Asepan, denunciando cien contratos absolutamente impresentables. Luego el magma está dentro de su ente y no en la oposición.

Usted, cuando hace referencia a mi actuación parlamentaria, no dice, por ejemplo —y no tenemos tiempo de analizarlo—, la cantidad de contestaciones absolutamente erróneas y falsas que está propiciando en sus respuestas. Si tuviéramos tiempo —y haremos una comparecencia para clarificarlo—, se vería que está usted recurriendo a la falsedad para contestar a mis iniciativas parlamentarias.

Este grupo (creo que ningún otro y tampoco los medios de difusión lo han defendido) no ha creído nunca que el trato de favor hacia CAE relacionado con el señor Palomino fuera un trato de favor para el 100 por ciento de las obras de CAE. A nadie se le ha ocurrido pensar semejante cosa, cuestión fundamental que hoy se ha hecho aquí en defensa de la actuación imparcial de AENA. Solamente con que AENA hubiera adjudicado el 7 ó 10 por ciento a CAE y, dentro de ese 10 por ciento, solamente en el 10 por ciento hubiera habido una irregularidad sería suficiente para exigir responsabilidades políticas, que es lo que vamos a hacer. Naturalmente, en todo el cómputo de actuaciones de AENA no está implicado el señor Palomino, ni nadie lo ha pensado, y ése ha sido el eje de su defensa.

Respecto a la referencia que ha hecho al anterior responsable de finanzas del partido que sustenta al Gobierno, señor Sarmiento, resulta que son los mismos medios de difusión los que, hace un año, publicaron las denuncias suscritas por este señor. No ha sido la oposición, sino que las denuncias de este señor respecto a esta materia se han expuesto en revistas públicas.

En cuanto a su información, señor Presidente de AENA, le he planteado una cuestión relativa a unos suministros para el proyecto 400 Hz., que es una actuación del año 1991, y usted no trae esto a la Cámara, sino una actua-

ción en repuestos correspondiente al año 1994; en la documentación que usted trae no está ésta, lo que me da derecho a pensar como diputado y como miembro de mi grupo que los documentos que usted ha traído están apañados y ha traído aquellos que a usted le interesan. Yo le demuestro que hay uno que usted ha debido traer y no ha traído, por lo que cabe preguntarse si usted viene aquí con el encargo de darnos información sobre aquello que interesa exclusivamente al objetivo de su partido político y aquellos casos en que no es así se los saltan. Le hablo, repito, de un caso que usted ha obviado; por eso nuestra iniciativa de estudiar a fondo la cuestión.

Esto es todo, y lo siento mucho, porque habría mucha más tela que cortar, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego a todos los diputados que hablen en nombre de los grupos parlamentarios que se circunscriban fundamentalmente al motivo de la comparecencia de hoy.

En nombre del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, el señor Andreu tiene la palabra.

El señor **ANDREU ANDREU**: Gracias, señor Abejón, por sus respuestas.

Simplemente, quiero manifestarle que para mi grupo parlamentario son importantes todas las adjudicaciones, sean del monto que sean. Por tanto, a tenor de sus respuestas, quiero solicitarle documentación. No creo que haya necesidad de recurrir al artículo 7.º para ello; le pido formalmente en esta Comisión que nos aporte documentación sobre los procesos de concurso de las obras que se adjudicaron a CAE, las otras ofertas que se produjeron y las actas de las Mesas de contratación, tanto de las obras que se adjudicaron como de aquellas en las que hubiera subcontratación. Solicito esto para tener un juicio más exacto sobre el proceso de adjudicación a CAE.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, el señor Sedó tiene la palabra, en nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió).

El señor **SEDO I MARSAL**: Voy a ser muy breve, señor Presidente, porque mi intervención va un poco en la línea de lo que ha pedido el señor Andreu, pero, para una respuesta de sí o no, más que nada para confirmar, quisiéramos conocer si en la Mesa de contratación, en todas las adjudicaciones, existe el informe de los técnicos que han realizado la calificación de la oferta del proyecto.

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

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Medio minuto para decir que es cierto que si un 10 por ciento del 10 por ciento de las obras adjudicadas a CAE, se hubieran adjudicado de una forma incorrecta, ilegal, sería suficiente para sostener la existencia de lo que por ahora es un supuesto trato de favor de la Administración a la em-

presa CAE. Me uno a lo dicho por el señor Sedó y por el señor Andreu; estúdiense todo con la calma que se precise, requiérase la información que sea necesaria para poner broche final a este asunto en términos que respondan a la realidad de lo ocurrido.

En ese proceso que se nos avecina de tener que estudiar los contratos y todas las cuestiones que se han anunciado, nosotros, como he dicho antes, nos situamos en la presunción de inocencia, en la seguridad de que las cosas funcionan razonablemente bien en este país, de que la gente no es pirata, de que no nos engañamos unos a otros, de que las cosas, generalmente, responden a pautas de comportamiento ético, lo que nos diferencia gravemente de quien se sitúa en la presunción de la falsedad, del abuso, de la ocultación de datos, etcétera.

Esto es todo lo que quería decir.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, para dúplica, tiene la palabra el señor Abejón.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA (AENA)** (Abejón Adámez): Voy a ser muy breve.

Quiero, por supuesto, agradecer sus palabras al representante del Grupo Parlamentario Socialista.

Al señor Sedó sólo tengo que decirle que sí, existen todos los informes técnicos y todas las actas y, vuelvo a insistir, en la mayor parte de los casos, dado el importe tan escaso de la adjudicación, se decidió a niveles técnicos muy bajos, ni siquiera hubo una decisión de órganos de dirección relativamente importantes.

En cuanto a la documentación que pide el señor Andreu, a la que habrá que añadir la información de los años que recopilamos, únicamente pido unos días para poder organizarla.

No quiero elevar el tono de tensión del debate discutiendo con el señor Camisón, y sólo diré dos cosas. Usted, señor Camisón, no ha aportado ningún contrato del año 1991. Cita una carta refiriéndose a repuestos para una obra anterior; por tanto, tendría que ver el documento para dar por buena su aseveración de que se refiere a un expediente de los que no figuran aquí. Tendría que verlo, porque es probable que se refiera a una cosa pendiente de algún proyecto anterior.

Permítame, y pido la indulgencia del señor Presidente, que me refiera a otra acusación habida referida a otro tema absolutamente ajeno al que nos reunía aquí, que ha puesto sobre la mesa el señor Camisón, que demuestra su procedimiento de trabajo y apelo al amparo de la Presidencia. El señor Camisón se ha referido a una asociación sindical cuyos máximos dirigentes han presentado una denuncia. Es una importantísima organización sindical que debe de tener una o dos docenas de miembros, evidentemente de alta cualificación profesional. Los dos directivos de esa organización a los que se refiere el señor Camisón son directores de dos aeropuertos que hace tiempo han sido cesados y parecen no asumir suficientemente el hecho de su cese. Además, en los últimos meses lleva puestas, creo, media do-

cena de demandas a AENA y son rechazados sistemáticamente sus puntos de vista por los tribunales. Concretamente, respecto a esa tan acusadora y grave a que se refiere el señor Camisón (a veces tengo una duda horrible, y es si el señor Camisón alimenta los medios de comunicación o los medios de comunicación alimentan al señor Camisón), le diré que, conseguido por los señores de la asociación sindical a que se refiere que un medio de comunicación les dedicara un comentario y, por lo que veo, influir en el señor Camisón, retiraron automáticamente la demanda ante el hecho evidente de que no tenía ninguna posibilidad de prosperar. En este caso, estamos en presencia de una utilización de los medios por personas que no llevan demasiada razón en los temas y, lo que es más grave, de los tribunales y, por lo visto, de la propia Cámara en beneficio de posiciones personales.

Pongo este ejemplo de cómo se utiliza lo que se ha dicho en el periódico cuando el único propósito que tuvo la acción original fue aparecer en el periódico. Es como si yo demandando por falsedades y calumnias al señor Camisón, por las cosas que ha dicho sobre mí en este momento y, como sé que goza de inmunidad parlamentaria, inmediatamente retiro la demanda y me evito problemas, pero he conseguido que los medios y la opinión pública magnifiquen el conflicto amistoso y cariñoso que yo tengo en las disputas con el señor Camisón y al que a veces pido disculpas por mi entusiasmo dialéctico.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Presidente de AENA.

Para terminar esta comparecencia, simplemente quiero decir al señor Abejón algo tan importante, algo tan asumido por todos, políticos y medios de comunicación, como que en nuestra sociedad, afortunadamente, cada uno tiene su obligación que cumplir; los medios de comunicación la cumplen a su estilo y los señores diputados de los distintos grupos políticos actúan al suyo, por tanto, dejemos trabajar a cada uno a su forma y manera.

Con ello, clausuramos y agradecemos la comparecencia del señor Abejón en esta larga e interesante discusión.

Muchas gracias, señor Abejón.

— **DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE (SALA I SCHNORKOWSKI), PARA INFORMAR SOBRE LAS RELACIONES CONTRACTUALES MANTENIDAS EN EL AMBITO DE SUS RESPONSABILIDADES CON LA EMPRESA CONTROL Y APLICACIONES (CAE), A PETICION DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/001244.)**

El señor **PRESIDENTE**: Ruego a la señora Presidenta de Renfe acuda a la Mesa para iniciar la segunda comparecencia.

Señorías, sin más dilación, pasamos al segundo punto del orden del día con media hora de retraso, lo advierto a los señores diputados para que podamos ceñirnos al tema

objeto de esta comparecencia de la señora Presidenta de Renfe, ante la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, para informar sobre las relaciones contractuales mantenidas en el ámbito de las responsabilidades con la Empresa Control y Aplicaciones (CAE). Insisto, una vez más, que tanto los comparecientes como los señores diputados se ciñan al motivo de esta comparecencia. Muchas gracias.

Sin más dilación, tiene la palabra doña Mercé Sala, Presidenta de Renfe.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Muchas gracias, señor Presidente.

Buenos días, señores Diputados, hemos elaborado una nota-resumen sobre el tema que nos ocupa y, dado que estamos hablando de un aspecto contractual, de un aspecto técnico, prefiero dar lectura —con comentarios— a la nota. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, ruego silencio a todo el mundo.

Continúe, señora Sala.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Como venía diciendo, la Sociedad CEA-Raíl se subrogó, en el año 1989, en todos los contratos vigentes entre Renfe y SICE, como consecuencia de la absorción por la primera de la actividad de SICE en el sector ferroviario, asumiendo su tecnología. SICE era una empresa con tecnología específica en materia de instalaciones de seguridad, que venía realizando tales instalaciones para Renfe desde los años cuarenta.

Procedimientos de contratación de Renfe, utilizados en este caso. Renfe utiliza como sistema básico de contratación, en el sector de instalaciones de seguridad, la concurrencia de ofertas entre empresas homologadas. En algunas ocasiones, no obstante, desde el punto de vista técnico, resulta necesario acudir a la negociación directa con alguna de tales empresas. Ello ocurre cuando se trata de modificaciones o adaptaciones no sustanciales de instalaciones ya existentes de cierta tecnología o, en algunos casos, por razones de homogeneidad con instalaciones existentes en el entorno o zona geográfica inmediata. En tales casos, a propuesta de los servicios técnicos competentes, se negocia con el tecnólogo correspondiente. Tal negociación se produce, en general, a partir de una oferta del proveedor y sobre la base de los precios unitarios obtenidos para las correspondientes prestaciones en los procedimientos de concurrencia de ofertas. Véase aquí claramente que tenemos, por un lado, un procedimiento de contratación, que es básicamente la concurrencia de ofertas, en el que intervienen tecnología y precio.

Aprobación de adjudicaciones. La aprobación de las adjudicaciones se realiza por instancia diferente a la que propone la contratación. En función de su importancia económica, la aprobación de las adjudicaciones se produce por el Consejo de Administración (en el momento presente para adjudicaciones superiores a 100 millones de pesetas) o por los órganos directivos de Renfe y sus unidades de ne-

gocio para niveles inferiores. Como he dicho, fíjense que son diferentes personas las que adjudican y las que contratan.

Contratación con CAE en el período del año 1989 hasta prácticamente hoy, hasta noviembre de 1994. En el período citado constan 117 adjudicaciones a la empresa CAE-Raíl con el siguiente detalle: Diez han sido aprobadas por el Consejo de Administración, con un importe total de 1.888 millones, que supone un importe medio para cada una de 188 millones. Han sido aprobadas por otros organismos 107, con un importe medio en este caso de 16,9 millones.

En cuanto al sistema de adjudicación, el resumen es el siguiente: Por concurrencia de ofertas, ha habido 49 contrataciones, que han supuesto el 58 por ciento del total. Por imperativo tecnológico ha habido 50, que suponen el 34 por ciento del total. Por protocolos adiciones, ampliaciones o modificaciones del contrato, ha habido 17, que supone el 3 por ciento del total; y por subrogación de SICE ha habido una que supone el 5 por ciento del total.

Hay una distribución por años y tipo de adjudicación, que está en la línea de abajo, concurrencia, y la adjudicación que ha sido realizada por otras razones, imperativo tecnológico o por protocolos adicionales.

Porcentaje de adjudicaciones a CAE. No es factible disponer de información completa sobre todos los procedimientos de adjudicación en que ha intervenido CAE o cualquier otra empresa, sin resultar adjudicataria; es decir, no tenemos toda la lista de aquellos en los que no resultó adjudicataria, desde 1989. Se dispone de información de las adjudicaciones realizadas por el Consejo de Administración, ésas sí, y del total de las adjudicaciones desde enero de 1993, en que se puso en servicio un sistema informático, que llamamos Geco, sistema informático de gestión de contratación.

Las adjudicaciones por el Consejo de Administración entre 1989 y 1994, concurrencias a las que se ha presentado CAE, son 56; adjudicaciones a CAE, diez; por tanto, ha sido el 17,85 por ciento. Si lo miramos por importe, sobre las concurrencias a que se ha presentado CAE, sumarían 11.194 millones, y se ha adjudicado a CAE 1.888 millones, por tanto, el 16,87 por ciento. Esto son sólo las del Consejo de Administración desde 1989 a 1994.

De los datos del sistema informático de gestión de contratación para 1993 y 1994, los sectores de señalización y seguridad ferroviaria han dado lugar en ese período a un total de 390 adjudicaciones, por importe de 9.470 millones. Las catorce primeras empresas adjudicatarias representan el 90 por ciento del importe total adjudicado en el período. CAE-Raíl se sitúa en sexto lugar en esta clasificación, con el 6,74 por ciento aproximadamente del volumen total. En el conjunto del sector, el 53 por ciento de las adjudicaciones se hace por concurrencia de ofertas y el 47 por ciento por revisiones y negociación de precios como consecuencia de vinculaciones tecnológicas.

Si miramos el análisis del gasto contabilizado, es decir, lo que se ha pagado, que es diferente de la adjudicación, señalamos el gasto a CAE y el gasto que ha habido en inversiones en vías, instalaciones y edificios. Comparado el

peso de la empresa CAE con el total gasto de inversiones en el sector de infraestructuras, representa en el año 1989 el 0,5 por ciento; en 1990, el 1,1; en 1991, el 0,8; en 1992, el 0,9, y en 1993, el 0,8. De 1994 no tenemos datos.

En conclusión, CAE-Raíl es un proveedor habitual de Renfe (evidentemente, en España, una empresa que se llame CAE-Raíl pocos clientes va a encontrar que no sea Renfe) que dispone de una tecnología que viene utilizándose en la red desde la misma aparición de las instalaciones de señalización y seguridad modernas. CAE-Raíl opera en un sector en el que es especialmente frecuente la realización de pequeñas obras de modificación de instalaciones, en las que la vinculación tecnológica es determinante a la hora de la adjudicación.

De los datos disponibles, se deduce en todo caso que CAE-Raíl ocupa una posición media en el «ranking» de proveedores de su sector; que la proporción de adjudicaciones por el método de concurrencia de ofertas es la normal en el sector; que en los casos de adjudicación a CAE-Raíl, sus ofertas han sido las más favorables para Renfe; que en los casos de negociación de precios por razones de vinculación tecnológica, la necesidad de emplear este tipo de negociaciones está avalada por razones de carácter técnico y que la proporción de estos casos es también la normal en el sector; que en los 117 casos de adjudicación a CAE-Raíl, en el período 1989-1994, no se observa ningún tipo de trato diferencial, a favor ni en contra, respecto de las restantes empresas proveedoras que trabajan en el sector correspondiente.

Estas son mis explicaciones respecto de la pregunta que me hacen y que ha leído el señor Presidente.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Saludamos a la señora Presidenta de Renfe desde el Grupo Parlamentario Popular.

En primer lugar, vemos que nos trae una información globalizada, la que ha leído y ha dado escrita, de tipo general que me parece muy bien, pero que dista mucho del objetivo nuestro. Esta es una iniciativa por parte del Gobierno y respeto esta actitud del Gobierno o las personas que aquí le representan hoy de proporcionar informaciones generales, pero nuestra decisión es toda la contraria, es ir a concretar exactamente cada una de las relaciones que Renfe o Feve, Renfe en este caso, haya podido tener con la empresa CAE, concretamente con la filial CAE-Raíl. Nuestra decisión, de entrada, es pedirle, respecto a todas las relaciones contractuales que haya tenido Renfe con CAE, los antecedentes que hay en Renfe sobre gestiones previas, asistencias técnicas, proyectos, obras y liquidaciones de cada una de las actuaciones, porque nuestra idea es profundizar y llegar al fondo de esta cuestión. Si no nos lo enviara, señora Presidenta, recurriríamos a exigirlo vía artículo 7.º del Reglamento de esta Cámara.

Entrando en lo concreto, que es hoy el campo del Grupo Parlamentario Popular a lo largo de esta actuación parlamentaria, tengo en mi poder la situación de los POC refe-

ridos a la obra de electrificación, señalización y telecomunicaciones de la traza del AVE, que como usted sabe tenía una inversión autorizada por el Consejo de Ministros de 60.000 millones; luego, se elevó la inversión a 97.000 y, a la hora de las liquidaciones, la cifra aportada por el Gobierno a antiguas iniciativas es de 110.000 millones. Hablo en números redondos.

Respondiendo a esta iniciativa, el Gobierno, en su día, con la firma del señor ministro, nos envió un listado de situación de POC que había sido elaborado por la Jefatura de Contratación de Infraestructura con fecha 25 de febrero de 1992. En esta relación de obras, que llega a la Cámara como documento oficial con la firma del ministro, aparecen tres obras adjudicadas a CAE-Raíl. Una de ellas es la instalación de señalización y enclavamiento del desvío para el intercambiador de Lora del Río en la línea del AVE. Según estos datos, no hubo concurso, fue dada a dedo, se firmó el contrato el 24 de octubre de 1990 y el importe era de 10 millones y medio de pesetas. Nos gustaría confirmar estos datos y conocer exactamente cuánto se pagó en la liquidación por esta obra.

Otra obra que aparece en este listado oficial de Renfe es el suministro e instalación de consignas automáticas electrónicas en la estación de Santa Justa, en Sevilla. Según esta afirmación oficial, en la contratación de esta obra no hubo concurso, fue dada a dedo a CAE-Raíl y la fecha de autorización para la firma del contrato fue el 6 de febrero de 1992, con un presupuesto de 35 millones y medio. Pedimos confirmación de todos estos datos y conocer exactamente, aparte del contrato, el importe de liquidación de la obra.

La tercera es instalación de 1.020 consignas electrónicas automáticas en la nueva estación de Madrid-Atocha, en largo recorrido, no en cercanías, en la estación del AVE. En todos los datos figura sin concurso, a dedo, la fecha del contrato, 4 de diciembre de 1991, por un importe total adjudicado de 219 millones.

Ante estas tres obras, preguntamos cómo justifica las tres adjudicaciones a dedo; si no fuera así, la identidad de las otras empresas que compitieron con CAE. Repito, las liquidaciones de las tres obras y cuántas consignas hay contruidas por CAE en la estación de Santa Justa.

Le pido, señora Presidenta, no salirse por la tangente respecto a estos temas concretos, puesto que es una iniciativa del Gobierno y entendemos que viene a informar a la Cámara de todos los datos. Sobre esta cuestión, le pedimos las partidas de esta empresa y del AVE a lo largo de toda la red ferroviaria; insisto en los contratos.

Justamente sobre esta última obra, la instalación de 1.020 consignas, le pregunto concretamente si la señora Presidenta puede garantizar en este momento y en esta Cámara que están construidas esas 1.020 consignas. ¿Puede garantizarlo? Si no están construidas las 1.020 ¿cuántas están construidas? ¿Cuánto pagó Renfe por las consignas contruidas? Agradecería que fuera concreta sobre este detalle porque es de la máxima trascendencia.

En relación con otras obras que afectan a la traza del AVE se da la circunstancia, señora Presidenta, de que en su día, como es sabido, hubo una serie de comisiones pagadas

por la empresa Siemens a la empresa Atacir, propiedad, entre otros, de don Florencio Ornia, que era el Director General del Gabinete de Infraestructura y Seguimiento para las situaciones de crisis, en La Moncloa, justamente cuando CAE construyó el bunker de La Moncloa.

No repito hechos conocidos por esta Cámara, pero ahí aparece un templo con dos naves que se interrelacionan. Uno es la traza del AVE, otro es el bunker y vemos que empresas como CAE aparecen en ambos templos; aparecen en ambas partes estas empresas que cobraban comisiones y aparecen también otras empresas ligadas a estas operaciones, como es Austral, relacionadas con Roberto Dorado, que era el jefe de don Florencio Ornia.

Preguntamos si la señora Presidenta tiene antecedentes. Yo sé que son temas de la anterior presidencia de Renfe, pero si tiene alguna noticia que darnos puesto que intervenía CAE de una manera o de otra, tanto en la traza del AVE como en el bunker de La Moncloa, agradecería que nos la comunicara.

La cuestión siguiente, señor Presidente, se refiere a las condiciones en las que por parte de Renfe se efectuó la concesión de la señalización eléctrica del tramo Oropesa-Alcanar. El concurso en cuestión, lo sabe la señora Presidenta, fue convocado y dividido en dos partes: a) de enclave electrónico y b) el resto de las instalaciones. Ha ocurrido que después del concurso —y esto es lo importante— hubo un cambio de capítulos, luego ya aparece aquí una manifiesta irregularidad. Preguntamos: si había que hacer una homogeneización de las partidas, ¿por qué no se hizo antes del concurso? ¿por qué se hace después? La realidad es que hubo dos concursos diferentes, uno para el enclavamiento y otro para el resto. Al primero se presentó solamente SEL; fue el único concursante. Luego se hace la homogeneización y se le da a CAE. Así pues de esta irregularidad quien se benefició realmente fue la empresa CAE.

Señor Presidente, voy a intentar terminar, pero estamos en una situación semejante a la de la anterior comparecencia. Puesto que ha habido una empresa, Mantenimiento y Montajes Industriales, que en su día, por cierto, estando relacionada con CAE fue encargada de la ejecución de las pérgolas de la Expo, quisiera preguntarle si en esta interrelación de MMI con CAE hay alguna relación con las obras que pudiera haber adjudicado Renfe a la empresa CAE.

Respecto a la infraestructura del AVE, existe la ejecución de obras en la estación de Ciudad Real, por importe de 927 millones de pesetas, a la que acudieron nueve empresas. Nos gustaría conocer los concursantes que acudieron y, si no tuviera los datos, que nos los remitiera a la mayor urgencia.

De momento, esto es todo, señor Presidente.

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

El señor **ANDREU ANDREU**: Agradezco la comparecencia a la señora Sala, en nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

De la lectura del informe que amablemente ha traído la señora Sala se deduce la complejidad y dificultad de esta comparecencia, porque difícilmente la señora Sala podrá darnos una información detallada sobre los 117 casos de adjudicación a CAE-Raíl que se han producido en el período 1989-94, tal y como plantea en su informe. Por tanto, mi grupo parlamentario se limita simplemente a pedirle la documentación sobre estas adjudicaciones. En las que han sido por vía directa, que se nos expliquen los montos y en qué han consistido esas adjudicaciones y, en las que han sido por vía de concurso, los informes necesarios y precisos para que se le diera y, por supuesto, las otras ofertas que existieron además de la de CAE-Raíl.

Simplemente nos limitamos a esto y confiamos que pronto pueda ser enviado a esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió), el señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: En primer lugar, por cortesía, quiero saludar cordialmente a la señora Sala en su comparecencia.

También voy a intervenir brevemente porque lógicamente no vamos a pedir información detallada obra por obra, pero en nuestro grupo sí nos interesa saber un esquema de tipo general que define muy mucho cómo se hacen las adjudicaciones de que estamos hablando, en este caso en Renfe.

Nos habla la señora Presidenta de que tienen dos formas de aprobar las adjudicaciones, que es a través del Consejo de Administración, cuando son adjudicaciones superiores a 100 millones de pesetas, o por los órganos directivos de Renfe y sus unidades de negocio. También nos dice que la mayoría de sus adjudicaciones provienen de una concurrencia de ofertas entre empresas homologadas en las que, además, no interviene sólo la homogeneidad, sino que es muy importante la tecnología y el precio.

Nosotros quisiéramos saber en qué forma llegan, al órgano directivo de Renfe que tiene que decidir o al Consejo de Administración, los informes técnicos en que quedan reflejadas las ventajas o desventajas de las empresas respecto a tecnología y precio. ¿Quiénes constituyen el grupo de redacción o de estudio de esta concurrencia de ofertas? ¿Hay informes técnicos en todas estas ofertas para que después pasen a la adjudicación definitiva?

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Hay algún representante de los Grupos Vasco (PNV), Coalición Canaria o Mixto? (Pausa.)

En consecuencia, al no haber presente nadie de estos grupos, cedo la palabra al señor García-Arreciado, en nombre del Grupo Socialista.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Gracias, señora Sala por su comparecencia y por la información que nos ha suministrado.

En primer lugar, quiero hacer cierta precisión de lo dicho para que quede reflejado en el «Diario de Sesiones». En La Moncloa no hay ningún bunker ni el recinto que se ha construido en La Moncloa ha sido construido por CAE. Por tanto, quiero quede constancia de que eso no se ajusta a la realidad.

Tanto el continente como el contenido de esta segunda comparecencia son bastante similares a los de la primera y supongo que muy similares a las otras dos que nos quedan. No obstante, hay un elemento sustantivamente distinto de la anterior comparecencia.

En la última página del informe que nos ha presentado Renfe hay una afirmación absolutamente rotunda que le compromete y que es preciso aceptar en el valor que tiene la letra impresa y la garantía que las personas deben de poner en ella y es que en los 117 casos de adjudicación a CAE-Raíl en el período que ha sido considerado, no se observa ningún trato diferencial a favor ni en contra de esta empresa, lo cual viene a responder a la pregunta sustantiva que puede estar en la mente de muchos españoles y supongo que en los miembros de esta Comisión. Renfe compromete su palabra, la Presidenta de Renfe informa a esta Cámara de que, después de las investigaciones y de los estudios que supongo habrá hecho en estas últimas semanas, ha llegado a la conclusión de que no se observa ningún caso de anormalidad en las relaciones contractuales entre Renfe y CAE.

A partir de aquí entramos en el terreno de los juicios, en la libertad de imaginación, en la voluntad de creerse o no creerse lo que personas con responsabilidades políticas y públicas importantes aseveran en un sitio tan importante como el Congreso de los Diputados.

El caso es similar al anterior. El volumen de adjudicaciones a CAE-Raíl es moderado, está en torno a 700 millones de pesetas en los seis o siete años que se han considerado, lo cual nunca pasa del 0,1 por ciento de los gastos de inversión de Renfe. Vuelve a salir un dato importante: no más de 14/15 empresas en este país tienen tecnología suficiente para acudir a este tipo de concurso, como quedó claro en la comparecencia de AENA y como sale ahora del dato de que el 90 por ciento de las adjudicaciones han sido hechas a 14 empresas, situándose CAE-Raíl en el seis y pico por ciento; si ustedes multiplican 6 por 14, les viene a salir ese porcentaje más o menos. Por tanto, no debe ser sorprendente que en adjudicaciones de obras de este tipo de técnica salga sistemáticamente CAE. ¿Cómo no va a salir, si está en un mercado estrecho, en un mercado en el que hay pocas ofertas? Para subrayar todavía más ese hecho está lo que hemos escuchado respecto a que las relaciones de Renfe, con una empresa que se llama CAE-Raíl parece que, obviamente, deben ser normales; es decir, debe ser normal encontrar, entre las empresas que trabajan con Renfe, a una que lleva el nombre de CAE-Raíl.

Nosotros no tenemos que pedir ningún tipo de información especial sobre aquellas adjudicaciones que han sido hechas bien por el consejo de administración o por concurrencia de oferta. La composición del consejo, en el primer caso, y el régimen jurídico, en el segundo, deben ser suficientes para llevar a la mente de cualquier persona bien-

pensada, o al menos no malpensada, que esas adjudicaciones se han hecho por unos procedimientos absolutamente diáfanos y transparentes. Si quisiéramos algún tipo de mayor precisión, señora Presidenta, sobre las 107 adjudicaciones que no han sido aprobadas por el Consejo de Administración de Renfe sino por otros organismos. Quisiéramos saber cuáles son, qué personas intervienen en el proceso de toma de esa decisión concreta; y más información también sobre ese 44 por ciento de obras adjudicadas, que no lo han sido por concurrencia de oferta sino por lo que se llama en el documento imperativo tecnológico. Supongo que será algún tipo de cierta servidumbre tecnológica, mediante la cual algunas obras deben ser adjudicadas precisamente a empresas que trabajan en esa tecnología en concreto, pero no lo sé. Como no lo sé y son los únicos casos en los que pudiera tener sentido pedir una mayor información, es decir, de aquellas adjudicaciones hechas por organismos distintos al consejo de administración o por procedimiento distinto al de una concurrencia de ofertas, quisiera que, para mayor tranquilidad de este portavoz y de los miembros de esta Comisión, explicase un poco más esas dos actuaciones concretas.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno de réplica, tiene la palabra la Presidenta de Renfe.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Empezaré respondiendo a la última y penúltima preguntas, es decir, cómo llegan los informes, etcétera. Renfe tiene un marco jurídico por el que está sometida al Código de Comercio y a todas las leyes que de él se derivan y, a su vez, en el marco comunitario se ha establecido, el 14 de junio de 1993, la Directiva 93/38, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores de agua, energía, transportes y comunicaciones. Esta Directiva es aplicable en nuestro país a partir del 1.º de enero de 1997 y obliga a abrir las compras de estos sectores, hasta ahora denominados sectores excluidos, a la concurrencia entre empresas europeas y exige a las empresas compradoras de estos sectores que dispongan de procedimientos de compras auditables y transparentes. Es decir, tenemos la normativa de la Ley general, más esta normativa europea.

Además, Renfe tiene una normativa interna, necesaria en materia de contratación debido a la estructura descentralizada de la empresa, que está constituida por unidades de negocio con una importante autonomía de gestión. Con relación a esta normativa interna quiero explicarles lo siguiente, y voy a hacer un resumen porque el documento es un poco extenso. Las compras se dividen en dos grupos. Hay compras de bienes y servicios por importe, año y proveedor, inferior a dos millones de pesetas. En estas partidas la gestión de adjudicación y contratación se delega en los responsables de los centros que responden del gasto, es decir, gerentes, directores, etcétera, según la estructura de cada unidad, sin intervención obligada de los responsables de la función de compras, si bien tienen unas pequeñas limitaciones. En las compras de bienes y servicios por un importe superior a dos millones de pesetas por año y pro-

veedor, las gestiones de selección y precontratación se efectúan, con criterios profesionales; por técnicos de la función de compras, sean corporativos o sean de las unidades de negocio, es decir, esto lo deciden los de compras. Dichos responsables deben regularse por el código ético del profesional de compras, de agosto de 1991, que aprobamos nosotros. En cuanto al tipo de adjudicación, es el responsable de compras quien debe decidir, atendiendo a criterios profesionales y junto al técnico correspondiente, qué tipo y número de ofertas solicita. Cualquier adjudicación se debe documentar en el impreso propuesto de adjudicación. Inicialmente está previsto que se efectúe por concurrencia de ofertas y, en caso de no ser así, debe justificarse la razón para escoger otra modalidad. En el proceso de cualquier compra de estas cuantías están separadas las responsabilidades de las distintas etapas de su realización. Así, las gestiones de contratación y propuesta de adjudicación se efectúan por responsables de compras, y la adjudicación y la autorización se lleva a cabo por los responsables de la dependencia que administrará y soportará el gasto, con unos niveles de responsabilidad que van en función de si es hasta 10, 20, 40 y 100 millones, y a partir de 100 millones va al consejo de administración. Por tanto, son dos niveles distintos los que toman las decisiones. El que compra y hace la propuesta de adjudicación no es el mismo que después adjudica, y el que compra está siempre amparado por la opinión de los técnicos. Yo les diría que en todas estas compras, y en estos temas tan técnicos, quienes toman realmente las decisiones —seamos claros— son los técnicos, con todas las debidas garantías que están en el proceso. La firma del contrato se efectúa por responsables del máximo nivel, exigiendo dos firmas para las superiores a 20 millones, con distintos niveles jerárquicos, de los cuales, en general, una es de la estructura de compras y otra de los responsables operativos. Cuando va al consejo, es el consejo el que autoriza todas estas compras. Dejo este documento a su disposición por si les interesa conocerlo con más detalle.

Respecto a las preguntas relacionadas con el tema y que pueda concretar, lo haré ahora y sobre las que no pueda concretar, enviaré la contestación. El señor Camisón me ha preguntado exactamente por tres obras de CAE, porque hoy venimos a hablar de CAE, no de ninguno de los otros temas. Después veremos qué me dice el Presidente que hay que hacer en relación a algunos de los otros temas, que son nuevos, si se entiende como pregunta oral; ya hablaremos. Refiriéndome concretamente a CAE, tengo una lista con el total de las adjudicaciones a CAE, dividida por cada uno de los sistemas por los que han sido adjudicados. He dicho que hay 49 por concurrencia de ofertas; tengo la lista de los 49, que también la dejo. No me han hecho ninguna pregunta concreta, excepto la relativa a Oropesa-Alcanar, que es la primera, pero aquí tienen el importe, la fecha de adjudicación y la fecha del contrato. Me han pedido alguna concreción más, creo; han pedido que dijéramos, entre importe, adjudicación y fecha de contrato, al final, qué se había pagado; eso he entendido. Por tanto, daremos esa información, que aquí no está. Aquí están todas las adjudicaciones que ha habido por concurso.

Tengo también las adjudicaciones por dependencia tecnológica. El concepto dependencia tecnológica me lo han elaborado los técnicos de la empresa y va avalado por la opinión de un profesional. No es la opinión de esta Presidencia, pues parecería ilógico que la presidencia de una empresa tuviera que entrar en estos temas tan complejos técnicamente. Ustedes, Diputados, deben saber, cuando se les va y viene la luz en las salas, lo difícil que es hoy en día acabar aclarando por qué y cómo. En las adjudicaciones por dependencia tecnológica figura, la primera, la instalación de 1.020 consignas electrónicas automáticas en la nueva estación de Madrid-Atocha. Me pregunta el Diputado si han sido instaladas. Lo comprobaremos. Yo creo que están allí y se pueden ir a contar, están todas y todas compradas. No se preocupe, no hay ningún problema en ello, pero buscaremos la firma de un profesional competente, del responsable de la contabilidad, para que el señor Diputado esté tranquilo. En cuanto a las consignas de la estación de Madrid-Atocha, ya le digo que están en la lista y son las primeras. Las de Santa Justa son las segundas de la lista que me hacen mis técnicos, y me dicen que son adjudicaciones por dependencia tecnológica. Después vienen muchas más en esta lista, aquí las verán, y han de sumar un total, como les decía, de cincuenta. Más o menos en el medio de la lista, de estas cincuenta, está la otra que ha dicho el señor Diputado, instalación de señalización y enclavamiento del desvío para el intercambiador de Lora del Río, línea AVE Córdoba-Sevilla; está en el centro de la lista y es una adjudicación del año 1990.

Por consiguiente, aquí está la lista de dependencia tecnológica. Por otra parte está la lista de los protocolos de ampliación y modificaciones y, por último, la adjudicación por subrogación a CAE. Entrego la lista para el señor Andreu y quedo abierta a cualquier aclaración de las dudas que pueda plantear la lista de los 117 casos. Si el señor Presidente me la pide, yo le mandaré sin ningún problema toda la información, así como la información complementaria que me ha pedido el señor Camisón y que no figura exactamente en esta lista.

Después, como siempre decimos en español, aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid aquí han salido muchas cosas relativas a Valladolid, con lo cual podríamos acabar hablando de algún problema de Renfe en Valladolid. A las preguntas que surgen a raíz del Pisuerga y de Valladolid creo que no tengo nada que decir, señor Camisón. Renfe no ha contratado al señor Florencio Ornia jamás. Pregunte directamente a aquellos que le contrataron y haga lo que crea conveniente. Renfe jamás ha contratado a ese señor. Por tanto, no tengo nada que decir.

En cuanto al tema de Oropesa-Alcanar, ya le he dicho que vamos a hacer un informe concreto sobre las preguntas que me ha hecho, porque no lo tengo en este momento. No hay ninguna irregularidad en la adjudicación. En todo caso, vuelvo a repetirle, son los técnicos de la empresa los que hacen las propuestas, y todo tiene las firmas de los técnicos con sus nombres y apellidos.

He apuntado algo de la empresa municipal de transportes de Sevilla, he entendido algo de la EMT. Yo creo que es un tema que no tiene nada que ver con lo que estamos ha-

blando de CAE-Raíl, no he visto la relación con el Pi-suerga ni con Valladolid.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sala, puede continuar su exposición dejando ese paréntesis, y en la dúplica que tendrá el señor Camisón, si tiene algo que aclarar al respecto, ya lo hará.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): En cuanto a la estación de Ciudad Real, tampoco tiene nada que ver con el tema de CAE, que era la pregunta que se había hecho. Por tanto, es otra cuestión, entiendo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, los portavoces de los distintos grupos parlamentarios, empezando por el señor Camisón, tienen dos minutos para formular nuevas preguntas o aclaraciones.

El señor Camisón, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: La señora Presidenta nos anuncia que va a contar las 1.020 consignas de la estación del AVE de Madrid. Hágalo, señora Presidenta, a infórmenos rápidamente del resultado que obtenga en esa contaduría, así como del importe último pagado por las 1.020 consignas. Le rogamos que lo haga a la máxima urgencia, ya que hoy no puede contestar.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Lo va a hacer un profesional independiente y competente, no lo voy a hacer yo.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Camisón ha hecho una precisión sobre unas cuestiones que van a ser contestadas. Corresponde a la señora Sala la responsabilidad de decir quién va a contestarlas y asume ella la responsabilidad, lo haga quien lo haga. Supongo que ya sabrá ella elegir la persona competente para que el señor Diputado esté, en cualquier caso, satisfecho con la respuesta. La responsabilidad, repito, es de la señora Sala.

El señor **CAMISON ASENSIO**: En definitiva, lo trascendente es que a esta Cámara le interesa saber el número de consignas que construyó en su momento CAE-Raíl, las cuente usted o las cuente el que sea. Es esa cifra la que nos interesa. Naturalmente que usted puede mandar allí a quien le parezca oportuno, y en esa decisión de gestión no vamos a entrar, pero usted nos ha hecho perder un tiempo en cuestiones que son absolutamente de detalle. Lo fundamental es que queremos que se contraste ese número de consignas construidas.

La señora Presidenta dice que no tiene que ver nada con don Florencio Ornia. Usted quizá no, pero Renfe sí. ¿Es que se olvida que el expediente de Filesa, de acuerdo con el informe de los peritos, aparece el contrato en el que Renfe tenía que abonar el 2 por ciento de las adjudicaciones a la empresa Atacir, que era del señor Ornia? ¿Es que esto no afecta a Renfe? Afecta a Renfe, y puesto que estamos en una traza donde ha intervenido CAE-Raíl, le he

preguntado las relaciones que pudiera haber, sobre todo cuando se están dando casos en los que vemos que no se especifica toda la cuestión.

Señora Presidenta, cuando he hablado de Sevilla no me he referido a ninguna empresa de transporte, sino a la empresa Mantenimiento y Montajes Industriales, la MMT. No es una empresa municipal, es una empresa filial de CAE, y le pregunto, dentro de los archivos de Renfe —y me interesa mucho su contestación a efectos de constancia en el «Diario de Sesiones» para la investigación parlamentaria que va a continuar—, su compromiso respecto a la implicación de la MMT, que no tiene que ver nada con la cuestión.

La señora Presidenta ha vuelto a hacer una exposición yéndose por las ramas, no ha entrado en los temas concretos que yo he pedido, y espero los datos que dice que me va a mandar, tanto de CAE como de CAE-Raíl y como de SICE, puesto que todo estaba absorbido por CAE-Raíl.

Termino, señor Presidente, lo mismo que hemos hecho en la comparecencia anterior, recordando que el problema no está —y nunca lo hemos defendido nosotros— en suponer que todas las obras relacionadas con esto se hayan adjudicado a CAE. Lo que nos interesa es, dentro del porcentaje de las que se hayan adjudicado, sea el porcentaje que sea, estudiarlas a fondo para, dentro de ese análisis de contratos y de compromisos, ver si han sido correctas o no. En la exposición anterior yo he citado, por poner un ejemplo, el caso del tramo del AVE en el que he denunciado una irregularidad, e igual que hay ésa podemos suponer —tenemos perfecto derecho a pensarlo— que puede haber otras. Lejos de nuestra imaginación pensar que afectaría a toda la contratación de Renfe en esta materia con CAE. Nos interesan aquellas que le corresponden y estudiarlo a fondo, puesto que es un tema que políticamente interesa a todos los españoles.

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

El señor **ANDREU ANDREU**: En primer lugar, quiero agradecer que de forma tan rápida la señora Sala pueda darnos la lista de las concesiones o de las adjudicaciones concretas que se han hecho a la empresa CAE por parte de Renfe.

En segundo lugar, simplemente quiero hacer una aclaración que no habíamos hecho hasta el momento, pero como se vierten comentarios de índole política sobre este asunto, quisiera dejarlo bien claro. Nosotros pensamos que un asunto de esta naturaleza, como el que estamos tratando, exige tener la cabeza bien fría, porque no se nos oculta que políticamente el trasfondo de lo que estamos tratando afecta, nada más y nada menos, que al Presidente del Gobierno señor González.

Por tanto, antes de emitir juicios concretos sobre aspectos en los que mi Grupo Parlamentario no tiene opinión formada —y son algunos de los que hemos estado tratando hasta el momento en estas comparecencias—, nosotros solicitamos la mayor información posible. Con esto quiero

dejar constancia de que nos parece muy bien que Renfe tenga una opinión formada concreta, según la cual considera que no hay ningún tipo de irregularidad, pero lo que nos parece importante es que esa opinión la tengan en este caso los grupos parlamentarios. Con ello quiero decir que el que nosotros nos expresemos con la mayor frialdad en estas comparecencias no significa que tengamos montada una opinión en ningún sentido sobre las administraciones que hasta ahora han comparecido, sí sobre aquellas en las que mi Grupo sí tiene montado una opinión concreta, como se podrá ver, a lo mejor, en otras comparecencias.

El señor **PRESIDENTE**: Le anuncio, como a todos los portavoces, que se están realizando las fotocopias de la documentación facilitada por la señora Presidenta de Renfe. En el supuesto de que no sea suficiente lo que van a recibir los señores portavoces de los distintos grupos políticos, la señora Presidenta de Renfe ya ha manifestado la posibilidad de ampliar puntualmente cualquier información que los señores Diputados tengan a bien solicitar.

A continuación tiene la palabra el señor García-Arre-
ciado, en nombre del Grupo Socialista.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: De manera muy breve quiero decir a la señora Presidenta de Renfe que sobre la cuestión que le había planteado he tenido una cumplida y satisfactoria respuesta. A mí me parece que dada la cualificación profesional de las personas que intervienen en los procesos de selección de las obras, de las adjudicaciones, de los contratos, el régimen jurídico a que están sometidos, la existencia de un código ético, etcétera, resulta verdaderamente difícil, salvo una conjura de los técnicos de Renfe, que se puedan producir en ese sistema actuaciones como las que pudieran haber sido inducidas a la opinión pública en las últimas semanas. Cuestión distinta son las actuaciones personales concretas, que hasta el momento tampoco parece que haya habido ninguna, pero el sistema general que utiliza Renfe, es más, me parece incluso excesivamente prolijo. Siendo una empresa que no está sometida a la Ley de Contratos del Estado, que por tanto está vinculada al Código de Comercio, me parece excesivamente prolijo y cuidadoso el procedimiento seguido, pero bueno es que sea así, aunque sólo sea para que no se repitan algunos hechos acaecidos en empresas filiales en los últimos años.

La segunda cuestión que quiero tratar es que me ha parecido entender una referencia a los términos del informe Filesa. No me consta —a lo mejor estoy confundido— que exista ningún informe Filesa. Hay un caso judicial que, para desgracia nuestra en concreto, no está ni siquiera en el trámite de instrucción cerrada. Por tanto, me parece una referencia impertinente, pero no gratuita ni ingenua. Es una referencia consciente, hecha por un grupo político que tiene en su permanente obsesión no la pureza ni la transparencia de las relaciones entre Renfe y CAE, sino el prejuicio constante de que este país vive en un permanente clima de corrupción del que es responsable el Presidente del Gobierno y que está implicado con la financiación ilegal de los partidos. Yo rechazo tajantemente esas afirmaciones y

expreso mi protesta por la referencia que se ha hecho a un documento que ni existe formalmente y que, de existir, sus contenidos se pueden imaginar, pero no se pueden citar en ningún caso como elemento de autoridad.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, para la dúplica tiene la palabra la señora Presidenta de Renfe.

La **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Sinceramente, creo que ha quedado todo aclarado. Sin embargo, señor Camisón, para concretar, ¿la pregunta era si la empresa MMT, filial de CAE, ha obtenido algún contrato de Renfe? (**Asentimiento.**) Muy bien, pues se lo contestaré. Le aseguro que no está en ninguna de las listas que tengo aquí; a lo mejor es de 10.000 pesetas o 12.000, pero vamos a verlo.

Por lo que se refiere a lo demás, yo creo que está todo contestado. Agradezco al señor García-Arre-
ciado la contestación que ha hecho sobre ese informe que yo no he visto jamás. El señor Camisón me dice cosas sobre las que no puedo contestar porque nadie me lo ha enseñado. A él le enseñan unos papeles que no los enseñan a nadie más. ¡Desde luego, ya es curioso el tema! Muchas gracias, no tengo nada más que decir.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Sala. Con ello terminamos la segunda comparecencia del orden del día.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PROMOCIÓN Y EQUIPAMIENTO DEL SUELO (GONZALEZ-HABA GONZALEZ) PARA INFORMAR SOBRE LAS RELACIONES CONTRACTUALES MANTENIDAS EN EL AMBITO DE SUS RESPONSABILIDADES CON LA EMPRESA CONTROL Y APLICACIONES (CAE). A PETICION DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/001245.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, seguimos con el punto tercero del orden del día, comparecencia de don José Luis González-Haba, Presidente de la Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento del Suelo (SEPES), ante esta Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, para informar sobre las relaciones contractuales mantenidas en el ámbito de sus responsabilidades con la empresa Control y Aplicaciones (CAE), como siempre, a petición del Gobierno.

Tiene la palabra el señor González-Haba.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PROMOCION Y EQUIPAMIENTO DEL SUELO** (González-Haba González): Buenos días, señorías, la Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento del Suelo (Sepes), que actualmente presido, no ha mantenido, desde su constitución en 1981, ninguna relación contractual directa con la empresa Control y Aplicaciones (CAE), dado que la naturaleza de sus actividades... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, ruego silencio. (Rumores.—Pausa.)

Supongo ya a todos los periodistas bien ubicados, después del pequeño relajo que nos hemos permitido de tres minutos. En consecuencia, tomamos las tareas seriamente, como a lo largo de toda la mañana, y dejamos continuar al Presidente de Sepes.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PROMOCION Y EQUIPAMIENTO DEL SUELO** (González-Haba González): Gracias, señor Presidente.

Como decía, la Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento del Suelo no ha mantenido ninguna relación contractual directa con la empresa Control y Aplicaciones, dado que la naturaleza de sus actividades, fundamentalmente urbanización de polígonos industriales, no constituyen el objeto de los trabajos que al parecer realiza la empresa CAE. Sin embargo, Sepes ha aparecido en las informaciones relacionadas con la empresa CAE con motivo de la compra por Talleres Palomino, S. A., de una parcela situada en un polígono industrial propiedad de Sepes. Por ello, comparezco a petición del Gobierno ante esta Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente del Congreso de los Diputados para explicar las circunstancias y condiciones en que fue comprada, en 1989, por Talleres Palomino, S. A., la parcela número 81 del polígono industrial Carretera de la Isla, situado en el término municipal de Dos Hermanas, en la provincia de Sevilla, propiedad, como decía, de la Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento del Suelo (SEPES). Este polígono industrial fue adscrito, en 1982, a esta sociedad estatal procedente del extinguido Instituto Nacional de Urbanización y pasó a formar parte del patrimonio de la sociedad. Desde ese momento comenzaron a ponerse en venta sus parcelas, según las normas que Sepes fue estableciendo al respecto. Cronológicamente, los hechos que dieron lugar a la adquisición, en 1988, de la parcela número 81 por Talleres Palomino, S. A., se desarrollaron de la siguiente forma.

Primero. Por escrito de cuatro de noviembre de 1988 don Francisco Palomino solicitó la compra de la parcela 81 del polígono Carretera de la Isla, en el término municipal de Dos Hermanas, en nombre propio, para cederla a una sociedad anónima en constitución de la que sería accionista mayoritario. La actividad a la que se iba a dedicar la sociedad sería la de taller de calderería y construcciones metálicas. La forma de pago elegida por el señor Palomino fue la del 10 por ciento de entrega inicial y 16 plazos semestrales iguales. Esta forma de pago era una de las nueve que Sepes ofrecía en aquellos momentos a cualquier posible comprador de parcelas y que consistían bien en el pago al contado con un ocho por ciento de descuento, bien en el pago de una entrega inicial, que oscilaba del 10 al 40 por ciento, con el aplazamiento del resto, desde 4 a 16 plazos semestrales, con entregas iguales y en base a un 11,25 por ciento de interés anual cuando el plazo de aplazamiento superaba los dos años. Todas las operaciones iban gravadas con un 12 por ciento de IVA a abonar de una sola vez, junto con la entrega inicial, actuando ese 12 por ciento so-

bre el importe total de la operación, incluidos los intereses de aplazamiento. Por ello, en el caso como el que nos ocupa de cancelación anticipada de una operación contratada previamente bajo la fórmula de precio aplazado, y con intereses de aplazamiento, se deducían los intereses correspondientes al período de tiempo en que se anticipaba el pago. Asimismo, se reducían los pagos por IVA como consecuencia de la disminución de la base imponible. Durante el año 1988 se efectuaron en el polígono industrial de Carretera de la Isla 46 operaciones de venta, de las cuales tres se acordaron al contado y las 43 restantes mediante el sistema de pagos aplazados.

Segundo. En fecha 15 de noviembre de 1988, once días después de la solicitud, se oferta por Sepes la venta de la referida parcela, que tiene una superficie de 15.306 metros cuadrados, a un precio de 2.600 pesetas por metro cuadrado, lo que hubiera supuesto un precio total de 39.795.600 pesetas, a los que habría que haber aplicado un 8 por ciento de descuento si el comprador hubiera solicitado la fórmula de pago al contado. Al haber elegido la fórmula de entrega inicial del 10 por ciento y 16 plazos semestrales aplazados, las condiciones fueron las siguientes. Primer pago de 3.979.560 pesetas, equivalente al 10 por ciento del precio al contado. El 90 por ciento restante del precio en 16 plazos semestrales, fijando el primero de ellos el 1 de julio de 1989, al 11,25 por ciento del interés anual, que totalizan 54.678.960 pesetas, el 12 por ciento de IVA sobre el total, que asciende a 7.039.022 pesetas. El primer pago y la totalidad del IVA fueron ingresados el 18 de noviembre de 1988, tres días después de la oferta. Asimismo se incluían en la oferta de Sepes, entre otras, las siguientes condiciones. Garantía de primera hipoteca a favor de Sepes por la cantidad aplazada; finalidad esencial de la venta: la construcción en la parcela de una instalación industrial sin determinar plazo; obligación de comunicar a Sepes, en caso de falta de pago total de la parcela, las transmisiones efectuadas, subrogándose el nuevo comprador en los derechos y obligaciones del anterior.

Tercero. Escrito de 29 de mayo de 1989, de don Francisco Palomino, comunicando que la sociedad compradora era Talleres Palomino, S. A., remitiendo datos sobre la misma y escrituras tanto de constitución de la sociedad anónima como de sus poderes como administrador único.

Cuarto. Abono por Talleres Palomino, S. A., del primer plazo, que vencía el 1 de julio de 1989, entrega que se hizo efectiva el 29 de junio del mismo año.

Quinto. Obtención, el 20 de octubre de 1989, de licencia municipal para construir una nave de 5.300 metros cuadrados.

Sexto. Escritura pública de compra-venta, con fecha 12 de diciembre de 1989, otorgada por don Francisco Palomino Romero, en nombre y representación de Talleres Palomino, S. A., en los mismos términos en que he relatado la oferta. En dicha escritura se especifica que el precio total de la compra-venta es el de 39.795.600 pesetas, más 18.862.920 pesetas de intereses por aplazamiento. De este total de 58.658.520 pesetas, el comprador había satisfecho ya con anterioridad la cantidad de 7.396.995 pesetas, correspondientes al 10 por ciento de entrega inicial y al pri-

mer pago de julio de 1989. La parte aplazada, 51.261.525 pesetas, se haría efectiva en 15 plazos de 3.417.435 pesetas cada uno, con vencimiento los días 1 de enero y 1 de julio de 1990 y 1996, ambos inclusive, y el 1 de enero de 1997.

Séptimo. Abono por Talleres Palomino, S. A., cumpliendo los plazos estipulados de vencimiento, de los pagos correspondientes al 1 de enero y 1 de julio de 1990 y 1 de enero de 1991, por importe, cada uno de ellos, de 3.417.435 pesetas.

Octavo. Solicitud por Talleres Palomino, S. A., con fecha 5 de febrero de 1991, de posposición de la primera hipoteca constituida a favor de Sepes a segunda hipoteca, con el fin de obtener un préstamo hipotecario para financiar la construcción de las instalaciones de la parcela. Según el escrito, dicho préstamo hipotecario exigía la constitución de primera hipoteca sobre la parcela y la nueva construcción a favor del propio banco que lo concedía.

Noveno. Denegación con fecha 8 de febrero del mismo año de dicha solicitud, no renunciando Sepes a su condición de primer acreedor.

Décimo. Escrito, de 1 de abril de 1991, de Talleres Palomino, S. A., solicitando levantamiento de la hipoteca por pago anticipado, con el fin de poder acceder a la concesión del anteriormente citado préstamo hipotecario. En dicho escrito solicita asimismo se le comunique el importe de la liquidación y la fecha para hacerla efectiva.

Undécimo. Pago de 29.920.804 pesetas, cantidad resultante de la liquidación. Esta cantidad es el resultado de deducir del precio aplazado en la escritura de compra-venta de 51.261.525 pesetas y por adelanto en 13 pagos semestrales del pago de los plazos establecidos en la citada escritura, 9.900.372 pesetas de interés de aplazamiento. Asimismo, como consecuencia de la disminución de la base imponible, el IVA se redujo en la cantidad de 1.188.044 pesetas respecto al representado en la citada escritura. Estas dos reducciones, sumadas a los tres pagos semestrales efectuados después de haber firmado la escritura de compra-venta, llevaron la liquidación a los citados 29.920.804 pesetas.

Duodécimo. Escritura pública, de 13 de junio de 1991, otorgada por Sepes y Talleres Palomino, de cancelación de hipoteca por pago total de la parcela, al utilizar la fórmula de amortización anticipada prevista en el contrato de compra-venta.

Por tanto, de esta relación de hechos que he procurado sintetizar a SS. SS. se pueden extraer las siguientes conclusiones. Primera. El precio por metro cuadrado de parcela ofertado por Sepes a Talleres Palomino, S. A., 2.600 pesetas por metro cuadrado, se enmarca entre los que en esa fecha se ofrecían a los restantes compradores de parcelas, superando incluso el precio de 2.500 pesetas/metro cuadrado que estableció el consejo de administración, el 10 de marzo de 1988, como precio medio para el polígono Carretera de la Isla.

Segunda. Las condiciones de compra elegidas por Talleres Palomino, S. A., constituían una de las nueve fórmulas ofertadas por Sepes a cualquier comprador y fueron elegidas asimismo por otros 21 compradores en ese mismo año 1988.

Tercera. Talleres Palomino, S. A., cumplió puntualmente con los pagos aplazados que fueron venciendo en la fecha establecida, sin ninguna demora o aplazamiento.

Cuarta. La escritura pública de compra-venta recogía las mismas condiciones que se imponían a cualquier comprador referente a intereses de demora, garantías hipotecarias, obligaciones de pago, ejecución de hipoteca, gastos originados por la escritura, etcétera.

Quinta. La solicitud de posposición de la primera hipoteca a segunda para acceder a un préstamo hipotecario, efectuada por Talleres Palomino, S. A., en 1991, fue denegada exactamente igual que a cualquier otro comprador.

Sexta. Los cálculos de liquidación por pago anticipado respondieron a las mismas condiciones que se establecieron y efectuaron para los siete compradores de parcelas del mismo polígono, en el mismo año, que optaron por esta fórmula.

Por tanto, la Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento de Suelo, Sepes, puede afirmar tajantemente ante esta Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente del Congreso que en ninguna de las actuaciones que dieron lugar a la adquisición por Talleres Palomino, S. A., de la parcela número 81 del polígono Carretera de la Isla, ubicado en Dos Hermanas, Sevilla, se produjo trato de favor alguno hacia dicha sociedad.

Muchas gracias, señorías, por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Muchas gracias, señor González-Haba, viejo conocido en el Ministerio de Obras Públicas, por su comparecencia entre nosotros y por su información. Las gracias serán completas —en este momento no pueden serlo y él lo entiende— cuando nos facilite la información adicional que le vamos a pedir y en el momento en que este Grupo que yo represento ahora pueda declararse satisfecho con la información recibida. Hasta ese momento pospongo las gracias en lo que concierne a la información.

Nos encontramos en presencia de una operación de venta —de compra si se contempla desde la perspectiva de Talleres Palomino, S. A.—, de reventa ulterior y de una concesión de subvención a la que más adelante me referiré. El señor Presidente de Sepes ha dado cumplida información en lo que concierne a la operación de compra por parte de Talleres Palomino, S. A., no así en lo que concierne a la operación de reventa o transmisión ulterior. Yo voy a centrarme fundamentalmente en este punto, con alguna petición de precisión en lo que hace referencia a esta operación de venta por parte de Sepes.

Al hilo del Real Decreto de 30 de octubre de 1981, que curiosamente lleva el refrendo del que habla en estos momentos, porque Sepes se constituyó precisamente en aquellos tiempos, le quiero hacer una serie de preguntas de carácter procedimental en lo que concierne a la ejecución del acuerdo de venta de esta y de otras parcelas. ¿El acuerdo se adoptó por el consejo de administración en el caso de cada parcela o hubo algún género de delegación

de facultades en niveles territoriales de Sepes? ¿Se adoptó por la Presidencia? ¿Se adoptó por el consejo de administración dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 10 de los estatutos de Sepes, párrafos 11 y 12? ¿Había un programa de actuaciones, como prevé el artículo 17 de los estatutos de Sepes, y se procedió de acuerdo con él o, por el contrario, fueron actuaciones en alguna medida aisladas? ¿Cuáles fueron y cuáles siguen siendo los criterios para la fijación de precios por parte de Sepes con respecto a los costes de adquisición? ¿Cuáles son los mecanismos de actualización de esos precios? Todo en lo que concierne al precio de adquisición por parte de Talleres Palomino.

El señor Presidente ha dado una serie de informaciones que a este Diputado, en nombre de su Grupo, le gustaría tener —lo solicita a través de la Presidencia—, sin perjuicio de que naturalmente los datos que ha dado el señor Presidente de Sepes constan en el «Diario de Sesiones». Me gustaría conocer la información a la que se ha ido refiriendo en cada momento: escrituras, etcétera, toda la documentación a que ha aludido. En particular, para establecer las inevitables comparaciones, le gustaría conocer a este Diputado la relación de expedientes de venta de terrenos en esa área y en aquellas fechas para chequear si efectivamente ese precio medio de 2.600 pesetas/metro cuadrado, a que ha aludido el señor Presidente, es el que se corresponde con el análisis de la documentación que haremos en su momento.

Centrándonos en la reventa, que tiene que ver con la política de Sepes en todo caso, con independencia de esas condiciones a que ha aludido, una de las cuales concretamente tiene que ver con la reventa ulterior por parte de Talleres Palomino, quisiera preguntarle si se hizo la comunicación de la transmisión, cuándo y cómo se hizo y cuál ha sido su control y seguimiento. En definitiva, se trata de verificar que una venta de terrenos que se hace por esta sociedad, cuya misión institucional es el fomento del suelo industrial, no se ha traicionado después como consecuencia de la transmisión. Es decir, que la sociedad que se ha subrogado a los derechos y obligaciones del primer comprador ha seguido dando cumplimiento a las condiciones que sin duda tiene establecidas Sepes —así se desprende de sus estatutos, como obligación institucional— con la empresa a la que se produjo la transmisión de la parcela o de las acciones. Me gustaría que en este punto el señor Presidente clarificara esta cuestión: ¿Se produjo una transmisión de parcela? ¿Se produjo una transmisión de acciones, como parece? Naturalmente, en el conjunto de la transmisión del patrimonio universal de la sociedad estaría incorporada la transmisión de la parcela. En definitiva, nos gustaría conocer cómo se ha controlado el cumplimiento de las obligaciones por la sociedad subrogada, precisamente para evitar la especulación. Si se adquiere una parcela para unos fines y después se especula con ella, evidentemente se está traicionando la misión institucional de Sepes y los propósitos de una operación privilegiada de esta naturaleza; y cuando digo privilegiada me refiero a la mecánica general de Sepes en su política de fomentar el suelo industrial.

En concreto, ¿cómo acreditó Sepes el cumplimiento de la obligación de comunicar la transmisión y qué impacto tuvo esta obligación de transmisión? ¿Existía la posibilidad de un ejercicio de derecho de tanteo y retracto en la hipótesis de venta de la parcela? Si existía esta posibilidad de tanteo y retracto, ¿la ejercitó Sepes? En definitiva, creo que es importante que no haya ninguna sombra de duda sobre el comportamiento de Sepes, no ya respecto a Talleres Palomino sino a la entidad subrogada en sus derechos y obligaciones. En esta línea, a este Diputado le gustaría conocer cuáles eran los pagos pendientes en el momento de comunicar el hecho de la transmisión.

Hay un tercer capítulo, y es que, según informaciones de prensa —mi Grupo no tenía otra fuente de información en este punto hasta esta comparecencia del señor Presidente de Sepes—, se concedió una subvención ulterior, no sabemos si a Sepes o a Talleres Palomino, de 30 millones de pesetas, y no sabemos si esta subvención la concedió Sepes u otro órgano distinto de la Administración, incluso quizá otro ministerio distinto de aquel en el cual está incardinada Sepes. Si el señor Presidente de Sepes está en disposición de contestar, querríamos que nos ratificara el montante de esta subvención, las contrapartidas de la misma y el cumplimiento de las condiciones exigidas y exigibles en relación con esta subvención.

Finalmente, y con carácter más general, al hilo de los estatutos de Sepes, que naturalmente este Diputado conoce bien y se ha tomado la molestia de recordar, le pregunto al señor Presidente de Sepes si intervino la Intervención General de la Administración del Estado, conforme exige el artículo 22 de los estatutos de Sepes, si se han auditado por parte del Tribunal de Cuentas las cuentas correspondientes a estos ejercicios y cuál ha sido el resultado de esa auditoría del Tribunal de Cuentas y, finalmente, de acuerdo con el artículo 23 de los estatutos de Sepes, que hace preceptiva la intervención de auditores independientes, si se ha producido esta auditoría y cuáles son los extremos sobre los que se ha pronunciado la referida auditoría.

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

El señor **ANDREU ANDREU**: Gracias, señor González-Haba, por la información que nos ha facilitado.

Mi Grupo Parlamentario considera interesantes algunas de las preguntas hechas por el anterior orador, y nos sumamos a ellas porque nos parece realmente importante conocer si se han cumplido todo los aspectos relativos al decreto de formación de Sepes en lo que se refiere a esta venta.

En esta misma línea de investigación, nos gustaría conocer también si tiene usted conocimiento de que se hayan producido más transmisiones ulteriores en el polígono Carretera de la Isla y que, si tiene conocimiento de ellas, nos manifestara si los precios que se han producido en estas ulteriores transmisiones tienen algún punto de comparación con los precios que conocemos —aunque sea de un forma que nosotros no podamos contrastar objetivamente—, que

dicen que se han producido en la ulterior venta de la parcela que compró Talleres Palomino. Desde luego, la información que nosotros tenemos, que solamente podríamos contrastar por comparecencias o por peticiones de documentación tanto a Talleres Palomino como a quien le compró la parcela, son unos precios escandalosamente altos en comparación con la primera compra que Talleres Palomino realizó a Sepes. Creo que sería bastante interesante saber si Sepes conoce la existencia de otras transmisiones similares en el polígono Carretera de la Isla, para saber si son comparables con la que se produjo por Talleres Palomino.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió), el señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: En primer lugar, como hemos hecho en anteriores comparecencias y por cortesía quiero saludar al señor González-Haba, al que brevemente le decimos lo siguiente. Nos ha hecho usted una exposición detallada y concreta de las relaciones de Sepes con Talleres Palomino hasta un punto determinante en que verdaderamente quedan concluidas las relaciones por la compra que Talleres Palomino hizo a Sepes, pero en realidad hasta aquí, hasta estas conclusiones a las que usted llega, no tiene nada que ver, y tiene mucho que ver, la comparecencia que se pide hoy, y se pide por parte del Gobierno, para informar sobre las relaciones contractuales mantenidas en el ámbito de sus responsabilidades con la empresa Control y Aplicaciones (CAE). Yo sé que si usted responde a algunas de las preguntas que se han hecho hasta ahora quedarán dentro del margen de la comparecencia. En todo caso, sus palabras hasta ahora eran un fundamento inicial de donde puede salir la verdadera función de la comparecencia: qué relaciones contractuales puede haber tenido Sepes con CAE. Quisiera que usted lo especificase; a lo mejor lo hace en la respuesta que dé a los demás intervinientes.

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

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Quiero también, de forma breve, dar las gracias por su comparecencia al señor Presidente de Sepes.

Aunque, como el señor Presidente de Sepes ha indicado, no hay ninguna relación entre Sepes y CAE, creo que la comparecencia ha sido una buena y acertada iniciativa porque se han establecido en publicaciones algunas relaciones que era preciso aclarar. La conclusión de lo que hemos escuchado la ha expuesto usted mismo al manifestar de forma rotunda que en ninguna de las relaciones de Sepes con Talleres Palomino, que es con quien ha tenido relación contractual cierta, hubo trato de favor alguno. Lo que ocurrió después, en la reventa posterior de esa parcela, tenía un nexo de unión sutil pero sólido con Sepes, y creo que el señor Ortiz, buen conocedor de Sepes, ha sabido encontrar ese sutil nexo de unión que, no obstante, es sólido; es sólido porque si realmente en las escrituras constaban algunas obligaciones o algunos compromisos en reventas

posteriores que debieran ser controlados por Sepes, bueno es que esta Comisión tenga conocimiento de cómo han ocurrido esas actuaciones posteriores. Por tanto, en la relación concreta Sepes-CAE hay que decir lo que hemos dicho, que no hay ninguna, pero es bueno atender a las sugerencias formuladas por el señor Ortiz, que viene, con nuestro apoyo, a solicitarle una ampliación de la información del control que Sepes ejerció en la medida de sus competencias en la reventa posterior de esta parcela, esta vez sí, a la empresa CAE.

El señor **PRESIDENTE**: Para el turno de réplica tiene la palabra el señor Presidente de Sepes.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PROMOCION Y EQUIPAMIENTO DEL SUELO** (González-Haba González): Me da la impresión de que me he expresado bastante mal por alguna de las preguntas que han hecho SS. SS., y voy a intentar aclarar algunos de los puntos de las numerosas preguntas que me han efectuado los distintos parlamentarios.

En mi opinión y jurídicamente creo que no se produce ninguna reventa de parcela; es decir, Talleres Palomino no vende la parcela a ninguna otra sociedad, como tal venta en sí. Al parecer, según información aparecida en la prensa, Talleres Palomino se vende como empresa, y se vende lógicamente con todos sus activos, y en consecuencia en los activos aparece la parcela. En caso de que no hubiera sido así, sino que Talleres Palomino hubiera vendido a CAE sólo la parcela, o la parcela junto con otros bienes de su activo, hubiera tenido la obligación de comunicarnos esa venta, porque no había efectuado todavía el pago total de la parcela en el momento en que se produjo. Perdón, me acabo de equivocar y rectifico. No hubiera tenido siquiera que habérmelo comunicado porque había pagado en su integridad; no sé en qué momento se produjo la venta de Talleres Palomino a CAE. Por sintetizar la cuestión, si no hubiera estado pagado en su totalidad la parcela, tenía que habérmelo comunicado para que, además, se subrogase el nuevo comprador en los derechos y obligaciones; si hubiera estado totalmente vendida la parcela, no tenía que habérmelo comunicado. En consecuencia, en mi opinión, no se produce una reventa de parcela y no tiene obligación Talleres Palomino de comunicar a Sepes, tal y como estaba expresada la escritura de compra-venta, esa venta de la parcela, porque en principio —vuelvo a repetir— yo creo que no se produce.

El señor Ortiz sigue preguntando —y no guardo orden— sobre la actividad y control de seguimiento de esta transmisión. Nosotros, al hacer la transmisión de la parcela, estipulamos como condición la de construir en la parcela que se vende. En esa parcela —vuelvo a repetir—, esa obligación hay que cumplirla antes de efectuar la compra total de la venta, y si no se nos tiene que comunicar. Parece ser que sobre esa parcela se ha construido la nave que en su momento Talleres Palomino nos comunicaba que quería que le pospusiéramos la primera hipoteca para poder acceder a un préstamo hipotecario. Al parecer, para poder acceder al préstamo hipotecario, cancela la hipoteca en su to-

talidad y obtiene el préstamo —me imagino que obtendría el préstamo— del banco correspondiente, con la garantía ya de la parcela, una vez habiéndonosla pagado en su totalidad. En consecuencia parece ser que Talleres Palomino, que sigue siendo —o seguía siendo— nuestro deudor en esos momentos, y sigue siendo el propietario de la parcela cuando se construye, a pesar de haber cambiado de, al parecer, accionistas en el transcurso de la operación, cumple con la obligación de construir.

Retomando el orden de las preguntas que me hace el señor Ortiz, creo recordar, según tengo aquí apuntado, que la primera pregunta se refiere a si la venta de la parcela se acuerda por el consejo de administración o por delegación. Como he dicho en mi exposición —posiblemente la síntesis que he efectuado ha impedido que SS. SS. hayan podido percatarse de alguno de los temas que he expresado—, el consejo de administración fija el 10 de marzo de 1988 el precio medio de las parcelas a enajenar en el polígono Carretera de la Isla, y ese precio medio es de 2.500 pesetas por metro cuadrado. Lógicamente, ese precio medio no coincide exactamente con el precio que se aplica a todas y cada una de las parcelas en función de ubicación de la parcela —si están o no situadas cerca de un viario al cual tiene fácil acceso—, superficie de la parcela —lógicamente las parcelas más grandes son objeto de un precio inferior al que se fija o se determina para las parcelas pequeñas—, etcétera. El consejo de administración determina ese precio medio de las parcelas y en función de ese precio medio se ejecutan las operaciones de venta. Concretamente en el polígono de la Isla y en ese año de 1988, como decía, se efectuaron 43 operaciones de venta. De esas 43 operaciones de venta, ocho fueron exactamente a 2.600 pesetas, que es el mismo precio que se fija a Talleres Palomino; cuatro superan muy levemente las 2.600 pesetas, 2.620 a 2.690, y 31 se encuentran por debajo de las 2.600 pesetas; por supuesto que gran parte de ellas como consecuencia de haberse enajenado con anterioridad a la fijación, por parte del consejo de administración, de este precio medio de venta, que lógicamente se actualiza y se determina normalmente cada año para cada uno de los polígonos donde actúa Sepes.

La segunda pregunta se refería a si había un programa de actuaciones. Programa de actuaciones de la empresa Sepes por supuesto lo hay a la hora de actuar. Sobre la venta de la parcela se fija la condición de tener que construir sobre esa parcela. Ese programa de actuaciones en unos casos viene determinado por un plazo, porque lo fija así la legislación urbanística; en otros casos, y en ese momento (en el año 1988) no había plazo determinado por parte de Sepes para efectuar la construcción de la parcela. Posteriormente, en distintos acuerdos del consejo de administración sí se han fijado, en momentos determinados, plazos para tener que construir antes de poder enajenar las parcelas correspondientes. Gustosamente puedo hacer una relación de los acuerdos en los cuales se han ido determinando esas condiciones y cómo han ido variando, al amparo también, de variaciones de la legislación urbanística, las condiciones que Sepes impone sobre los plazos para la construcción.

El sistema de fijación de precios —tercera pregunta de don Luis Ortiz— que se efectúa en Sepes proviene normalmente, *grosso modo*, del coste de adquisición que tenemos sobre las parcelas, el volumen de inversión que necesitamos para hacer la urbanización correspondiente, la aplicación de los gastos generales que conlleva la sociedad y, por supuesto, una actualización periódica —además de los gastos financieros correspondientes— sobre los precios, en función de las condiciones de mercado y de cómo el mercado se esté moviendo en cada momento.

La relación de expedientes de precio en dicha fecha no sé si ha quedado suficientemente clara con la contestación que he dado sobre lo que se vendió en el año 1988. Tengo el listado de todas las parcelas que se han ido vendiendo, con sus diferentes fechas y los precios correspondientes en cada momento y, por supuesto, no tengo ningún inconveniente en proporcionárselo a esta Comisión.

La sexta pregunta —la quinta era la relativa a la reventa ulterior, que la he contestado anteriormente— es sobre la actividad y control de seguimiento de esta transmisión concreta. Como digo, la nueva sociedad cumplió con la obligación de construir que se había establecido a Talleres Palomino en el momento de la venta de la parcela.

En cuanto a si existe posibilidad de tanteo y retracto, en esos momentos lo que existía era la posibilidad del retracto correspondiente, al no cumplir la empresa las condiciones de construcción.

Los pagos pendientes del señor Palomino pueden necesitar que haga algunos números y a lo mejor no responden totalmente a lo que estoy diciendo. Voy a intentar hacer una síntesis de lo que he comentado anteriormente. El precio total que se le fijó por las condiciones que él eligió fueron 58.658.520 pesetas, al cual se le aplicaba un IVA de 7.039.022 pesetas. El hizo su entrega inicial, que era el 10 por ciento, 3.979.560; hizo la entrega del primer pago, 3.417.435 pesetas el 1 de julio; hizo tres pagos posteriores de 3.417.435 el 1 de enero de 1990, el 1 de julio de 1990 y el 1 de enero de 1991, y en ese momento fue cuando anunció su decisión de cancelar todos los pagos aplazados y, en consecuencia, liberar también de la hipoteca que tenía la parcela que había comprado. Se la hicieron los cálculos correspondientes sobre el total de los 58 millones, a los cuales se aplicó, como antes dije, una reducción sobre los intereses de aplazamiento, lógicamente, por haber adelantado el pago correspondiente; esta reducción ascendió exactamente a 9.900.372 pesetas, según consta en la escritura de cancelación, y además se redujo el IVA al reducirse la base imponible sobre la que se aplicaba, y la reducción del IVA ascendió a 1.188.044 pesetas. El pago que en ese momento hizo el señor Palomino ascendió a la cifra de 29.920.804 pesetas, que fue la liquidación que se le practicó en el momento de cancelar la hipoteca sobre la parcela.

La octava pregunta se refiere a una posible o presunta subvención, que ha aparecido en los medios de comunicación, de 30 millones de pesetas. Lo que yo le puedo garantizar es que esa subvención no procede de SEPES, que SEPES no concede este tipo de subvenciones y que yo no tengo noticias de cuál haya podido ser el origen de la subvención y la finalidad de la misma.

Sobre el punto noveno le diré que efectivamente la empresa SEPES tiene su auditoría, la realiza la Intervención General del Estado, y en lo que yo he podido leer, en las últimas auditorías de la empresa, no hay salvedades en cuanto a la actuación contable que realiza la empresa y a su situación desde el punto de vista del análisis contable.

En cuanto a la pregunta que me hace sobre auditores independientes, lamento decir que yo en principio —revisaré los estatutos, posiblemente estaré equivocado y el señor Ortiz que es el que, como él dice, refrendó los estatutos correspondientes tendrá razón— no tengo noticias de que se audite por firma independiente la sociedad estatal. Con eso creo que contesto las preguntas del señor Ortiz.

El señor Andreu me pregunta si hubo más transmisiones posteriores en el polígono carretera de La Isla y a qué precio se han producido. Vuelvo a repetir que nosotros controlamos el proceso de pago de nuestras parcelas, de las parcelas que vendemos, hasta que se produce su total pago. A partir de ese momento no tenemos ningún control sobre lo que se realiza posteriormente con las parcelas.

Sin embargo, al hilo de esta intervención y de lo que el señor Ortiz también hablaba sobre la necesidad de un control posterior a efectos de evitar especulaciones, y si la Presidencia me lo permite, me gustaría extenderme un poco sobre ese punto de la especulación respecto a las parcelas industriales.

Cuando se crea la Sociedad Estatal en 1981 en sus estatutos se fija la finalidad de impulsar actuaciones del Estado en materia de promoción de suelos industrial y de servicios y, eventualmente, cuando la lucha contra la especulación lo aconseje, de suelo urbano. Da toda la impresión, y parece que además la experiencia de alguna forma permite suponerlo así, de que cuando en esos momentos el Gobierno aconseja a la empresa que luche contra la especulación se refiere al suelo urbano, no al suelo industrial. Ello tiene su lógica porque el suelo industrial en España no creo que sufra con carácter general y permanente de actividades especulativas, dado que tampoco hay una gran demanda de suelo industrial en el país como para aconsejar que se establezcan mecanismos —digo con carácter general y permanente— de control de sistemas especulativos. Eso que queda dicho, en primer lugar, sobre el tema del carácter especulativo creo que la forma de actuación de los agentes que urbanizamos el suelo industrial en el país permite decir que si no se produce una elevadísima presión sobre la oferta podemos atender razonablemente las peticiones de suelo industrial que se nos hagan, dado que la propia dinámica de preparación y equipamiento de suelo hace que la primera etapa, que es la de preparación, consistente en la adquisición de suelo y aprobación del planeamiento, sea lo suficientemente complicada como para que normalmente pretendamos adquirir y planear sobre más suelo del que en un momento determinado tenemos conciencia por la demanda que tenemos. Eso nos permite, lógicamente, actuar por fases. La mayoría de los polígonos se van ejecutando en la urbanización por fases y eso permite que cuando una primera fase se va vendiendo con suficiente celeridad, podamos urbanizar

una segunda fase con anterioridad suficiente, y con ello atender las posibles peticiones que nos puedan llegar posteriormente.

Yo creo que efectivamente eso no quita que se hayan producido en los años de vida de la sociedad algunos momentos, aunque escasos, en los cuales puntualmente en ciertas zonas geográficas haya habido alguna presión suficientemente importante como para que se pueda pensar que efectivamente hay una especulación sobre suelo industrial. Para atender a estas situaciones puntuales y coyunturales algunas veces el consejo de administración ha tomado acuerdos concretos con los cuales ha procurado salir al paso de la lucha contra la especulación y concretamente en julio de 1989 el consejo de administración establece una condición suspensiva en el ejercicio de opción de compra, que consiste precisamente en la obligatoriedad de obtener licencia municipal de obras en el plazo de seis meses desde que se ejercita la opción.

Una vez modificada o aprobada la nueva Ley del Suelo en el año 1991, en 1993 el consejo de administración establece como mecanismo de venta de la empresa la venta directa, con la prohibición de transmitir la parcela si no ha concluido la construcción proyectada por la misma, haciendo extensivo este sistema a un 80 por ciento del total de la superficie de los polígonos. Concretamente hay actuaciones en alguna comunidad autónoma concreta y en algún polígono concreto, en las cuales se establece un sistema específico de plazos de construcción y de plazos de no enajenación en las actuaciones que se desarrollan. El caso concreto del polígono de Carretera de La Isla es un polígono sobre el cual no hay o no debe haber actuaciones especulativas dada la superficie que todavía se tiene a disposición de posibles compradores y a precios que lógicamente no permiten que se acometan actuaciones especulativas sobre dicho polígono.

Yo creo que con esto he contestado suficientemente a la pregunta del señor Andreu.

Respecto a la pregunta del Diputado del Grupo Catalán (Convergència i Unió), efectivamente lo que yo he dicho no tiene una relación directa con CAE, como anuncié al principio de mi intervención. Nosotros no hemos tenido ningún tipo de relación directa con CAE. Nuestra relación no ha sido ni siquiera indirecta. Nosotros vendimos una parcela en un momento determinado a Talleres Palomino y esta empresa fue comprada por CAE posteriormente. Esa ha sido toda la relación por la cual hemos podido vernos involucrados con alguna operación por CAE. Vuelvo a repetir que nuestra no relación con CAE se deriva fundamentalmente de que las actividades que nosotros realizamos no coinciden con las actividades que realiza CAE o, por lo menos, no coinciden en la parte sustancial, tanto de las nuestras como de las de ellos.

El Grupo Socialista no ha hecho ninguna pregunta concreta y creo que entonces con esto he contestado a las preguntas de los grupos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, brevemente, siempre en la línea de los dos minutos, el señor Ortiz, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Presidente, quiero empezar haciendo una afirmación que tiene que ver con la intervención del señor García-Arreciado. Le quiero decir que mi intervención no tiene nada de sutil. Era absolutamente elemental plantear qué había pasado con la parcela en la segunda fase, qué había pasado en la etapa de reventa, puesto que la parcela ha sido objeto de reventa. No hay sutileza. La especulación urbanística, si se ha producido —ni afirmo ni niego—, se podría haber producido al revender una parcela a un precio notablemente superior a aquel en el que se adquirió. De ahí el interés de mi Grupo y el mío propio por conocer si ha habido una reventa.

El señor González-Haba dice que no hay reventa. Seguramente él no es jurista; yo sí. Seguramente reventa de parcela, reventa de finca en sentido estricto no ha habido. En todo caso lo que ha habido es un cambio de titularidad; en eso estará de acuerdo. Entiendo que la misión institucional de SEPES en la etapa de seguimiento y control de que no se está especulando con esa parcela llevaría a saber qué ha pasado o qué se hace, qué hace SEPES en un caso de cambio de titularidad.

Señor Presidente de SEPES, bastaría, con utilizar la vestidura jurídica de venta de acciones en una reventa de parcela para que según el señor Presidente no hubiera reventa de parcela y consiguientemente que no hubiera control y seguimiento de lo que ha pasado con esa parcela, que para fomentar los polígonos industriales se ha dado a un precio de favor, si no se siguiera el curso de los acontecimientos ulteriores. Sería muy fácil reconvertir o reconducir una reventa de parcela a través de una venta de acciones. Consiguientemente no tengo más remedio que afirmar que da la sensación, que da la impresión, de que SEPES no ha cumplido con su misión de seguir el control de esa parcela en sus transmisiones ulteriores. Me parece que esto ha sido así.

Ha dado una respuesta que no he entendido bien y que le ruego matice, en lo que concierne al derecho de retracto. Si es posible el ejercicio del derecho de retracto, obviamente vinculado a un cambio de titularidad, dígame por qué no se ha ejercitado, si es que procedía que se ejercitara ese derecho de retracto. En definitiva, hay una sombra de duda sobre lo que ha sucedido con la parcela, una vez que se la ha dotado de la vestidura jurídica de venta de acciones.

Tengo una duda de fechas. Dice el señor González-Haba que no habría obligación de comunicar a SEPES esa transmisión si no hubiera ningún pago pendiente. Si mis informaciones no son inexactas, el pago anticipado se produce con fecha 13 de junio de 1991 —me parece que lo he tomado bien de sus palabras— y, si la información que han publicado los medios de comunicación —alguno no dudoso, como El País—, la compra por parte de CAE se produce el 20 de septiembre de 1989. Es decir, se produce exactamente dos años antes. Luego en el momento de la transmisión había pagos pendientes por parte de la empresa Talleres Palomino. ¿Es o no es así, señor Presidente de SEPES, y, en consecuencia, era o no era obligatoria la comunicación a SEPES, por parte de Talleres Palomino? Esto casa perfectamente con lo que dijo el señor Ministro en su comparecencia del pasado 16 de noviem-

bre, al responder a la pregunta del Diputado don Antonio Cuevas Delgado. El señor Ministro recordó que una de las obligaciones era la comunicación de las transmisiones efectuadas antes de acabar el pago. Da la sensación, si mi esquema de fechas no es inexacto, que no se ha cumplido con la obligación de comunicar a SEPES, y lo que está claro es que SEPES no ha seguido después la suerte de esa parcela, lo cual se acredita con una afirmación que ha hecho, en la réplica, el señor González-Haba cuando ha dicho que SEPES no ha tenido ninguna relación con CAE. Evidentemente, no ha tenido las relaciones que debió tener con CAE para seguir la vida de esa parcela y evitar, sin duda, la especulación, la posible especulación; insisto en que ni afirmo ni niego.

En cuanto a la subvención, parece que esa subvención que figura en todos los medios de comunicación por importe de 30 millones de pesetas no es de la competencia de SEPES. Mi Grupo investigará quién dio a Talleres Palomino —a Talleres Palomino o a CAE; lo ignoro— esta subvención y por qué se dio la subvención.

Finalmente, señor Presidente, en lo que concierne a los auditores independientes, sería bueno que el señor Presidente de SEPES repasara de cuando en cuando los estatutos de SEPES, porque en el artículo 23 se establece, inequívocamente: La contabilidad de SEPES se ajustará a lo previsto en el Título VI de la Ley General Presupuestaria. Antes de someter las cuentas de la sociedad al consejo de administración, la Dirección General de SEPES dispondrá su censura por medio de entidades o especialistas independientes que reúnan las condiciones exigidas por las leyes, para verificar la censura de cuentas de las empresas mercantiles.

En definitiva —y ahora sí acabo, señor Presidente—, sería bueno que todo este panorama posterior a la transmisión de acciones por parte de Talleres Palomino a CAE se esclareciera por parte del señor Presidente de SEPES, en este acto o en informaciones ulteriores.

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

El señor **ANDREU ANDREU**: Intervengo simplemente para decirle al señor González-Haba que no me siento satisfecho con la respuesta que él me ha dado, a pesar de que él consideraba que debía estarlo. En primer lugar, porque pienso que, en el caso de que se haya producido una transmisión, aunque sea de la empresa, es posible saber lo que ha aportado a esa transmisión el valor de la parcela. Sabrá usted perfectamente que hay criterios de valoración para ello, deduciendo lo que significan los activos y, una vez deducidos los activos, se sabe lo que en esa transmisión aporta como valor la parcela. Por lo tanto, es posible saberlo. Otra cosa es que SEPES no esté al tanto de este tipo de situaciones, lo cual me parece mal, no solamente porque esté obligado por los estatutos de SEPES, sino que me parece bastante elemental e imagino que una obligación mínima de una empresa pública del suelo, que a lo que se dedica es a poner suelo en el mercado (por

cierto, imagino que cuando usted habla de suelo urbano querrá decir suelo residencial, porque suelo urbano e industrial, como usted sabe, no son conceptos incompatibles), es saber cómo evoluciona el suelo que pone en el mercado, para saber cuáles son las consecuencias de su actividad, que no deja de ser una actividad pública. Considero que tanto por cumplimiento de sus estatutos como por el fin de la empresa, debería conocer cómo ha evolucionado el producto que ha puesto en el mercado. Desde luego, yo creo que sería interesante para esta Comisión de Infraestructuras o, en su caso, si hubiera comisiones de investigación en el Congreso, saber si el precio que se ha pagado realmente por esta parcela es un precio que está en consonancia con el que se plantea el mercado en el polígono carretera La Isla. Y creo que es posible, en primer lugar, confirmar si el precio que se ha pagado es realmente el que ha dicho la prensa, puesto que no lo sabemos y solamente nos lo podría decir quien lo vendió y quien lo compró, solamente ellos. En segundo lugar, sería interesante saber lo que ha aportado el valor de la parcela a ese precio de venta.

En definitiva, las dudas que mi Grupo Parlamentario tiene sobre la reventa de la parcela que compró Talleres Palomino a la empresa SEPES quedan totalmente intactas, seguimos con las mismas dudas. Creo que es un hecho fundamental en todos los acontecimientos que han venido apareciendo últimamente ante la opinión pública para saber de la relación entre CAE y Talleres Palomino, si ha habido realmente un posterior trato de favor para la empresa CAE en la Administración y si CAE ha pagado por Talleres Palomino mucho más de lo que el mercado realmente hubiera decidido como razonable.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, en nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió).

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, querría matizar un par de cosas. Yo le había dicho al señor González-Haba que su intervención respecto a todo el proceso de la compra de la parcela por Talleres Palomino quedaba un poco desligada de la comparecencia en sí. Yo he de hacer constar que en sus primeras frases ha manifestado que SEPES no ha mantenido ninguna relación contractual directa con CAE. Por lo tanto, sí que ligaba, pero en la primera intervención, en mi opinión, le faltaban las primeras frases de su segunda intervención, en las que dice que considera que no se vendió la parcela sino Talleres Palomino. Creo que aquí está la relación con CAE, aquí no entra la relación contractual de SEPES con CAE. Yo quisiera que me explicase si él considera que la venta de Talleres Palomino a CAE, en la fecha que sea, supone un cambio de titularidad en la propiedad de la parcela, porque si la parcela continúa siendo de Talleres Palomino, en realidad ¿ha cambiado la titularidad de la parcela?

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

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, solamente querría decirle a don Luis Ortiz que la sutileza es una preciada y escasa virtud que él tiene, y que es en esos términos en los que he hecho referencia a ello, como un cumplido, no como un elemento de diatriba parlamentaria.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que ha quedado muy claro.

Para la dúplica, tiene la palabra el señor González-Haba.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PROMOCION Y EQUIPAMIENTO DEL SUELO** (González-Haba González): Yo lamento no ser jurista, porque con eso creo que hubiéramos aclarado bastantes cosas de esta intervención, posiblemente desde el primer momento. De todos modos, retomando la cuestión y ligándola con la penúltima intervención del Diputado de Convergència i Unió, creo que ahí está la clave de toda la historia. O sea, efectivamente Talleres Palomino no cambia de titularidad. Nosotros seguimos actuando con Talleres Palomino, Sociedad Anónima, fue nuestro comprador en 1988, sigue siendo nuestro comprador en 1989, sigue siendo nuestro comprador en 1990 y sigue siendo nuestro comprador en 1991, cuando cancela anticipadamente la hipoteca. Seguramente, al hilo de toda esa operación, en la cual nosotros seguimos actuando con nuestro mismo comprador, se produce algún cambio de titularidad de acciones, cosa que sucede con las sociedades anónimas todos los días y que nadie, por supuesto, nos comunica. No quiero pensar que algún día vendamos una parcela a la empresa Telefónica, Sociedad Anónima, porque cada día nos tendrían que estar contando de quién, cómo y dónde están cambiando la titularidad de las acciones y tendríamos que investigar si en el cambio de titularidad hay o no una valoración mayor o menor de los activos en los cuales se incluye la parcela que Telefónica tiene. Me parece sumamente complicado para una empresa que se dedica a suelo urbano. No hay ningún cambio de titularidad y creo que Talleres Palomino cumplió escrupulosamente con su obligación, que era comunicarnos, si él hubiera vendido la parcela a otro comprador, cuál era ese comprador para saber nosotros que se tiene que subrogar en los derechos y obligaciones, de acuerdo con la escritura de compraventa que tiene que recogerlo, y ser nuestro deudor en el futuro. Esa es mi interpretación sobre la reventa de la parcela. No sé si estoy o no en lo cierto. Vuelvo a afirmar que no hay reventa de parcela, hay cambio de titularidad de acciones en una empresa y creo que eso nosotros no podemos controlarlo. Sería una actividad absolutamente demencial que tendríamos que seguir día a día y, por supuesto, no creo que esté dentro de las funciones de la empresa.

Voy a intentar de todos modos seguir contestando algunos de los temas que se me han planteado en el turno de réplica.

Efectivamente, tenemos el derecho de retracto si la empresa no cumple las obligaciones para las cuales se le vende la parcela. Es decir, nosotros podemos ejecutar la

hipoteca, que es el mejor derecho de retracto que tenemos. Volvemos a recomprar si este señor no cumple la obligación que tiene. En consecuencia, el no cumplimiento de la finalidad es un incumplimiento de contrato, es un incumplimiento de la escritura y, por tanto, podemos actuar.

Señor Ortiz, por supuesto, voy a consultar los estatutos, y le agradezco mucho que me haga la observación. Creo que en SEPES siempre se ha entendido hasta mi llegada como Presidente, que es bastante reciente, que la auditoría independiente es la Intervención General de la Administración del Estado, pero, por supuesto, voy a consultarlo, a comprobarlo y a ver si, efectivamente —me imagino que sí—, la empresa está cumpliendo con las obligaciones que se le impusieron en sus estatutos.

Respecto a la pregunta del señor Andreu, creo que le he contestado anteriormente. Nos es muy difícil poder investigar las ventas de algunas o de la totalidad de acciones de unas empresas a otras, investigar cuál es el precio que queda, después de la deducción, de la valoración total de la empresa y saber así cuál es el precio por el cual se está vendiendo la parcela. Nosotros vendemos parcelas a un precio que creemos que es razonable para las situaciones de mercado e imponemos obligaciones de construcción de naves o instalaciones industriales sobre las parcelas que vendemos. Una vez que se cumplen esas condiciones, lamentablemente posiblemente, nos desentendemos de lo que sucede con el tema. Creemos que se han cumplido las condiciones y las finalidades para las cuales la empresa fue creada en su momento.

El señor **PRESIDENTE**: Con la comparecencia del Presidente de SEPES, al que agradecemos su presencia, terminamos el punto tercero del orden del día. Suspendemos la sesión por unos minutos.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE) (Martín Baranda), PARA INFORMAR SOBRE LAS RELACIONES CONTRACTUALES MANTENIDAS EN EL AMBITO DE SUS RESPONSABILIDADES CON LA EMPRESA CONTROL Y APLICACIONES (CAE). A PETICION DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/001246.)**

El señor **PRESIDENTE**: Seguimos nuestra reunión con el último punto del orden del día, y no por ello menos importante, comparecencia del Presidente de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), don Gonzalo Martín Baranda, ante esta Comisión, a petición del Gobierno, para informar sobre las relaciones contractuales mantenidas en el ámbito de sus responsabilidades con la empresa Control y Aplicaciones (CAE).

Tiene la palabra el señor Martín Baranda.

El señor **PRESIDENTE DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE) (Martín Baranda)**: Buenos días señoras y señores Diputados.

Para comentar las relaciones de la empresa CAE-Raíl con los Ferrocarriles de Vía Estrecha me gustaría empezar por explicar cómo funcionan o cómo se adjudican las inversiones de nuestra empresa.

Feve es una empresa pública que está sujeta a derecho privado, lo que le sustrae del ámbito, por ejemplo, de la Ley de Régimen Jurídico de las administraciones públicas y de los procedimientos administrativos comunes. Nuestras normas se basan en las existentes para las empresas mercantiles, o sea, en el código Civil, el Código de Comercio, el propio estatuto de la empresa, etcétera.

Todas las adjudicaciones por encima de 10 millones de pesetas, desde que llegué a Feve se realizan en el Consejo de Administración de la empresa. En ese Consejo, que es el que aprueba la adjudicación, si es necesario, se discute y se piden más aclaraciones. Hasta el día de ayer no se había dado voto en contra en ninguna adjudicación de inversiones.

Al ser la petición de ofertas y no subastas la manera de funcionar no tiene por qué darse a la empresa que hace la oferta más baja, sino a la más adecuada, aunque tengo que decir que la mayoría de las veces la adjudicación se hace a la empresa más baja. Quiero volver a recordar que no son de aplicación las leyes de adjudicación del Estado, por lo que nosotros no consideramos el concepto de baja temeraria.

El Consejo está formado por dos representantes sindicales, con voz y voto, uno de la Unión General de Trabajadores, don Luis Pérez Alday, y otro de Comisiones Obreras, don Domingo Bartolomé, que pueden ser testigos de todas mis afirmaciones. Son consejeros, además, el Director General de Infraestructuras, del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente; el Consejero de Infraestructuras y Transportes del Principado; tres representantes del Ministerio de Obras Públicas; uno del Ministerio de Defensa y otro del Ministerio de Economía y Hacienda.

Al mismo tiempo que se aprueban todas las obras por encima de 10 millones de pesetas, todos los reformados de más de 10 millones de pesetas se llevan al Consejo de Administración para su aprobación antes de ponerlos en práctica. De esa manera se evita tener que aprobar inversiones a hechos consumados. Creo que por este procedimiento el proceso es claro, objetivo y se impiden las manipulaciones.

La relación de Feve con la empresa CAE-Raíl en los últimos años, ha dado origen a los siguientes contratos:

En el año 1994, la reforma del enclavamiento de Oviedo, una obra por 5.151.966 pesetas, que, dada la cantidad, no fue llevada al Consejo.

En el año 1993, las instalaciones de seguridad, bloques y enclavamientos de Bilbao-Zaramillo y Zaramillo-Balmaseda, que fue adjudicado a la empresa CAE-Raíl por 510.856.397 pesetas.

En el año 1992, se adjudicaron a la empresa CAE las obras de señalización provisional de Irauregui, que era la

reguladora del paso de vía única a vía doble, por 7.538.987 pesetas. En ese mismo año se adjudicó el cambio y adaptación de las señales al Reglamento General de Circulación y la telefonía de señalización en Piñeres, Cabañaquinta y Collanzos, que se adjudicó a CAE-Raíl por 12.650.000 pesetas. También en 1992, la automatización del paso a nivel de La Vasconia fue adjudicado a CAE-Raíl por 8.917.000 pesetas.

En el año 1991 los enclavamientos de las estaciones de Pravia y el bloqueo eléctrico-manual en varios tramos fueron adjudicados a CAE por 233.471.192 pesetas. En ese mismo año se le encargó la redacción del proyecto de bloqueo automático en Cartagena-Los Nietos, por 1.279.840 pesetas.

Y en el año 1989 la automatización de 29 pasos a nivel en el País Vasco y Santander con una empresa asturiana, también fue adjudicada a CAE-Raíl por 271.677.452 pesetas.

No ha habido más adjudicaciones desde el año 1989 hasta este momento a la empresa CAE-Raíl.

Si analizamos en tantos por ciento, éstos han sido pequeños en las inversiones de Feve: el 2,68 por ciento, en 1990; el 0,85, en 1991; 3,3 por ciento, en 1992; el 2,35 por ciento, en 1993; y en este año lleva certificado el 4,57 por ciento.

Podemos luego analizar, obra a obra, cada uno de los procesos de adjudicación, pero pienso que, quizá, la adjudicación que ha dado origen a interpelaciones y análisis es la adjudicación de las instalaciones de seguridad de Bilbao-Balmaseda a la empresa CAE.

Perdonen si ahora me entretengo en un análisis técnico de la evolución de los enclavamientos en las instalaciones ferroviarias.

¿Qué es el enclavamiento de una estación? Pues el enclavamiento de una estación es un sistema que impide que un tren pueda ir a una vía y encontrarse con otro; el enclavamiento da seguridad a esa estación.

Los enclavamientos desde el siglo pasado comenzaron siendo mecánicos. Ustedes seguro que ha visto esas palancas que se movían por sistemas de machos y hembras y eran las que daban las compatibilidades entre señales y movimiento de los aparatos de vía.

A partir de los años cincuenta hay una evolución y se pasa de los enclavamientos mecánicos a los enclavamientos electromecánicos. La seguridad de un enclavamiento electromecánico se basa en el empleo de relés de seguridad y en un diseño cuidadoso, revisado con toda su lógica y con la comprobación en la puesta a punto. Los primeros enclavamientos eléctricos se realizan con relés de seguridad y la técnica que se llama de cableado libre; sigue un diseño lógico, específico, en el que se recogen las condiciones de seguridad y la explotación particular de cada estación. Este sistema implica un diseño nuevo para cada estación, lo que da origen a una alta dedicación de ingeniería de aplicación y pruebas, así como una falta de uniformidad en los distintos enclavamientos.

A partir de los años sesenta se pasa del cableado libre, para cumplir las necesidades cada vez más exigentes del tráfico, evitar los inconvenientes que hemos dicho, además

de cooperar y ayudar en el tema de mantenimiento, y se crea una nueva técnica de diseño basada en agrupar relés en módulos en lo que llamaríamos un concepto geográfico, lo que se llamarían enclavamientos de grupos geográficos.

En los últimos cinco o diez años ha habido una evolución que se empieza a aplicar y es la técnica de los enclavamientos electrónicos. Las primeras instalaciones eléctricas, de enclavamientos eléctricos de cableado libre en España, se ponen en funcionamiento a principios de los cincuenta. En los años setenta las instalaciones, por ejemplo, en Renfe tienen que ser todas de módulos geográficos y nos encontramos con la situación en que estaba Feve. Feve es una empresa que tenía un déficit importante de instalaciones de seguridad, consecuencia de su historia que nos lleva de un ferrocarril minero, a un ferrocarril mixto viajeros-mercancías, a irse convirtiendo en un ferrocarril de cercanías en las zonas urbanas.

Una vez que tenemos eso claro, me gustaría comentarles que a lo largo del año 1992 lanzamos una gran operación para dotar de instalaciones de seguridad a todas las cercanías de Feve, a la parte de Bilbao-Balmaseda, a lo que quedaba en Santander, a los tramos de Asturias y añadir, además, un sistema de frenado automático de tal manera que la señal, una señal en rojo, actúe sobre los propios trenes.

Llegamos, pues, a esta adjudicación, a la que dedicaré un poco más de tiempo, que es la de Bilbao-Balmaseda. Esa línea tenía bloqueo telefónico. El bloqueo telefónico quiere decir que para mandar un tren de una estación hacia otra un jefe de estación tiene que pedir permiso al otro jefe de estación, apuntándolo en un libro, y esto puede originar problemas de fallo humano. Se decide poner enclavamientos y bloqueo eléctrico manual. La necesidad de hacerlo es importante y urgente porque además se está actuando en este momento renovando la línea, haciendo una variante en Iráuregui para evitar pasar por el centro de la población y electrificando esa misma línea.

Se saca a petición pública de ofertas un proyecto existente al que se actualizan precios; es un proyecto un poco antiguo y se autoriza que presenten variantes. En el Consejo de 21 de diciembre de 1992 se acuerda ver la posibilidad de ir a una solución más moderna, más adecuada, con enclavamientos electrónicos o bien con circuitos geográficos, si se está en el orden de precios comentado en la adjudicación, en el entorno de los 500 millones.

No existían instalaciones de seguridad y se puede elegir el sistema e ir a un sistema similar al que tiene el entorno, léase los ferrocarriles vascos o Renfe, pensando también de cara al futuro en una posible transferencia al Gobierno vasco o en la posibilidad de creación de un ente de transportes del Gran Bilbao. Este acuerdo se toma por unanimidad y se lleva a una segunda fase de estudio.

En el Consejo del 26 de abril de 1993 se adjudican a CAE-Raíl las instalaciones de seguridad de Bilbao-Balmaseda por unanimidad en 510.856.397 pesetas, como he dicho. No es la propuesta más barata, pero se elige por ser tecnología más moderna que el cableado libre; se elige también por pasar la garantía de dos años a cuatro años y por tener bucles en la alternativa que estamos usando que

es una ruta alternativa para transmitir teleórdenes. Es uno de los casos en que no se elige la solución más barata, sino la más adecuada.

Exactamente igual que en este caso, es decir, que no se adjudica a la solución más barata, me gustaría recordar en esa misma época las instalaciones de seguridad de Perlora-Regueral, la adaptación al CTC de Gijón, que siendo en este caso la empresa CAE la más barata se adjudica a la empresa Dimetronic, para utilizar el actual puesto de mando del CTC de Gijón. Esto se hace en mayo de 1993.

De la misma manera, en las instalaciones de seguridad de los enclavamientos eléctricos de bloqueo automático en doble vía y en vía única en Santander-Liérganes, en el CTC de Santander-Cabezón, siendo CAE la oferta más barata se adjudica a la empresa Abengoa, dado que las instalaciones de la zona son similares, con la posible reducción de repuestos y con que el personal de mantenimiento conoce la tecnología. Esto se hace en el Consejo del 24 de junio de 1993.

Por último decirles que para el sistema de frenado automático se estudian las soluciones existentes en el mercado y se selecciona a Dimetronic sin concurso sencillamente por ser similar a la tecnología de Renfe, por poder estar durante bastantes años con un desarrollo en tecnología similar y porque la relación calidad-precio era la adecuada.

En el Consejo del 30 de mayo de 1994 se decide por unanimidad una ampliación del gasto de 115 millones. La ventaja que se busca es evitar el abandono de la obra por rescisión de contrato. Las razones que se dan —también esto se hace por unanimidad— son la mayor dificultad existente en la obra civil; es decir, donde transcurre la línea Bilbao-Balmaseda, Feve tiene un gálibo muy pequeño, está en una zona en parte urbana y en parte muy metida en montaña y es muy difícil acceder a los puntos de trabajo. Se ha decidido por parte de la empresa Feve que el bloqueo eléctrico manual se cambie por un bloqueo automático en dos tramos, porque ha habido un sobrecosto por cambio en todos los pasos a nivel del aviso de pedales a los avisos por circuito de vías necesarios para poner el sistema Alfa de frenado automático.

Por último, en la obra se incluye también la rehabilitación de las líneas aéreas de telefonía. Como puede verse este reformado lo tendría que hacer cualquier empresa sin ver su tecnología.

Para terminar y pasar a las preguntas, decirles que en este momento el importe facturado de toda la obra no llega a 235.577.000 pesetas; es decir, que cuando se ha pedido la ampliación del reformado es porque sabemos que tenemos más obra que hacer, pero todavía no ha sido pagado. Este es el caso de Bilbao-Balmaseda.

Si ustedes lo desean seguiríamos con el bloqueo automático más rápido de Pravia.

El señor **PRESIDENTE**: Creo, señor Presidente, que su exposición técnica ha sido suficientemente clara, pero que los Diputados de esta Comisión necesitan concretar la comparecencia a las preguntas que ahora, después de su exposición, cada uno de los grupos parlamentarios tenga a bien plantearle.

En consecuencia, doy la palabra al Diputado señor Camison en nombre del Grupo Popular.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Desde el Grupo Popular, saludamos al señor Presidente de Feve.

Le he estado escuchando con suma atención y me veo en la necesidad de calificar su intervención de patética. Patética porque realmente usted ha hecho una serie de análisis totalmente banales, generalidades; ha sido incapaz de desmentir las gravísimas acusaciones que pesan sobre su actuación como Presidente de Feve y en esa nube de algodón hay unos enormes agujeros y veo casi imposible que usted no se precipite por alguno de ellos.

Usted habla de que por su parte se han tomado las decisiones adecuadas. Yo me pregunto: ¿Adecuadas a quién? ¿Adecuadas a CAE? El Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, que me merece toda credibilidad, ha especificado, y se han publicado, una serie de irregularidades justo en la obra a que usted se ha referido intentando justificarla, de señalización del tramo ferroviario Bilbao-Balmaseda. No la describo, puesto que es suficientemente conocida por los miembros de la Comisión; sólo me voy a permitir hacer algunas matizaciones sobre el desarrollo de esta obra y sobre la justificación pública que se ha hecho de ella.

Es significativo que cuando se abren las plicas para esta obra y no sale aquello que se esperaba que fuera de beneficio para CAE, usted decide suspender la decisión de adjudicar, con lo que abre un plazo de tiempo. ¿Para qué? ¿Para ganar tiempo? ¿Para que se hiciera lo preciso y poder en su momento adjudicar a CAE? Tiene todo el aspecto de ser así. Efectivamente, lo aprovecharon perfectamente. Abengoa no subió y CAE bajó 70 millones, pero ni siquiera lo suficiente como para que la oferta de CAE fuera incluso nueve millones superior a la de Abengoa y, a pesar de todo, usted, erre que erre, se la adjudica a CAE.

Luego viene todo el proceso de considerar que hay pérdidas para después hacer un incremento de 115 millones, por cierto, procedimiento de adjudicación que estamos muy acostumbrados a oír en todos los aspectos de la Secretaría General de Transportes. Se adjudica a precio bajo, luego de adjudicado se alegan unas razones, se sube y resulta que se adjudica realmente a quien estaba predestinado a hacerlo. Lo estamos viendo en muchas adjudicaciones y lo vemos incluso en adjudicación de servicios de viajeros por carretera.

Es indudable que viendo todo esto, aquí ha habido un evidente trato de favor por parte de Feve a CAE. Eso se deduce evidentemente de todo lo ocurrido, porque además las justificaciones que ustedes han dado son en algunos casos hasta infantiles. Dicen que no es correcta la información publicada porque en lugar de tres empresas eran seis. Eso es irrelevante; eso es absolutamente irrelevante, puesto que si había seis y se hizo esta operación para forzar la adjudicación, la irregularidad está consumada.

Han dicho ustedes, también como justificación, que ha habido muchas obras de Feve que no se han adjudicado a CAE, que es un argumento repetido a lo largo de toda la mañana. ¡Estaría bueno que todas las obras de Feve hubieran ido a CAE!

Mire, señor Presidente de Feve, con que hubiera habido un solo caso de corrupción entre mil perfecciones, sería suficiente para exigir responsabilidades políticas. Es inadmisibles ese argumento y desde luego, si ha habido eso, es perfectamente punible.

El colmo, cuando no se tienen argumentos, es decir que Feve realmente trató de defender los intereses de todos los españoles, puesto que luego CAE exigía 300 millones y sólo se le dieron 115, la tercera parte. Es un argumento absolutamente indecoroso; indica que efectivamente ahí ha habido una preparación: pedir 300 millones, te doy sólo 115, quedo como una víctima, pero me salgo con la mía de tener la obra por el precio que yo quería.

Además, ustedes lo arreglan públicamente —usted mismo y don Miguel Angel Barrantes— descalificando a los propios servicios técnicos de Feve, cuando realmente, visto con objetividad, ellos sí han defendido con su informe que no ocurriera lo que desgraciadamente ha ocurrido, y es que Feve, o sea el dinero de los españoles, haya tenido que pagar 123 millones más respecto a la oferta de Abengoa.

Aquí ha habido evidentemente una adjudicación por motivaciones políticas y sus justificaciones en muchos casos son una afrenta a la razón. En un momento dado ustedes han afirmado que Feve contrató con CAE en este caso para que su gente no estuviera parada. ¿Por qué ese amor a los parados de CAE y no al resto de tres millones de parados? ¿Es que ustedes en Feve tienen el complejo de sustituir al PER? ¿Usted no estima que es un argumento absolutamente impresentable?

Izquierda Unida, en su explicación de lo sucedido, también ha puesto en evidencia la implicación de otras personas del partido que sustenta al Gobierno, incluso de su Presidente. En relación con ella yo quiero agotar todo el tramo que hoy nos ocupa. El tramo que nos ocupa es el de Bilbao a Balmaseda. Hay dos obras absolutamente indisolubles, que son la señalización, que ustedes adjudicaron de esta manera totalmente impresentable a CAE, y la electrificación, porque no se concibe una señalización sin la correspondiente electrificación.

Nosotros hemos estudiado todo el tramo, el conjunto, y nos encontramos con que las irregularidades que aparecen en la señalización vuelven a aparecer en la electrificación. Se lo explicaré y le pido que me lo aclare.

Ustedes sacan dos partes para esa electrificación. Una es la parte aérea de contacto, por importe de 680 millones, y las subestaciones de tracción de Zorroza y Aranguren, en el mismo tramo que estamos hablando de la de Feve y que era electrificación para atender a la señalización.

Se consuma esa adjudicación en el tema de la línea aérea de contacto, adjudicándosela a la Unión de Empresas, Electren y Tefesa. Tefesa, ¿le suena? Está relacionada con este tipo de cuestiones que yo decía al principio, con 462 millones, y se la adjudican. Pero es que había una oferta de 402, un poquito más abajo, y por tanto no se puede considerar como temeraria la oferta de Vimar. Entonces desprecian este ahorro. Además, Vimar tenía mejores características, tenía el informe favorable de los servicios técnicos y se la adjudican a la UTE Electren-Tefesa: si quiere, anali-

zamos a fondo las relaciones de estas empresas. Las subestaciones se las adjudican a Semi en 346 millones, cuando había otra oferta, de Vimar, de 319. La diferencia no justifica en absoluto una baja temeraria.

En resumen, las ofertas más económicas fueron las de la empresa Vimar en ambos casos y, sin embargo, ustedes decidieron adjudicárselas a éstas que he referido, con una falta de ahorro, con una dilapidación de dinero público de casi 88 millones de pesetas. No nos extraña esta prodigalidad suya con los dineros públicos, puesto que esta prodigalidad concuerda con su actitud en otros temas que estos días se han aireado, como el caso de las asistencias a las corridas de San Isidro, las invitaciones a cenas taurinas posteriormente, los viajes a Colombia o el alquiler de pisos a cargo de Feve. (**Rumores.**) Está claro que aquí ha habido una prodigalidad que en este caso afecta a 87 millones.

El informe técnico, por supuesto, era a favor de Vimar y, sin embargo, se dio al resto. No pudo haber temeraria porque he demostrado que las bajas no lo justificaban, pero es que, además, a la empresa que pudo hacer la obra perfectamente, y a la que no se le concedió, no se le avisó de esta cuestión y no pudo justificar la situación.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego, señor Camisón, que vaya terminando.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Sí, señor Presidente, termino rápidamente, pero creo que es fundamental recordar aquí que se ha publicado que el señor Ministro le había pedido a usted que, en un plazo de 48 horas, explicase las anomalías que concurren en estas adjudicaciones y en todo el proceso de Feve. Lo que nosotros le preguntamos es si ha cumplido el mandato en esas 48 horas. ¿Le va a cesar el señor Ministro? ¿O el señor Ministro y el Secretario General de Transportes ponen la mano en el fuego por usted? Si nos puede informar al respecto, se lo agradeceríamos.

Efectivamente, todo el tema ha surgido porque vuelven a aparecer cuestiones que afectan a ocultaciones al Parlamento en diversos temas como, por ejemplo, obras a GMP, que eran los mismos que los comisionistas del AVE, y un montón de cuestiones que no tengo tiempo de ultimar. Pero sí quería decir, señor Presidente, que para nosotros está muy claro que en la réplica nos tiene que clarificar si, en estos momentos, el Ministro del ramo y el Secretario General le sustentan o no como Presidente de esta empresa pública, porque en algún caso alguien tendrá que responder de este desaguado. De todas formas, yo creo que ha llegado la hora de que usted, a la vista de todo lo expuesto, necesariamente se vaya, para bien de la empresa Feve.

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

El señor **GARCIA FONSECA**: Señor Presidente de Feve, tengo que empezar diciéndole que después de escucharle, una vez más, mi Grupo tiene que manifestar en primera instancia que sus declaraciones no nos merecen ninguna fiabilidad, y ello no se debe a ningún apriorismo por

parte de mi Grupo sino a que, una y otra vez, ante preguntas tanto escritas como orales o las formuladas en otras comparecencias, usted, a temas planeados por mi Grupo, ha respondido de manera que falseaba la realidad y en algunos casos de forma absolutamente contrapuesta. Y fíjese usted, en un informe que, a mi pesar —ahora seguramente también al suyo—, se ha hecho famoso, informe que yo entregué en mano al Ministro en el mes de mayo, ya se decía que además de una gestión pésima desde el punto de vista empresarial, plagada de actuaciones irregulares y en algunos casos con serios indicios de corrupción —lo decía al Ministro, no lo decía a la prensa ni a la opinión pública— aparecían contrataciones externas de forma irregular, contrataciones de personal de plantilla sin cumplir los controles de selección estipulados internamente, falseamiento de los datos oficiales al consejo de administración o al IGAE, incluso a la prensa, y ahora le añado yo, y a este Congreso —cosa que decía también al final del informe en cuestión—. Este informe fue presentado —ya lo he dicho en varias ocasiones— en el mes de mayo y desde entonces siguieron sucediendo muchas cosas del mismo tenor en Feve, a pesar de todas estas advertencias y críticas de mi Grupo. Mi Grupo siguió incluso enviando comunicados al Ministerio, entre otros al propio señor Borrell, advirtiéndole que las irregularidades no solamente no disminuían sino que continuaban, y ahora nos encontramos con lo que es objeto concreto de esta comparecencia, que es un trato de favor, por parte de Feve, a la empresa CAE-Raíl.

Mi Grupo, en primer lugar, quiere hacer constar que ha entregado a la Presidencia de esta Comisión documentación pertinente sobre este caso; habrá otras ocasiones para aportar más, ya que supondría mucho esfuerzo presentar a la vez toda la documentación.

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

Efectivamente, confirmo a los miembros de esta Comisión que se nos ha hecho entrega, por parte del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, de nueve documentos que estarán a disposición, en la secretaría de esta Comisión, de aquellos diputados o grupos parlamentarios que tengan curiosidad o interés por conocer su contenido, lo cual quiere decir que no se van a repartir, sino que el que tenga interés puede ir a la secretaría, donde podrá disponer de una copia de los nueve ejemplares que han sido entregados a la Presidencia.

El señor **GARCIA FONSECA**: Acato, como no puede ser de otra manera, el criterio, digamos que operativo, del Presidente, pero, desde luego, la intencionalidad de mi Grupo es que esos documentos que hemos entregado los puedan tener los demás miembros de esta Cámara, incluso los medios de comunicación, etcétera.

El señor **PRESIDENTE**: Usted y su Grupo Parlamentario son muy libres de hacer circular los documentos que elaboren en los medios que crean más oportunos. Yo lo único que he hecho he sido decir que acuso recibo de nueve informes, elaborados por ustedes, que pongo a dis-

posición de los miembros de esta Comisión, quienes pueden acudir a la secretaría de la misma para consultarlos.

El señor **GARCIA FONSECA**: De acuerdo, señor Presidente.

Mi Grupo, antes de que se produjese la petición de estas comparecencias, incluida la del señor Baranda...

El señor **PRESIDENTE DE FEVE** (Martín Baranda): Martín Baranda, si no le importa, que tengo padre.

El señor **GARCIA FONSECA**: Bien, el señor Martín Baranda.

El señor **PRESIDENTE**: Don Gonzalo Martín Baranda, actual Presidente de Feve, que está compareciendo ante esta Comisión. (Risas.)

El señor **GARCIA FONSECA**: Señor Martín Baranda, al Diputado que le habla le llaman muchas veces señor Fonseca y ello no significa, desde luego, por parte de quien lo hace, ninguna desestima tanto en relación con mi padre como en relación con mi madre. No obstante, si usted lo estima de otra manera, procuraré cumplir con todo el protocolo.

El señor **PRESIDENTE DE FEVE** (Martín Baranda): ¿Si no le importa?

El señor **GARCIA FONSECA**: No, no me importa en absoluto, aunque espero que tendrá otras observaciones más interesantes que hacer a este Diputado con relación al tema que nos ocupa. (Risas.)

Quiero añadir (y estoy en el preámbulo) que mi Grupo ha pedido la comparecencia ante esta Comisión de cuatro directivos de Feve (algunos de ellos ya ex directivos) porque entendemos que por los cargos que ostentan, o han ostentado, en este rifirrafe que se está produciendo, resulta fundamental que aporten sus conocimientos sobre este tema concreto y sobre otros que mi Grupo viene denunciando en relación con Feve.

Y ya entrando en materia, en cuanto al tema de CAE-Raíl y Feve, este Diputado se ha limitado a decir que el comunicado reiterativo de la Moncloa (así se decía en la prensa, comunicado de la Moncloa) en el que se decía: Concluida, pues, la investigación a que el Gobierno se comprometió, cabe sostener sin reserva alguna que no ha habido trato de favor por parte de la Administración y del Estado y sus organismos y empresas hacia la empresa CAE, mi Grupo lo único que afirma es que, a través de la documentación que tiene y que ha aportado, para nosotros está claro que esta afirmación tan rotunda por parte del Gobierno no es cierta al menos en un caso, que es éste que nos ocupa. El caso que nos ocupa es, efectivamente, el del concurso público para señalización Bilbao-Zaramillo, Zaramillo-Balmaseda, que se abre en septiembre de 1992, se hace la apertura de plicas en octubre de 1992 y hay dos ofertas de CAE-Raíl, una en tecnología convencional y otra en tecnología de grupos geográficos. En octubre de 1992 el

informe de los servicios técnicos de Feve, salvo criterio superior —decían— recomienda la adjudicación a Abengoa en tecnología convencional, por 501 millones de pesetas, por estar más comprobada que la oferta de CAE-Raíl en tecnología convencional y que tenía un importe de 513 millones de pesetas. La oferta de CAE-Raíl en la otra oferta, la de tecnología mixta eléctrico-electrónica de grupos geográficos, con un precio de 575 millones, no es ni tan siquiera considerada por los servicios técnicos de Feve puesto que no aporta nada a la empresa. Y permítanme que aunque ustedes lo vayan a tener yo aquí les muestre el documento.

Por tanto, en el documento de los técnicos de Feve se analizan conjuntamente dos ofertas de dos empresas, la de Abengoa y la de CAE, teniendo en cuenta que ésta que analizan de CAE es la que se refiere a la tecnología convencional, y los servicios técnicos se inclinan por esta oferta porque dicen que de tecnología a tecnología, si es la misma, vale más la ya probada y además resulta más barata en la oferta. Pero es que además, como dije, CAE-Raíl presenta a la vez una segunda oferta con otra tecnología, que es a la que yo me refería con la tecnología de grupos geográficos. Pues bien, en este mismo informe se analizan otras ofertas base no consultadas en la segunda ronda, y entre ellas citan varias empresas, Cobra, SEL, EB. Señal, Dimetronic y a continuación en la página tercera dice: Otras variantes que no han sido tenidas en cuenta, y entre estas variantes que ni siquiera han sido tenidas en cuenta por los técnicos aparece la oferta de CAE-Raíl que luego el Presidente de Feve lleva al consejo de administración y que sale aprobada. Pero es que, además, los técnicos dicen de forma taxativa, concluyente —concluyente en su función—, hablando de las ofertas variantes que ni han sido tenidas en cuenta: CAE-Raíl, grupos geográficos y telemando, salvo superior criterio, estas ofertas no han sido consideradas por suponer un superior importe económico y en principio no suponen ventajas apreciables para Feve sobre la oferta base, ya que los grupos geográficos son una tecnología intermedia entre el cableado libre y los enclavamientos electrónicos que para el tamaño de las instalaciones de Feve en principio no tiene mucha aplicación práctica, salvo excepciones, y en todo caso parecería aconsejable decantarse por la tecnología del futuro, si es que se tratara de cambio tecnológico, si se abandona la tecnología de los rieles con cableado libre. Y concluye el servicio técnico: Del estudio anterior, siempre salvo superior criterio, se desprende que la oferta en principio más interesante es la presentada por Abengoa por importe de 501 millones de pesetas, con el 3 por ciento de asistencia técnica y diez meses de plazo, para enclavamientos y telemandos mediante sistemas videográficos, etcétera, que permiten su superior versatilidad en el telemando con signo óptico. Esta es la conclusión de los servicios técnicos.

Además de esta conclusión de los servicios técnicos, resulta que el director adjunto de Feve, que teóricamente debiera ser el director operativo, ateniéndose lógicamente a lo dicho hasta ahora por los servicios técnicos, firma una propuesta de adjudicación en la que se dice: de acuerdo con el informe de 4 de diciembre de 1992 adjunto, se pro-

pone la adjudicación de la obra a Abengoa por el importe dicho. Esa es exactamente la conclusión de los técnicos. Y luego los técnicos incluyen al final, para mayor abundamiento, una especie de cuadro comparativo donde vienen las dos ofertas con las especificaciones de cada una y donde queda claramente de manifiesto que, desde el punto de vista de los técnicos, no es a CAE-Raíl, ni en la primera ni en la segunda de sus ofertas, a la que se debe hacer la concesión de esa obra. El señor Presidente de Feve ha intentado nublar, con una serie de razonamientos pseudotécnicos, la motivación final de su opción por CAE-Raíl. Señor Presidente de Feve, si los técnicos no tenían razón en su criterio, pídales otro informe o pida otro informe a otros técnicos. Yo he oído decir hace poco aquí, a la Presidenta de Renfe de forma rotunda que en Renfe el aspecto fundamental a la hora de decidir la contratación a terceros es el informe de los técnicos y que la Presidencia no debe entrar en las adjudicaciones por cuestiones tecnológicas debido a su complejidad. Esto que vale para Renfe, esta regla de sentido común ¿no opera en el caso de Feve?

En una posterior rebaja CAE-Raíl intenta eludir alguno de los argumentos, no el tecnológico sino el económico, y propone en la segunda convocatoria del Consejo una segunda oferta con una reducción —reducción que no hace Abengoa— de 70 millones. Los técnicos advierten —y viene en la documentación que les adjunto— que aunque no es ilegalmente temeraria, consideran que es no fiable, que puede tener sus riesgos y lo recuerdan luego, lógicamente, cuando CAE-Raíl, a pesar de todos estos informes o contrainformes, no solamente consigue la adjudicación de la obra, sino que inmediatamente después pide más de 300 millones por razones tan singulares, tan imprevisibles, como que esta obra que se hace en Bilbao-Balmaseda, etcétera, tiene adversas condiciones meteorológicas, algo así como que descubren que en Bilbao llueve con frecuencia; o escasa explanación de la vía, o sea, que parece que descubren entonces que es un tren de vía estrecha; o dicen que tiene difícil acceso a los lugares de la obra, o sea, no estudiaron su oferta sobre el terreno; o la devaluación de la peseta. Por fin, esta nueva petición del Presidente de Feve de que se tome en consideración esta oferta de CAE-Raíl con esta ampliación no queda en los 320 millones que pedía CAE-Raíl, pero sí en 115 millones más que se pagan a esta empresa que —repito— en su primer informe los técnicos ni siquiera toman en consideración.

Y ahora, señor Presidente, permítame rapidísimamente que comente que cuando empecé diciendo que mi Grupo no puede fiarse de sus palabras, don Gonzalo Martín Baranda, es porque podía presentar, y lo voy a hacer —no ahora, obviamente, porque no tengo tiempo—, a la presidencia de esta Comisión y a la presidencia de esta Cámara, en cuadros sinópticos, afirmaciones que usted ha hecho aquí, afirmaciones que usted luego hace en el consejo de administración contradictorias con las hechas aquí, respuestas que se me dan por escrito contradictorias con lo que usted ha dicho, y documentación que prueba que todas ellas (a las que me refiero, que son unas cuantas) son falsas. Pero es que, además, tras la respuesta que usted ha dado a los medios de comunicación cuando mi Grupo presentó esta documenta-

ción, dígame usted a qué don Gonzalo Martín Baranda tiene que hacer caso mi Grupo: ¿a lo que dice usted ahora, a lo que dice el primer comunicado de Feve cuando sale al paso de esta cuestión, que no lo voy a leer entero, en aras del tiempo, pero dice: Los servicios técnicos de Feve proponen la adjudicación a CAE-Raíl por el importe antes citado: 501 millones de pesetas? Los servicios técnicos de Feve proponen la adjudicación a CAE-Raíl por el importe antes citado. ¡Sin comentarios, señor Presidente! Este es un escrito de Feve. No estoy hablando de otros que salen en la prensa que, desde luego, en todo caso me merecen bastante más credibilidad que lo que usted está diciendo hasta ahora. Por ejemplo, cuando usted, contradiciendo lo anterior, considera desafortunada la opinión de los técnicos; o cuando el Director adjunto dice que Feve contrató a CAE para que su gente no estuviera parada.

Señor Presidente de Feve, a mi Grupo llega a indignarle que usted se escude detrás del consejo de administración y, además, particularmente detrás de los sindicatos. Ha insinuado que todos los sindicatos están absolutamente de acuerdo con todo esto que ha sucedido. Me consta que usted ha pedido estos días un apoyo al consejo de Administración y por lo menos un sindicato ha dicho que no. Pero vamos a entrar en algunas cosas, señor Martín Baranda. Para que un consejo de administración funcione adecuadamente, y simplemente funcione legalmente, debiera convocarse la Comisión delegada de contratación. No se hizo, ni en ésta ni en otras muchas ocasiones, incumpliendo flagrantemente el estatuto de Feve. ¡No se ha convocado la Comisión delegada de contratación, que es elemental para que un consejo pueda decidir con criterio! Y no solamente no se ha convocado la Comisión delegada de contratación, sino que, desde hace mucho tiempo, el consejo de Feve no recibe las actas de la mesa de contratación, con lo cual ni siquiera sabemos si existe mesa de contratación a la hora de recibir y abrir las plicas. En todo caso, quede constancia de la indefensión del consejo de administración en su conjunto por la irregularidad de estos procedimientos previos, que son los que pueden darle un mínimo de información y de contraste al consejo. Don Gonzalo Martín Baranda, no meta usted a todos en el mismo saco y no empiece precisamente por los sindicatos. Porque digo yo que en un consejo de administración —y no es que lo diga yo, está reglado— tendrán responsabilidades diferenciadas los sindicatos que tendrán que estar más atentos a cuestiones laborales, a cuestiones sociales que, por ejemplo, el secretario del consejo de administración —él sí que tiene que velar porque se cumpla la legalidad—; secretario, por cierto, que ya fue secretario también del consejo de administración en Renfe, precisamente en momentos nada gloriosos desde el punto de vista de la regularidad y transparencia para Renfe, y me refiero al caso que motivó la dimisión del señor García Valverde. Pero algo tendrían que decir, digo yo, de manera mucho más obligada y pertinente los consejeros del Ministerio de Transportes o el consejero de Hacienda. ¡Ah, pero los que usted pone en primer lugar como parapeto son los sindicatos!

Señor Presidente de Feve, mi Grupo obviamente no va a dejar las cosas aquí. Mi Grupo se ha ceñido al tema de

CAE porque es el que nos ocupa. Pero, desde luego, mi Grupo tiene no solamente la convicción moral que tenía cuando envió un informe al señor Ministro, sino documentación abundante para que en éste y en otros casos, tanto de contratación a terceros como de contratación de personal, ustedes se han puesto el reglamento por montera.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, en nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió).

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Martín Baranda, reciba el saludo de nuestro Grupo en su comparecencia.

En las tres primeras comparecencias, más concretamente en las del Presidente de AENA y de la Presidenta de Renfe, yo, en representación de nuestro Grupo, quise clarificar la actuación de los técnicos en sus informes. En su intervención ha empezado diciéndonos cómo funciona Feve en sus adjudicaciones, que actúa como una empresa mercantil, incluso lo de las bajas temerarias es una cosa que puede resbalar por no tener mayor consideración; dice que se hace a través de petición de ofertas, lo cual puede ligar con la concurrencia de ofertas que en otras intervenciones nos decían (es decir, es el mismo planteamiento que durante toda la mañana hemos oído y que nuestro Grupo al menos lleva considerando favorablemente); y dice que las adjudicaciones se realizaban a la oferta más favorable, no teniendo por qué ser la más barata. La pregunta que le haría es si existía el informe técnico y quién lo hacía. Por tanto, ahora le tengo que hacer prácticamente la misma pregunta, pero con una segunda consecuencia no tan favorable para usted por no ser hiriente.

Nos dicen, en el caso concreto de la obra de que se habla aquí, que existe el informe técnico. ¿Quién ha elaborado este informe técnico y quién es el que se responsabiliza? ¿Qué técnicos son? porque después ustedes a estos técnicos los descalifican totalmente en el consejo de administración cuando no hacen caso de sus informes. Yo quisiera que usted me dijese por qué en el consejo de administración y basándose en qué se cambia o se adjudica la obra sin tener en cuenta el informe técnico; no se tiene en cuenta para nada o, en todo caso, se hace una variación sobre el mismo, implicando a todas las personas del consejo de administración. Yo sé muy bien que en las demás obras que no sea la que ahora en concreto se discute, lógicamente las personas del consejo de administración —usted lo ha dicho y lo ha repetido muchas veces— por unanimidad aceptan lo que se les presenta. Usted lo ha dicho, que siempre ha habido unanimidad. En este caso, ¿de dónde viene la unanimidad? ¿Existe el acta del consejo de administración de este día en que se adjudica esta obra y se debate esta adjudicación? ¿Podría mandarnos copia de esa acta? Eso es lo que le pido. Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra la señora Rahola, en nombre del Grupo Mixto.

La señora **RAHOLA I MARTINEZ**: Utilizando la triple «i» del señor Ciscar, le diría al señor Martín Baranda

que su comparecencia me parece a todas luces insuficiente, insatisfactoria e indignante. Desde luego, no responde a las preguntas clave y a los agujeros negros que son el centro de esta polémica y, muy probablemente, son el centro de la responsabilidad política, si la hubiere. En todo caso, su comparecencia no nos permite levantar —muy al contrario— la sospecha clara de trato de favor.

No voy a repetir las preguntas que han formulado otros miembros de esta Comisión, pero sí que voy a referirme a algunas de ellas porque entiendo que no han quedado respondidas. Señor Martín Baranda, usted ha dicho que no se tiene que dar la adjudicación a la oferta más baja. ¿Cuándo no ocurre esto? ¿Qué criterios hacen prescindir de este argumento tan sólido en la Administración pública cuando la oferta tecnológica es pareja? Porque, sinceramente, soy incapaz de entenderlo. ¿Cómo justifica que, finalmente, la obra haya costado a Feve 123 millones más que la oferta valorada por los técnicos? ¿Cómo es posible que se aumente el presupuesto en base a unos argumentos que ya se tenían que haber tenido en cuenta en el primer proyecto? ¿Qué ocurre, señor Martín Baranda, con los técnicos? ¿No son buenos profesionales? ¿No considera necesario tener en cuenta sus criterios? ¿Por qué el Consejo decide no aceptar la oferta de Abengoa, ya valorada por estos técnicos, y se va a una segunda fase de estudio? ¿Quién propone esa segunda fase de estudio? ¿Tiene usted un papel relevante en esta decisión, señor Martín Baranda? ¿Lo propone usted? ¿Siente más profesional su opinión que la de los técnicos? Si ello es así, señor Martín Baranda, usted va a resultar muy caro a la Administración. ¿Por qué no se reúne la comisión delegada de contratación, ya que es obligación estatutaria del propio Feve?

No voy a continuar. Creo que hay muchas preguntas en el aire, pero tengo que decirle que la decisión no me parece técnica. La decisión me parece claramente política. Usted no puede explicarnos el motivo real para no aceptar la propuesta de Abengoa y no nos explica, por lo tanto, por qué deciden tomarse más tiempo en la decisión. La sospecha de que necesitan tiempo para enfriar el informe técnico y dar una segunda oportunidad a CAE parece evidente. En todo caso, su decisión de adjudicar la obra a CAE ha costado, en dinero público, 123 millones más que la decisión primera.

Señor Martín Baranda, no nos ha explicado lo que entiendo que es lo fundamental, porque creo que no puede justificar más allá del trato de favor, al que popularmente se llamaría puro amiguismo, la adjudicación a la empresa CAE.

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

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Lo fundamental sería que todos venciéramos la tentación del histrionismo e intentásemos movernos en el dominio del sentido común, de la razón y de la lógica. Creo que su intervención no ha sido banal, señor Martín Baranda. A quienes no somos expertos en esta cuestión nos ha sido útil

saber la diferenciación entre un cableado libre, un cableado por núcleo geográfico y un cableado para enclavamiento electrónico, porque me parece que a poquito que pensemos en cómo han sido estas obras y estas adjudicaciones, a lo mejor las razones que las explican están en esos conceptos técnicos. Luego nos vamos a referir a ellas con un poco más de amplitud.

Algunos grupos se referían a gravísimas acusaciones, sin formular ninguna, utilizando como siempre recortes de prensa, sin aportar documentación ni trabajo ni esfuerzo personal, como hay otros grupos que sí lo han hecho y lo he de reconocer. Este grupo se ha salido pronto de lo que debería ser el objeto de esta comparecencia y se ha derivado hacia acusaciones de una supuesta prodigalidad del presidente de Feve; prodigalidad porque, por lo visto, en alguna ocasión —como hemos hecho todos los que hemos tenido responsabilidades de gestión en empresas de este país— un día ha ido a los toros y ha pagado las entradas con cargo a la empresa. Y lo dice quien habiendo tenido cargo público en anteriores administraciones, estoy absolutamente seguro que lo ha hecho en más de una ocasión. Prodigalidad que reside en que, por lo visto, la empresa, como centenares y miles de empresas de este país, tiene en Madrid un piso para algún directivo que se ve abocado con cierta frecuencia a venir a Madrid, porque le sale más barato, como a mí, señor Presidente, me sale más barato tener un piso que pagar un hotel cada vez que vengo a Madrid. ¿Prodigalidad o prejuicio? ¿En qué terreno estamos? ¿En el de la presunción o en el de los hechos reales? Prodigalidad porque en un viaje al extranjero ha justificado los gastos de la misma manera que los justificamos los señores Diputados cuando viajamos al extranjero con dietas de este Parlamento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, perdone que le interrumpa, lo cual...

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Lo cual siento profundamente, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Perdona que le interrumpa. Usted tiene perfecto derecho a enfocar su exposición con los preámbulos que crea oportunos, pero hemos pactado desde el primer momento de esta reunión y en la Mesa que nos íbamos a ceñir a los temas de las comparecencias en concreto. Puede seguir S. S., pero solamente le hago esta matización.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Los preámbulos los han establecido otros, yo estoy en los corolarios, señor Presidente.

Decía que prodigalidad porque se justifican gastos de un viaje al extranjero, como lo hacemos todos los funcionarios y miembros de esta Cámara que que viajamos al extranjero. ¿O alguien trae la factura de los taxis y del café y de las comidas? No, señor, tiene usted una dieta a tanto alzado por día. Viene aquí y dice: Siete días a tantas pesetas, tantas dietas. ¿En qué lenguaje fariseo estamos, señor Presidente? ¿En el de la gente que quiere conocer lo que de

oculto pueda haber en las relaciones de Feve y CAE? ¿O en el de la gente que quiere hacer daño por sistema, que hace tabla rasa de la razón y de la verdad, puestas las dos al único objetivo, como hemos visto en las tres comparencias anteriores, de erosionar, con razón o sin ella, a un Gobierno y al sector público de ese Gobierno? Y eso es todo lo que hemos escuchado de quien dice tener gravísimas acusaciones contra el presidente de Feve.

Otros grupos han hecho un esfuerzo personal importante, un trabajo de investigación. No se leen los periódicos y se lo creen como el loro inglés, sino que han hecho un esfuerzo y han investigado, y han llegado a unas conclusiones. Podremos compartirlas o no, pero es el procedimiento que se debe seguir en estos casos.

Sobre esos documentos tengo que decir algunas cosas. El primero de mayo de este año fui de las personas que tuve acceso a ese documento —como ya es público y notorio, pero conviene reafirmarlo en esta Comisión—, en el que no se decía ni una sola palabra de CAE, absolutamente nada. Posteriormente (¡a buenas horas!) aparecen nueve documentos a los que parece que vamos a tener acceso, que parece que sí dan soporte a la acusación de corrupción. ¡Cuidado de lo que estamos hablando! Se puede estar a favor o en contra de la gestión de una empresa, pero al dar el salto inductivo de corrupción, que es un delito, a lo mejor los documentos en vez de estar en la custodia digna del Presidente de esta Mesa tendrían que estar en una comisaría, o en un juzgado de guardia. A ver si pasa como Rumasa, que fue un caso máximo de corrupción de este país, pero no presentó las pruebas porque resulta que no son convincentes.

Que se planteen las cuestiones en los órganos en los que hay que plantearlas. Si hay mala gestión en Feve habrá que depurar las responsabilidades de gestiones malas que haya habido en Feve. Pero, ¿corrupción? ¿Corrupción no aceptar el informe de unos técnicos? ¿Es corrupto el Gobierno de este país cuando rechaza el informe de los técnicos del Fondo Monetario Internacional? ¿Son corruptos los municipios de este país cuando no aceptan las observaciones de los técnicos en los plenos municipales?

Parece que hará falta algo más para lanzar la acusación de corrupción sobre personas. Parece que hará falta algo más que disentir de unos informes técnicos sobre los que no me pronuncio, señor Presidente, porque no los conozco, pero no pongo en duda que los haya. Hará falta algo más para hablar de corrupción, no de disconformidad con la gestión, que sería una cosa más sensata, más razonable y estaríamos todos situados en un terreno más templado.

Los miembros del consejo de administración y su presidente en concreto que no aceptan los informes de los técnicos que avalan a Abengoa son corruptos. Pues démosles la vuelta al calcetín. A lo mejor son corruptos los técnicos que están queriendo sacar adelante el proyecto de Abengoa, dicho sea como mero ejercicio retórico. No estoy haciendo, por supuesto, ninguna imputación.

¿Pero qué doble lenguaje es ése? ¿Por qué razón el informe de un técnico —si es que existe— es más creíble que el acuerdo de un consejo de administración donde se entiende que hay personas con responsabilidades, con co-

nocimiento y con la responsabilidad directa de tener que responder por las decisiones que toman? Que es una cosa que diferencia bastante a los técnicos de los administradores y de los políticos: que unos somos más responsables que otros de las cosas que decimos y de las cosas que firmamos.

¿Hubo trato de favor para CAE? ¿Quién lo demuestra? ¿Quién lo dice? ¿Por qué? ¿Por qué se le da una obra a CAE-Raíl y no a otra empresa que ofertaba a nueve millones menos? ¿Pero no hemos escuchado aquí que el consejo de administración cerró la oferta en el entorno de 500 millones admitiendo mejoras tecnológicas? ¿Pero no hemos escuchado que esa empresa que ofrecía nueve millones menos se quedaba en el cableado libre y no entraba en el cableado por nudo geográfico? ¿Es eso trato de favor? ¿O es trato de favor no adjudicarle una obra a la oferta más barata, como alguna intervención insensata ha mantenido en esta Comisión? ¿Quién dice eso? ¿Quién que haya tenido responsabilidades en el mundo empresarial puede aceptar esa teoría de andar por casa de que las obras hay que dárselas al más barato? Pues no, señor, y, sobre todo, si no es subasta.

¿Existe o no comisión de compras en Feve? No lo sé, pero, desde luego, si es el consejo de administración el que toma las decisiones tendrá, como mínimo, las mismas garantías que una comisión delegada de ese consejo de administración que se constituya en comisión de obra.

¿Por qué se le da a CAE esa obra? Porque está en el entorno de los 500 millones de pesetas que se habían establecido por el consejo de administración; porque los otros que no llegaban, no alcanzaban tampoco las especificaciones técnicas; y porque alguno que las alcanzaba y se iba a un sistema mixto de cableado libre con cableado por nudo geográfico, complicaría extraordinariamente y encarecería las labores de mantenimiento de la red por ser dos alternativas técnicas distintas.

¿Seguimos sosteniendo que hay corrupción, o bajamos un poquito el tono y decimos que no estamos conformes con la gestión de esta empresa, que hay actitudes de algunos grupos que es evidente, desde hace bastantes meses, que tienen una disconformidad radical con la gestión de esta empresa? Pero sumarnos todos, incluso miembros temporáneos de esta Comisión que aparecen por aquí de vez en cuando, cuando hay cámaras fundamentalmente, a una acusación de corrupción, a mí me da vergüenza; la facilidad con que en este país en general, y en este Parlamento en particular, se utilizan términos absolutamente descalificatorios e insultantes para la gente, a los que se les trata, ni más ni menos, que de delincuentes, porque la corrupción es un delito.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para un turno de réplica, tiene la palabra el Presidente de Feve.

El señor **PRESIDENTE DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA, FEVE** (Martín Baranda): Después de oír sus intervenciones me gustaría comenzar contestando una a una, y si en algún momento dejo alguna pregunta sin contestar, me gustaría que me la volvieran a realizar.

Primero he de decir que cuando se encuentra uno en las páginas de la prensa por la supuesta prodigalidad, querría separar los dos temas: mi gestión en Feve y la adjudicación de CAE-Raíl. Son dos asuntos diferentes que requieren dos comparecencias distintas en esta Comisión. Me brindo a cualquier aclaración. Una persona no puede pedir acudir a una Comisión para que se analice su gestión en su empresa, pero agradecería que algún Grupo pidiera que pudiera hablar de la gestión de Feve.

Durante unos meses, desde diciembre del año pasado, hemos sido sometidos a un acoso total en cuanto a la gestión. Uno considera que hay personas o grupos que tienen motivos para ello, pero tales motivos no tienen que ver con la gestión porque muchas veces son gestiones de tiempos anteriores. Me refiero a presidencias anteriores que tienen que ver, sobre todo, con todo un período de presidencia en el que el que era bueno pasa a ser malo.

Quiero comentar la intervención del señor Camisón. El señor Camisón, don Felipe, nos ha hablado de los tratos de favor. Ha insistido continuamente en la primera persona diciendo que el presidente se adjudica, que el presidente hace... Siento decir que yo no me respaldo en el consejo de administración, no es ése mi planteamiento. Desde que llegué a Feve he pretendido que el consejo de administración sea un órgano que toma decisiones en la empresa. Es la mejor manera de dirigir una empresa. Creo que se han acabado ya aquellas empresas de un presidente con un consejo de administración que a todo le tienen que decir amén.

Cuando he dicho que se llega a los acuerdos por unanimidad no quiero decir que se proponga una cosa e inmediatamente se apruebe. Lo que estoy diciendo es que tras amplias discusiones, muchas veces se toma una decisión y esas decisiones a veces están en contra de la opinión del presidente y de la opinión de los técnicos. Podríamos hablar de adjudicaciones de renovaciones en las que se obligó a volver a analizar todos los temas porque a los técnicos y a la presidencia les parecían que eran muy bajas unas ofertas y queríamos unas ofertas más altas y se nos obligó a negociar con las ofertas más bajas, una detrás de otra.

Señor Camisón, no ha habido en ningún momento trato de favor. Usted nos ha hablado de la electrificación. No he podido traer documentación sobre ese tema porque no venía preparado para ello, pero con gusto, si usted quiere, se la suministraremos absolutamente toda.

Si algo hemos hecho es no dilapidar los dineros públicos. He insistido dos veces en que los reformados en Feve se aprueban antes de que estén hechos. Quiere eso decir que de la obra de 500 millones, más ciento y pico con reformado, los que se llevan certificados, hechos, no llegan a 300 millones. Cuando se prevé que va a haber contrariedades, que de verdad está costando mucho más la obra de lo que se había pensado, las empresas piden el reformado, antes de que los técnicos —de los que ya hemos hablado varias veces— lo acepten y lo lleven «a posteriori» al consejo, se les ha pedido que lo presenten al consejo de administración para su aprobación. Queremos que sea una empresa donde el consejo de administración sea órgano decisorio, con auténtica capacidad y responsabilidad.

Ustedes quieren demostrar con este caso que en el tema de CAE-Raíl ha habido trato de favor. Como muy bien ha dicho el Diputado socialista, ha habido imputaciones no solamente de trato de favor, sino de corrupción. En este caso, desde luego, no ha habido un trato de favor —luego volveremos a los informes técnicos—, porque frente a la opinión de una solución de cableado libre, el consejo de administración pide que se estudie la posibilidad de una tecnología más moderna que ronde la misma cantidad, poco más o menos. Eso es lo que se hace en la famosa segunda vuelta, como en otras adjudicaciones de Feve.

Se llama a todas las empresas y como una empresa, que no es en este caso CAE, no tiene tiempo para presentar todos los datos porque quiere hacer una oferta de nuevas tecnologías, se les da un mes más a todas ellas.

Yo también entregaré toda la documentación, si lo consideran ustedes necesario, de todos los trámites para demostrar que en ningún momento ha habido trato de favor y que lo que se ha hecho es seguir los procesos normales de la Administración. Señor Camisón, si quiere usted, seguiremos hablando del tema.

En cuanto a si el señor Ministro me ha pedido papeles, he de decirle que los puestos de los empleados públicos están a disposición siempre de su Ministro. El Ministro sabe que tiene mi puesto siempre a su disposición. No tengo ningún apego a este cargo.

Por último, he de decirle que todos los documentos que se me van pidiendo los voy entregando con la rapidez posible. Según decían, en 24 horas no se entregaron porque dicho plazo acababa a las 12 de la noche y cuando fuimos a entregar los documentos, a las 11, a nuestro Ministerio tutelar, los guardias de la puerta no nos dejaron y lo hicimos a las 8 de la mañana siguiente. No es a mí a quien debe preguntar eso, sino a otras personas.

En cuanto al señor García Fonseca, yo comprendo que no le merezco fiabilidad. El problema es que tampoco me merece fiabilidad él, porque en este Congreso de los Diputados le dije que estaba abierto para cualquier duda que tuviera sobre la gestión de Feve. El puede mirar en las actas del consejo. Tomando un café, hablando con él le volví a insistir en el tema.

A mí no me gusta buscar escudos en sindicatos ni en nadie, como hacen algunas personas que constantemente están en una labor de machaque a una empresa pública a la que están llevando a dificultades importantes en temas económicos a pesar de que la empresa va bien, porque los problemas de Feve, señor García Fonseca, están en la mente de unas personas que como usted hablan constantemente de ello y puede que estén también en las páginas de los periódicos, pero es una empresa que está funcionando, que va aumentando sus viajeros, que mantiene su transporte de mercancías en un mercado difícil y que, mes a mes, la cuenta de resultados se ve que funciona bien, a pesar de las dificultades de trabajar en momentos como éste.

Nosotros no hemos tenido ningún rifirrafe con el tema de CAE-Raíl. Es importante la documentación que ha presentado y la que voy a presentar yo. Usted ha presentado parte de la documentación del consejo de administración que, como muy bien y claramente se ve, si quisiéramos ha-

cer un trato de favor hubiéramos apretado a los técnicos —luego comentaremos el tema de los técnicos— para que el informe en vez de a, saliera b. Les hemos dejado total libertad para que expongan lo que dicen una y otra vez. Los técnicos han escrito lo que han querido una y otra vez. Entro en el tema de los técnicos. Los técnicos dicen en un informe que como no está entregado al consejo de administración, usted no lo tiene: Siguiendo las decisiones del consejo de administración se realizan nuevas consultas que conducen al informe 20-4-93, en el cual, aunque no se dice explícitamente, técnicamente si el consejo se decanta por el cableado libre y sin bucle debería adjudicársele a Abengoa, y en el caso de decantarse con grupos geográficos y con bucle, la adjudicación debería ser para CAE-Raíl. Puede indicarse que el coste del bucle es prácticamente la diferencia de precio existente entre ambas ofertas, por lo cual ambas ofertas pueden considerarse de igual importe, pudiendo considerarse la tecnología de grupos geográficos mejor a igual coste que el cableado libre. Esto es lo que dicen los técnicos. Esos técnicos a los que ya he dicho que en ningún momento se les ha intentado torcer su voluntad y que por eso tiene usted esos informes.

Lo que ocurre es que el consejo de administración, cuando ve la adjudicación de una tecnología aceptable (porque la tenemos en otros sitios en Feve, pero es una línea que no tiene ninguna tecnología, que no tiene instalaciones de seguridad), decide por una tecnología más moderna. Eso es lo que decide el consejo, que se estudie a fondo ese tema y a eso se llega por unanimidad.

Si usted estima que el informe de los técnicos era válido en un momento considerará que también lo es el informe que entregaré a este Congreso de los Diputados.

En cuanto a la comisión delegada de contratación, constantemente invocada por usted, mayor que el consejo de administración no hay porque la comisión delegada son cuatro personas de ese consejo de administración.

Por último, en cuanto a referirse al secretario del consejo de Feve hablando de él, señor García Fonseca, como del secretario del consejo de Renfe en épocas nada gloriosas —refiriéndose a la época del señor García Valverde—, tengo que decirle que el señor Jesús Ledesma fue secretario del consejo de Renfe en tiempos —creo recordar— de don Francisco Lozano; de don Plácido Álvarez Fidalgo; de don Alejandro Rebollo; de don Antonio Carbonell; de don Ramón Boixadós y justo cuando llega el señor García Valverde es cuando deja de ser secretario de este consejo de administración.

Ya he dicho que estoy dispuesto a venir las veces que ustedes consideren necesario para hablar de cualquier tema de Feve.

El señor Sedó me preguntaba por las actuaciones de los técnicos y también quién hace este informe sobre las peticiones de ofertas. Yo creo que lo primero que hay que analizar es que Feve no es Renfe, ni es Aena, y que nos encontramos ante una empresa con un enorme grado de técnicos. Es decir, cuando hablamos de los técnicos, prácticamente nos estamos refiriendo a un titulado superior dedicado a estos temas, así como a titulados de grado medio que están trabajando en las zonas viarias. En el último año

hemos contratado a profesionales recién salidos de las escuelas para que pudieran irse formando en esta especialidad. El informe de los técnicos dice claramente que el proyecto es de cableado libre y que la adjudicación se haga a cableado libre, a no ser que se tome otra decisión; y el Consejo, entre las opciones de cableado libre, decide que, dado que es todo totalmente nuevo, en vez de quedarnos con una tecnología de los 50, por qué no analizábamos las posibilidades de ir a tecnologías de los años 70. Con objeto de que eso no se dispare de precio, se establece una horquilla en torno a los 500 millones. El informe técnico siguiente que se hace, y que no se ha leído completo, lo que dice es que, en caso de que fuera cableado libre, debía darse a Abengoa, y en caso de que fueran circuitos geográficos, debía darse a CAE Raíl. Otra solución que se selecciona, la de Shell Señalización, que es grupos electrónicos, nos parece demasiado arriesgado para Feve; aunque se está utilizando en Renfe, en alta velocidad, nos da un poco de miedo entrar en esas tecnologías. Básicamente ése es el informe que se hace y que entregaré a SS. SS., si lo desean. Es decir, los informes de los técnicos se aceptan, como he dicho antes —con gran escándalo por parte de algunos señores Diputados—, y en ningún momento se les fuerza a que vayan en un sentido o en otro. Si dicen blanco, blanco es lo que se presenta al Consejo de Administración, y cuando aclaran ese blanco, porque se ven utilizados no queriendo serlo, me gustaría que el mismo valor que tiene el informe de los técnicos en un sentido, lo tuviera en el otro.

A la señora Rahola he de decirle, en primer lugar, que perdone que no haya podido captar todas sus preguntas, ya que me las ha lanzado una detrás de otra, de forma muy rápida. Pero le vuelvo a insistir en un tema que yo creo que es importante, y es que una comisión delegada de la empresa no quiere decir que sea más que el consejo de administración, porque la comisión delegada son cuatro consejeros del consejo de administración, y nada más se contaba al consejo de administración lo que se había decidido en la comisión delegada. En un momento dado decidimos que era mejor que todas las adjudicaciones se vieran en el consejo, con la misma documentación que se daba antes a la comisión delegada, y le puedo decir que la documentación que se da al consejo de administración es lo más completa posible. A mí me gustaría que fuera mayor e insistentemente, a lo largo del tiempo, procuramos ir mejorando la empresa. Pero debo decirle que una comisión delegada no tiene más garantías, sino menos, porque no lo ve todo el mundo, que el consejo de administración, en que todos opinan y defienden posturas que al final se analizan. En el consejo de administración, siendo presidente, se discuten las propuestas de los demás, pero pretendo defender la mía, aunque la propuesta de uno no es la que se acaba llevando adelante. Ya digo que más de una vez entre todos me han hecho ver que era mejor otra solución.

No nos ha costado, como he dicho antes, 120 millones más la obra. Ya he dicho que se van certificando en torno a los doscientos y pico millones. Lo que ocurre es que tenemos la sana costumbre de... **(El señor García Fonseca: De ir con retraso.)**

El señor **PRESIDENTE**: No interrumpa.

El señor **PRESIDENTE DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE)** (Martín Baranda): ... tenemos la sana costumbre de que antes de aprobar un reformado ha sido y suele ser práctica en muchas empresas que cuando ha acabado la obra se dice: Nos ha costado veinte, treinta millones de pesetas más. Nosotros decidimos que cuando haya pasado de diez millones de pesetas, se avise al consejo de administración para que tome la decisión de parar la obra, acepte el reformado o no lo acepte.

En ningún momento, por parte de la presidencia ni de la gerencia de la empresa, ha habido problema con los técnicos de la casa. Los técnicos de la casa son tan buenos, tan malos como somos todos los profesionales que andamos por el mundo. Seguro que hay mucho mejores que nosotros, mucho mejores que los profesionales de FEVE y seguro que los hay mucho peores. Infalibles no somos ninguno de los técnicos. Justamente por eso hacemos que toda la documentación que se nos da se presente en el consejo de administración, para que no haya ninguna duda, se pueda estudiar, se pueda pedir más aclaración, etcétera. En el consejo de ayer, sobre dos temas que no entendíamos, decidimos retirarlos. Pensamos que parecía claro que ésa era la adjudicación correcta, pero no venía claro todo el informe, por lo que solicitamos que lo volvieran a enviar. Consideramos que los consejos deben ser abiertos y en ningún momento un parapeto.

Creo que con esto he contestado, en general, a sus preguntas. Y en cuanto al Diputado socialista, debo decirle que los técnicos que tienen que ver con esta historia no tienen absolutamente nada que ver con la corrupción. Como van a tener la oportunidad de leer sus papeles, si los quieren leer, dirán: Ya decía, ya decía, que eso es humano, cuando a lo largo de los párrafos siguientes se va aclarando que cualquier empresa que hubiera estado en la misma situación de hacer esta obra se hubiera encontrado con los mismos reformados, porque los reformados a los que se ven obligados básicamente es que el terreno es malo, que cuando lo habían estudiado no sabían que era tan malo, que se está cayendo constantemente, que las arquetas, que las habían pensado hacer de una manera determinada, las tienen que reforzar porque se caen. Es decir que son cosas que ocurren en una obra normal. La obra, en un momento determinado, se alarga en el tiempo, por lo que tiene mayores gastos generales y pretendieron cobrárnoslo y nosotros dijimos que no.

Creo que con esto contesto a todas sus preguntas y vuelvo a decir lo que antes: para cualquier tema de la gestión de FEVE, para todos, estoy dispuesto a venir aquí todas las veces que haga falta, con toda la documentación, como la que he traído esta vez, y que está a disposición de todos los señores Diputados.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que la documentación que va a entregar a la Mesa para repartir a todos los Diputados es aquella que nos quiera aportar. Cuando nos la aporte la distribuiremos a todos los grupos políticos y a to-

dos los Diputados miembros de esta Comisión. (El señor **Camisón Asensio pide la palabra.**)

¿Es para una cuestión de orden, señor Camisón?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Sencillamente, había propuesto el Portavoz de Izquierda Unida, por razones de un viaje que tiene que hacer, intervenir antes que el Grupo Popular, y al Grupo Popular le parece perfecto.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias por este buen entendimiento.

Lo único que ruego es la máxima concisión, dado que hemos tenido una jornada muy interesante y dura y tenemos que cumplir con el Pleno a las cuatro de la tarde.

Tiene la palabra el señor García Fonseca, si ningún grupo parlamentario se opone a que haya este cambio de orden de intervención.

El señor **GARCIA FONSECA**: Agradezco a todos mis colegas esta deferencia. Simplemente quiero decir que tengo un viaje urgente, que no puedo evitar y que estoy a punto de perder.

Por lo tanto, brevísimamente por lo que a mí me corresponde, quisiera decir al señor Presidente de FEVE que mi Grupo no queda satisfecho en absoluto y sigue en la idea firme de que por parte de FEVE se ha dado un trato de favor a CAE en este caso. Punto.

Muy brevemente, voy a opinar sobre algunas de las cosas que usted ha dicho.

No quiero cebarme en expresiones que puedan ser debidas a las circunstancias, pero no sé si a veces las expresiones explican algo del subconsciente. Usted dice: Si quisiéramos, habríamos podido apretar a los técnicos. Eso no se puede decir. ¿Cómo dice usted eso? Sin más.

Tercera cuestión, más fundamental para mí. Usted ha dicho que hay otro informe que no está en las actas del Consejo de Administración. Quiere decirse que el Consejo de Administración no decidió con ese informe. (**Denegaciones.**) Espere, tengo yo el uso de la palabra. Lamentablemente, me voy a marchar antes de que me conteste, pero, como hay «luz y taquígrafos», me enteraré de lo que me diga.

Quiero saber simplemente la fecha en que se adjudicó. El Consejo donde se adjudicaron ésta y otras muchas concesiones, pero concretamente la de CAE, fue en mayo de 1994. Quiero saber si la fecha de ese informe técnico es anterior o posterior a mayo de 1994. Si lo tiene ahí, le rogaría que no esperase a mañana, sino que a la Presidencia le entregara una fotocopia del mismo, fecha incluida.

Por último, quiero decirle que mi Grupo no solamente va a hacer caso de lo que dice en cuanto seguir discutiendo sobre FEVE, mi Grupo hoy se ha limitado a un tema, pero sabe que mi Grupo viene planteando muchos otros temas, sobre los que tiene al menos tanta, en algunos casos más, no digo evidencia, porque me parece que eso no se da en ningún trabajo riguroso, ni siquiera en la ciencia, pero sí pruebas moralmente convincentes, en algunos casos incluso desde el punto de vista jurídico, sobre irregularidades. No he hablado estrictamente de corrupción, he ha-

blado de trato de favor, califíquese como se quiera, pero no seguir los procedimientos en una empresa, que además es pública, me parece un hecho gravísimo. Por otra parte, puede dar pie a que, efectivamente, a partir de ahí exista otro tipo de cosas. En todo caso, mi Grupo detecta indicios no sólo de irregularidades, sino de delito, no en este caso, en una serie de casos, que va a poner en conocimiento, como ya he dicho en alguna ocasión, del Fiscal General del Estado.

Gracias a todos mis colegas por haberme permitido intervenir el primero.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Fonseca. Buen viaje. Supongo, señor García Fonseca, que la respuesta que le puede dar a sus últimas manifestaciones el Presidente de FEVE se limitará a leerla en el acta, «Diario de Sesiones», porque creo que no le va a dar tiempo a escucharla.

En consecuencia, damos la palabra al portavoz del Grupo Popular señor Camisón. Le ruego que sea breve.

El señor **CAMISON ASENSIO**: En esta ocasión, el portavoz del Grupo Socialista, señor García-Arreciado, don Jenaro, me ha distinguido con una invectiva especial durante su intervención; además, con una evidente excitación en su actuación, y creo que esta excitación es la que justifica que sus argumentos hayan patinado, porque ha hecho una causa grave por su parte mi afirmación de que este grupo acusa al presidente de FEVE de cuestiones gravísimas. Estas acusaciones las han hecho otros grupos, Izquierda Unida, el Mixto, las han hecho los medios, pero aquella que ha distinguido al portavoz socialista es la que ha hecho el portavoz del Grupo Popular. Supongo que la causa de esta distinción está en otros escenarios ajenos a esta Comisión y a este debate de esta mañana.

El ha justificado su invectiva en dos cuestiones fundamentales: él dice que yo no he utilizado hechos reales, indicando con ello que yo he sacado hechos imaginarios de los medios de difusión y que no he hecho el esfuerzo suficiente en este trabajo parlamentario. Yo creo que todo esto es debido exclusivamente a que, en virtud de esa excitación, no me ha escuchado o yo me he expresado mal, pero yo creo que he expuesto todo lo contrario, porque he dejado bien claro que sin salirme del tramo ferroviario que nos ha ocupado, que es el tramo Bilbao-Valmaseda, yo he expuesto con poco tiempo, porque no disponía de más, del esfuerzo parlamentario... ¡Señor Presidente, yo he sido víctima de esa invectiva y debo poner las cosas en su sitio.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Camisón, con todas mis excusas, no estaba haciéndole gestos a usted, sino que la presidencia a veces tiene que hacer gestos con determinados portavoces para coordinar sus actuaciones o no. Perdón, no iba por usted el gesto, la persona con la que estaba gesticulando estaba detrás de usted y le he interrumpido. Lo siento.

El señor **CAMISON ASENSIO**: En ese caso lamento que yo haya interpretado mal sus gestos. Lo siento. Pero

yo, puesto que he sido acusado de que extraigo cosas imaginarias de los medios de difusión y de que no he hecho el esfuerzo necesario, he dicho que en este tramo que nos ocupa he hecho investigación parlamentaria en este tramo en iniciativa que consta en los archivos de esta Cámara nada menos que firmada el 19 de octubre del año de 1992. Esta iniciativa en este tramo motivó los acuerdos de la Mesa de la Cámara, que están a disposición de todos, y un estudio derivado de ese tipo de obras proyectadas en este mismo tramo, y a raíz de ese momento es cuando mi grupo y este diputado hicimos un análisis, que yo he resumido, y que, además, no sólo tuve en cuenta este trabajo parlamentario, sino que nos desplazamos a la traza ferroviaria para llevarlo adelante. Por tanto, creo que en este caso yo por lo menos he dicho, y creo que ha quedado claro, que la acusación de falta de hechos reales o de poco esfuerzo, acusación realizada por el portavoz socialista, carecía de toda validez. En alguna ocasión el señor portavoz ha acusado a este diputado de bastantes cosas, en alguna ocasión incluso excediéndose, hasta el punto de que él recordará que al día siguiente en cierto momento tuvo que pedir disculpas, pero es la primera vez que a este diputado le acusa de poco esfuerzo parlamentario. Es posible que tenga razón. Por tanto, en vista de todo esto, intentaré redoblar ese esfuerzo parlamentario.

Ha querido desmontar mi acusación de frivolidad por parte del Presidente de FEVE. Yo he especificado claramente que gastar 88 millones en la traza de esa obra cuando se han podido ahorrar, eso es un ejemplo claro de que estamos ante una prodigalidad que se ha podido ahorrar con dinero de los españoles.

El señor portavoz se ha referido, por ejemplo, al hecho de que yo me haya referido a lo del apartamento de FEVE en Madrid. Yo, a pesar de sus consejos, sigo leyendo y voy a seguir leyendo los medios de difusión. Y en esos medios, porque los leo, me entero de que quien ha interpretado esta acción como no deseable es el propio Secretario General de Transportes, que entiendo que es su jefe directo, cuando dice que FEVE por este arrendamiento ha sufrido una mala imagen. Por tanto, no entiendo cómo el Secretario General puede interpretar que eso es una mala imagen, pero la oposición no debe entrar en esta cuestión.

Termino ya dando un consejo, si me lo permite, al señor portavoz. En todo esfuerzo político yo entiendo que es vano intentar desentenderse de los medios de comunicación, aquí y en todo el mundo. Hay una simbiosis clara entre los *medias*, como hoy se dice, y la política; es imposible separarlos. Por tanto, nosotros, no haciendo caso de su sugerencia, vamos a seguir haciendo ese esfuerzo que yo he demostrado y vamos a seguir leyendo los medios de difusión.

Respecto a la intervención del señor Presidente, diré que no ha aclarado nada. Simplemente, y por falta de tiempo, me reitero en lo que dije en mi primera intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rahola, tiene la palabra. Le pido brevedad en bien de todos, pero, eso sí, que prevalezca el derecho parlamentario y constitucional antes que nada.

La señora **RAHOLA I MARTINEZ**: Acojo la súplica de la brevedad; ya he sido breve en la primera intervención.

Lamento que el representante socialista se haya ido porque la oposición casi estamos más obligados a responderle a él que al presidente de FEVE, dada la pasión retórica que ha puesto el señor García-Arreciado en su intervención.

Quiero decir al diputado socialista que ha hecho una intervención tan brillante como puramente retórica y, si me permite, demasiado alegre en la descalificación al adversario. Supongo que el señor García-Arreciado no criminalizará a esta Diputada por no poder estar establemente en esta Comisión o en todas las comisiones, dada la dificultad numérica obvia, aunque esta Diputada entiende que hace algunos milagros. Pero no se preocupe, porque cuando Esquerra Republicana tenga grupo parlamentario va a haber miembros en todas las comisiones establemente.

No estar presente no impide, sin embargo, que Esquerra Republicana tenga opinión en temas que le preocupan y que ha investigado. Lo de extemporáneo, en todo caso, es curioso, primero, porque en esta Comisión esta Diputada ha presentado propuestas diversas. Hoy mismo teníamos en el orden del día una proposición no de ley sobre la vía férrea Barcelona-Latur de Carol, que no ha sido vista a causa de estas comparecencias, y hace dos semanas vimos otra proposición de esta Diputada en esta misma comisión.

El señor **PRESIDENTE**: No puedo interpretar eso como un reproche al orden del día de hoy.

La señora **RAHOLA I MARTINEZ**: No lo es, señor Presidente; no lo es en absoluto porque yo entiendo que las comparecencias eran muy importantes y tenían que producirse.

El señor **PRESIDENTE**: Pues, por favor, no haga referencia a temas que irán en el orden del día en su fecha correspondiente cuando lo acuerde la Mesa y portavoces.

La señora **RAHOLA I MARTINEZ**: Señor Presidente, sólo lo decía por el hecho de que, ante la acusación de extemporánea de la Comisión, yo quería recordar que precisamente esta Diputada ha presentado diversas propuestas en esta Comisión y que si hoy no hubiera habido las comparecencias probablemente se habría visto una de ellas. Esa era la intención.

A mí me gustaría decir al señor García-Arreciado que sólo aquello sobre lo que la gente de Esquerra ha investigado es objeto de nuestra intervención. Por eso hemos intervenido en esta comparecencia y no en las anteriores, precisamente porque es en el tema de FEVE hacia donde habíamos dirigido todas nuestras investigaciones.

Espero no molestar al señor García-Arreciado si continúo viniendo a esta Comisión cuando me sea posible, aunque sólo sea para poder continuar viendo sus apasionadas y brillantes intervenciones.

Dicho esto, me ratifico en la valoración de que esta Comisión ha dado respuesta satisfactoria a lo que a mí me parece fundamental, que es el porqué no se acepta el informe técnico y se adjudica la obra a Abengoa, como parece ló-

gico desde una doble perspectiva: la técnica y la económica. No responde por qué se toma una decisión que acaba resultando, además, más cara. Continúo, señor Presidente, sin entender por qué no se acepta el primer informe, el primer presupuesto, y la decisión técnica, cuando ello parece lo lógico desde todas las perspectivas. Sigo sin entender si es que no ha habido trato de favor. Ello es la duda, fruto de las investigaciones y de la comparecencia, y ello es lo que fundamenta precisamente la sospecha: la imposibilidad técnica y económica de entender por qué motivo cae y se llega finalmente a una adjudicación.

Aquí queda, pues, la sospecha que, desde nuestro punto de vista, se ha afianzado aún más con esta comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Supongo que ha habido un truke por la prisa que yo mismo le he pedido en su intervención y ha criticado a la Comisión. Se encontraba decepcionada porque esta Comisión no le había dado satisfacción. Debo entender que alguna comparecencia o alguna respuesta no le habrá dado satisfacción, pero esta Comisión creo que ha hecho un trabajo, como estaba previsto, durante toda la mañana.

La señora **RAHOLA I MARTINEZ**: Me refería a la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Ha habido un error. Lo digo porque va a constar taquigráficamente así y, por lo tanto, quiero suplir ese error.

La señora **RAHOLA I MARTINEZ**: Perfecto.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Madrid.

El señor **MADRID LOPEZ**: Intervengo, sencillamente, para manifestar que la ausencia en estos momentos del portavoz que ha seguido esta Comisión ha sido por causas también como las de otros portavoces, que no tienen que ver nada con el interés y el apoyo, como es lógico, de todas las manifestaciones y argumentos. En todo caso, quiero decir, en respuesta a las actuaciones de los distintos portavoces en este turno, que manifiesto y me mantengo en la posición que ha mantenido hasta ahora el portavoz, excepto en una cosa: en no incentivar mucho la iniciativa del señor Camisón.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Ha terminado el señor Madrid? (**Asentimiento.**) Muchas gracias por su brevedad y por su concisión. Además, termina esta intervención —por supuesto, le voy a dar la palabra finalmente al Presidente de FEVE— arrancando algunas sonrisas a las tres y media de la tarde, después de muchas horas de trabajo.

Tiene la palabra el señor Presidente de FEVE.

El señor **PRESIDENTE DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA** (Martín Baranda): En contestación a las cuatro intervenciones y procurando ser breve, dada la hora y que tienen compromisos a continuación, primero

quiero brindarme a dar toda la documentación que ustedes me pidan una y otra vez para explicar todo con toda claridad.

En cuanto al señor García Fonseca, quiero aclararle que cuando he dicho apretar a los técnicos, lo que quería decir: Y esto ¿por qué? Y esto ¿por qué sí? Y esto ¿por qué no?, hasta que, poco a poco, se viera que había otras posibilidades de actuación.

Nosotros no hemos hecho en ningún momento ninguna actuación en este tema. Sencillamente, el técnico, el informe —que ya le he dicho que es el técnico, no los técnicos— que hizo, fue el siguiente: De acuerdo con lo que hay, ponemos cableado libre que se está usando aquí desde los años 50. El Consejo de Administración —y yo creo que con esto, señora Diputada, contesto a su parte— dice: En vez de ponernos en los años 50, vayamos a los 70. A algunos nos hubiera gustado llegar a los 90; más en una situación como ésta con un ferrocarril que sabemos que probablemente sea transferido y lo lógico es que las tecnologías sean parecidas a las que tienen los ferrocarriles vascos o que tiene Renfe en el entorno. Como eso sabemos que tardará un año, dos años, tres años y nos podemos encontrar así, la valoración que se hace, que no viene escrita, es una valoración que todos tenemos en mente en ese momento.

En cuanto a la fecha del último informe sobre la que ha preguntado el señor García Fonseca, es la del 16 de este mes, que es cuando surge toda esta historia (**rumores**); por eso he insistido en el tema. El técnico, cuando ve el lío que ha montado, dice: «Oye, que es que se me está interpretando mal. Voy a poner por escrito el informe.» Igual que no se le cambió el informe primero, tampoco se le ha forzado ni se le ha cambiado el informe último. (**El señor**

Guerra Zunzunegui pronuncia unas palabras que no se perciben.)

En cuanto a los procedimientos, sabemos que tenemos que mejorar los procedimientos de la empresa, pero se están llevando en todo momento.

Le daré información al señor Camisón de la otra adjudicación que nos pidió, aunque yo creo que en su momento se le dio y volveremos a insistir sobre ese tema.

Señor Camisón, usted me acusa de frívolo, diciendo que tengo que ver con cosas del tema público, que estoy gastando dinero público en exceso. Perdóneme y permítame decirle, señor Camisón, una pequeña frivolidad: parte de los problemas que tengo, la culpa la tiene usted. (**El señor Guerra Zunzunegui: ¡Hombre!**) Si usted aquí, en este Congreso de los Diputados, no me hubiera pedido que hubiera una estructura de acuerdo con la directiva de la Comunidad Económica Europea, estos problemas y esta filtración hasta la prensa no hubieran estado como están. Perdone esta frivolidad en este momento. (**Rumores. El señor Camisón Asensio pronuncia unas palabras que no se perciben.**)

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

Gracias, señor Presidente de Feve; gracias a los servicios de la Cámara, a los taquígrafos, a los Diputados que han mantenido su presencia hasta el final; gracias a los medios de comunicación que han demostrado tanto interés por estas comparecencias y por este debate.

Se levanta la sesión. (**Protestas de varios Diputados del Grupo Parlamentario Popular.**)

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

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961