



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1995

V Legislatura

Núm. 520

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 43

celebrada el jueves, 8 de junio de 1995

ORDEN DEL DIA:

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

- | | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| — Explicar la política de la citada Compañía en relación a Asturias y, en particular, a las líneas de largo recorrido. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (Número de expediente 212/000544).. | 15944 |
| — Informar sobre los resultados de explotación de la citada Compañía en el primer semestre del año 1995. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/001489) | 15955 |
| — Dar cuenta de la continuidad de los compromisos adoptados en relación al mantenimiento de los talleres de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) en Alcázar de San Juan, planes de futuro con respecto a dichos talleres, así como de la reordenación de la red de talleres de dicha empresa. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (Número de expediente 213/000526) | 15965 |
-

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

COMPARECENCIA DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) (Sala i Schnorkowski) PARA:

— **EXPLICAR LA POLÍTICA DE LA CITADA COMPAÑÍA EN RELACION A ASTURIAS, Y EN PARTICULAR A LAS LINEAS DE LARGO RECORRIDO. A SOLICITUD DEL GRUPO IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/000544.)**

El señor **PRESIDENTE**: Iniciamos la sesión de la Comisión de Infraestructura y Medio Ambiente, número 43, con el orden del día conocido por todos, con la comparecencia de la Presidenta de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe) que, por acuerdo de los representantes de los grupos parlamentarios, comparece hoy ante esta Comisión en lugar del Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Como hay tres peticiones de comparecencia, comenzamos por la primera. El Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya solicita la comparecencia del Gobierno, en este caso de la señora Presidenta de Renfe, para explicar la política de la citada compañía en relación a Asturias y, en particular, a las líneas de largo recorrido.

Para contestar y explicar el motivo de esta primera comparecencia, tiene la palabra doña Mercé Sala, Presidenta de Renfe.

La señora **PRESIDENTA DE RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE** (Sala i Schnorkowski): Buenos días, señoras y señores Diputados. Gracias por la invitación que me han hecho para que explique lo que estamos haciendo en Asturias.

He repartido un dossier, que creo que también ha llegado al Presidente, sobre las actividades que se están realizando en Asturias por parte de Renfe, del que voy a hacer un resumen.

El dossier se preparó con motivo de una visita que se hizo a Asturias hace más de un mes, y se repartió también allí para conocimiento de los asturianos.

Como verán, el dossier empieza por cercanías. Renfe, en Asturias, tiene cuatro líneas de cercanías, con unas frecuencias que en dos líneas son de quince minutos en la hora punta y en el resto del día de 30 minutos. Detallamos que son 46 estaciones, tenemos 207 trenes al día y el número de viajeros fue, en 1994, de cinco millones. La tendencia, tanto en demanda como en ingresos, es creciente, y se ha mejorado el tiempo de viaje entre Gijón y Oviedo, reduciéndolo a 27 minutos en los trenes semidirectos, que circulan dos por sentido en horas punta de la mañana y de la tarde.

En cuanto a la política futura, los factores que influirán en la progresión del servicio de cercanías en Asturias se estima que evolucionarán de la manera siguiente. En cuanto

al entorno socioeconómico, la tendencia de la población es a la regresión, fundamentalmente en los municipios periféricos, concentrándose la movilidad en los grandes municipios y estructurando un área en «Y», limitada por los núcleos Avilés, Gijón, Oviedo y Mieres. Los crecimientos esperados en cuanto a demanda en este núcleo se estiman en torno al 3 por ciento de incremento anual acumulativo.

La red de cercanías está bien implantada en los núcleos de mayor población y con un mayor potencial de desarrollo.

Respecto a la competencia, en el transporte público está establecida con FEVE en el ferrocarril y con diversas empresas de transporte por carretera, fundamentalmente Alsa y E. Fernández. Existen nueve líneas de ferrocarril, cuatro de Renfe y cinco de FEVE. La participación actual es de un 21 por ciento Renfe y un 14 por ciento FEVE, en cuanto al transporte público que podríamos llamar ferroviario.

Para el futuro está pensado desarrollar la política de consorcios de transporte en los grandes municipios —Avilés, Gijón y Oviedo—, para establecer intercambiadores modales bus-tren y acuerdos para fomentar la complementariedad y evitar la competencia con FEVE en zonas de menor demanda servidas por ambos medios. Nosotros llevamos bastante tiempo insistiendo en que sería bueno que se hiciera un consorcio que aglutinara todos los modos de transporte que dan servicios de cercanías.

A su vez, nuestra política es estar presentes en los sectores que muestran tendencia a incrementos de demanda, necesidad social de transporte e incremento de movilidad, que son fundamentalmente los corredores Avilés-Oviedo, Gijón-Oviedo y Oviedo-Mieres. Esta política se desarrollará en los años próximos, manteniendo las frecuencias en 15 minutos en la línea C-1 e incrementándola a 20 minutos en la línea Avilés-Oviedo.

En el año 1993 se retiraron todos los trenes antiguos y los que hay ahora son trenes de una vida media, los que en la Renfe llaman 440, pero en mayo comenzó la incorporación de los nuevos trenes, que irán llegando a Asturias a corto plazo, con un máximo de diez, y que son los que van a cubrir los trayectos de mayor demanda: Gijón, Oviedo y Avilés. El parque actual es de 20 trenes y, en el futuro, se incrementará a veintidós.

En la página 4 verán que vienen unos detalles, y yo les pediría que tuvieran en cuenta que en el núcleo de Asturias, el viajero, en 1994, pagaba 85 pesetas por viaje, y la aportación del Estado, también por viaje, es de 298 pesetas, con lo cual la subvención del Estado para las cercanías asturianas en dicho año 1994 fue de 1.700 millones. Todo esto sale de que tenemos una cuenta de resultados detallada por núcleos. Es decir, que la aportación del Estado central en este núcleo creo que es importante; es bastante superior, por viajero, a la que se produce en otros núcleos de España. Asturias es el segundo empezando por abajo; es decir, que es el segundo que más aportación por viajero recibe del Estado.

La evolución de la demanda está reflejada en un gráfico, donde se ve que va creciendo. Ya hemos dicho que, dado el entorno socioeconómico del Principado, se estiman unos crecimientos del 3 por ciento anual acumulativo.

En otro gráfico se demuestra lo que ha aumentado la puntualidad, que en lo que llevamos de año está siendo excelente; ya en el año 1994 lo fue, sobre todo en la línea C-3. En la última encuesta tabulada, que se realizó en noviembre de 1994, la puntuación que dieron los viajeros supone un promedio entre las diversas líneas de 6,9, casi 7. Esta puntuación, como digo, la dan los viajeros en unas encuestas que se hacen cada seis meses.

También se detallan en ese dossier las inversiones que se han realizado, las que están en marcha y las previstas, así como otro tipo de actuaciones, básicamente en estaciones. El total es de 1.500 millones de pesetas para inversiones previstas y 378 millones de pesetas para las que están en curso o ya realizadas.

Respecto a largo recorrido, que es donde se pedía que se hiciera más hincapié, hay que recordar que Renfe, en la actualidad, y de acuerdo con la normativa vigente —la Ley de Ordenación del Territorio, el Estatuto y el contrato-programa—, tiene como función la de producir y comercializar la oferta de servicios de transporte por ferrocarril. Por tanto, el corazón de la actividad de Renfe es el de una empresa de transporte en la que sus servicios utilizan una infraestructura existente, y la titularidad de esa infraestructura es del Estado. Por tanto, corresponde al Estado, en este caso al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la definición del trazado ferroviario, así como la previsión de nuevas infraestructuras a incorporar a las existentes. En este sentido, y como se ha difundido ampliamente en los medios de comunicación, se está estudiando por parte del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente el proyecto de construcción del túnel de Guadarrama, que supondrá unas importantes mejoras de tiempo de viaje en todos los tráficos hacia y desde el norte de España, mejoras que estarán en torno a dos horas.

Como función delegada, es decir, en cuanto a nueva carretera ferroviaria, como digo siempre, las expectativas de mejora van unidas al túnel de Guadarrama.

En segundo lugar, hay que recordar que Renfe tiene, como función delegada del Estado, la responsabilidad de conservar y mantener el conjunto de la infraestructura. De acuerdo con el contrato-programa, el Estado compensa a Renfe del gasto de la gestión de esa infraestructura.

Teniendo en cuenta este reparto competencial, pueden citarse las mejoras que se han hecho en infraestructura en la línea de León a Gijón, que han repercutido positivamente en la mejora de la calidad del servicio ofrecido y en la disminución de los tiempos de viaje. Estas mejoras Renfe las ha podido hacer sólo en lo que respecta al mantenimiento, esto es, sin cambiar en absoluto el trazado de la carretera ferroviaria, que no es responsabilidad nuestra. En este aspecto se ha puesto ya en servicio la doble vía del tramo Veriña-Gijón, la doble vía en el tramo León-La Robla y la renovación de la vía en el tramo Navidiello-Malvedo. Se ha procedido a un tratamiento integral de la línea León-Gijón, que ha supuesto actuaciones como rectificadas de curvas, sustituciones de carriles o tratamientos y sustitución de desvíos.

Respecto a los servicios, son la actividad más importante de Renfe, el «core business» de la empresa, de la

compañía. En este aspecto, largo recorrido es una unidad de negocio de servicios de transportes, responsable de su cuenta de resultados y que opera en un mercado competitivo multimodal.

En el contrato-programa que se firmó, largo recorrido es una unidad de negocio —después hablaré de ello— que está dentro de un plan de viabilidad, dentro de la Directiva europea 4/40, que exige de esta unidad de negocio que llegue al equilibrio económico alrededor del año 2000, es decir, que no tenga pérdidas de gestión del servicio.

Con criterio de rentabilizar este servicio, en el plan estratégico se contempla el trasvase de tráficos nocturnos, de muy escasa demanda, a tráficos diurnos. Esto se hace en genérico, porque está disminuyendo la demanda de nocturnos, sobre todo en las relaciones en las que el viaje diurno, a veces, no sólo en el modo ferroviario sino en otros modos, se realiza en unas cuatro o cinco horas. Si un viaje diurno se realiza en unas cuatro o cinco horas, es difícil que haya viajeros que quieran utilizar siete horas en un viaje nocturno, que es el mínimo de tiempo que debe utilizarse en un nocturno por tren, básicamente para las personas que utilizan el tren como tren-hotel. Esto explica el creciente traspaso que está habiendo de nocturnos a diurnos.

En Valencia (aprovecho que el Presidente es valenciano) hace ya tres o cuatro años que no existe el tren nocturno, porque algunos trenes realizan el trayecto de día en menos de cuatro horas. Obviamente, el cliente es una persona racional y no utiliza el tren nocturno. Esto va a ocurrir en todas partes, por lo que se están potenciando los servicios diurnos, buscando políticas de precios que nos permitan competir con otros modos de transporte.

En estos momentos, con la infraestructura y con la carretera existentes, que, como digo, para nosotros es un dato del sistema, lo que se está haciendo es fomentar acuerdos comerciales con «tour operadores», con mayoristas que nos puedan incrementar el número de viajeros en épocas de bajo tráfico, porque es cierto que en todas las relaciones españolas hay quince días al año que se llenan todos los trenes que pongamos, que es Semana Santa, primeros días del verano y Navidad.

Como Presidenta de Renfe estoy esperando con mucha ilusión que se pueda construir el túnel del Guadarrama, porque de esta manera no sólo se beneficiaría la relación Madrid-Asturias, sino también la relación Madrid y todo el norte de España. Para nosotros ésta es una actuación que sería esencial.

En este aspecto hemos confeccionado un mapa de cronograma sobre cómo quedarían los tiempos en el horizonte del plan director de infraestructuras con relación a los tiempos que tenemos ahora. Si vemos la zona de Santander, Oviedo, La Coruña y Vigo, se ganarían dos horas en los trayectos hasta Madrid, tal como explicaba. Después hay otras relaciones que también mejorarán con la relación del plan director de infraestructuras. Por tanto, ya nos gustaría a nosotros, como Renfe, estar en ese horizonte.

Dicho esto, y con relación al corredor, como llamamos nosotros, de Asturias, hay una relación entre Gijón-Oviedo-Barcelona y una relación Gijón-Oviedo-Madrid,

que también se prolonga a Alicante. Circula un tren Intercity, un tren Talgo, un diurno y dos trenes estrellas.

En ingresos y costes, en 1994 es importante mirar el real no el presupuestado; el real ha sido mejor que el presupuestado, porque la diferencia entre ingresos y costes de la suma total de todos estos servicios que prestamos ha sido de mil millones de pesetas; es decir, también se han recibido en 1994 mil millones de pesetas del presupuesto del Estado para las relaciones con el Principado, sin tener en cuenta los costes de la carretera ferroviaria.

La puntualidad ha aumentado. En la relación con Alicante es la que está habiendo mejor puntualidad, concretamente, en lo que llevamos de año; es cierto que hay pocos trenes porque circulan en momentos de alto tráfico, pero estamos en puntualidades en la relación de Madrid y en la relación de Barcelona que, como se ve, han mejorado de una forma muy notable con respecto al año 1992, sobre todo la que va con Barcelona.

Hay que decir que se han realizado últimamente —veo que el informe no lo recoge— una serie de tareas comerciales para potenciar el uso del tren. Los que sean de la zona del noroeste del país habrán visto cómo en algunas estaciones de Renfe se han puesto unas grandes banderolas, y se han cubierto las estaciones haciendo lo mismo que las compañías de autobuses, es decir, diciendo Barcelona-Gijón, Gijón-Barcelona. Esta era una oferta muy barata de precio para fomentar que se utilice el transporte por ferrocarril a base de hacer ofertas.

No existen previsiones de ningún cambio a corto ni a medio plazo con respecto a los trenes que actualmente están uniendo en largo recorrido tanto Barcelona con Gijón como Madrid con Gijón. En el momento en que se pueda producir algún cambio con respecto a los trenes nocturnos, se hará como se ha hecho con otras comunidades autónomas, se hablará con la comunidad autónoma y se les explicará cómo a las personas les gusta más viajar de día que de noche, para sustituir nocturnos por diurnos, tema que la población acoge en general muy bien, con la excepción de que, como siempre, hay una resistencia al cambio en todas partes, pero, repito, se acoge bien.

En cuanto a unidades regionales, la actividad de la unidad regional es relativamente baja, los viajeros han disminuido mucho, tenemos un promedio de 34 viajeros por tren en el año 1994, que es, repito, una ocupación muy baja. Pero de acuerdo con el contrato-programa, y de momento, aún entra la cobertura, está en el límite pero aún está dentro de lo que cubre el Estado en el contrato-programa. Si logramos incrementar un poquito más los viajeros, podremos mantener los servicios. En principio, no tenemos ninguna previsión de disminuirlo, a no ser que hubiera una caída de demanda aún superior y más notable. En este caso también está aumentando la puntualidad, y creo que dentro de poco los trenes van a ganar veinte minutos en la relación León-Gijón, es decir, van a tardar veinte minutos menos, lo cual va a ser una mejora.

Después ya les daré detalle, porque ahora no lo voy a explicar, de la importancia que tiene el transporte combinado en Asturias. Piensen ustedes que el crecimiento del año 1993 con respecto a 1994 fue del 68 por ciento, en

1995 con respecto a 1994 se prevé que va a ser del 32 por ciento, o sea que en dos años se va a crecer en el transporte de contenedores con origen en Asturias, en cifras físicas, en *teus*, que son número de contenedores, un 123 por ciento, es decir, que hay unos crecimientos espectaculares; en pesetas, en dos años el crecimiento es del 102 por ciento, es decir, que también se va a doblar si las previsiones de 1995 se cumplen, que parece que sí.

Les damos un detalle de cuáles son nuestros clientes en Asturias y cuáles son los tráficos más destacados, y después incluso un esquema en el mapa de cuáles son las relaciones que existen de origen o destino entre Asturias y básicamente otros puertos del Mediterráneo o de la zona del Estrecho.

En relación con nuestra unidad de cargas, también damos aquí un detalle de las terminales de cargas que tenemos en Asturias, cuál es el tráfico. Asturias tiene un peso en toneladas del 14 por ciento con respecto al total español, por lo tanto, es una comunidad autónoma con un importante peso en nuestro transporte de cargas.

También tenemos las cifras de las toneladas transportadas, de los ingresos; en este caso, en 1995 ponemos única y exclusivamente los ingresos de enero a mayo, y como se ve, también han aumentado en 1994 con respecto a 1993.

Igualmente hay un detalle de clientes. Evidentemente, en Asturias el principal cliente es la Corporación Siderúrgica Integral, y el mercado más importante es el de siderúrgicos, aunque también hay otros mercados como el de calizas, el de butano, el de piedras y productos para la construcción.

Los principales tráficos siderúrgicos también aparecen detallados en un mapa, y lo mismo ocurre con los tráficos de butano, que es un tráfico que está teniendo crecimiento.

En cuanto a la acción estratégica prioritaria, cargas, se está analizando conjuntamente con la Corporación de la Siderurgia Integral el incremento de participación de Renfe en el transporte de los productos de CSI, y querríamos, evidentemente, ser el primer operador logístico de este tipo de empresas.

En el ámbito de patrimonio y urbanismo en Asturias, se da aquí una explicación de la actuación del cinturón verde de Oviedo que, como ustedes saben, es una sociedad que está constituida con la participación de Renfe, FEVE, Cepes y un 50 por ciento de las administraciones asturianas. 25 por ciento del Principado y 25 por ciento del Ayuntamiento.

Las actuaciones se fundamentan en la construcción de un nuevo trazado para las líneas de FEVE, convirtiendo en línea de ancho métrico una que actualmente es de Renfe. Esto va a suponer la construcción de lo que llaman el cinturón verde de Oviedo, es decir, la sustitución de vías de ferrocarril por zonas verdes en el propio Oviedo, y también va a suponer una reorganización de los servicios de transporte, así como el poder concentrar y coordinar los servicios de los distintos modos, porque incluso la estación central de autobuses estará en el entorno de Renfe y FEVE, de manera que se podrá hacer un buen intercambio modal.

La situación actual de la operación es que está finalizado el proyecto constructivo de las obras que integran

toda la operación, con una inversión prevista de 10.000 millones de pesetas. En estos momentos está en fase de información pública la modificación del plan general de ordenación urbana de Oviedo, que recoge todo el detalle de esta operación urbanística, y la financiación de las obras está prevista a través de los recursos generados por la actuación urbana, los fondos europeos Feder, que se estima que pueden ser unos 7.000 millones de pesetas, y los complementos de inversión que sean necesarios por las administraciones implicadas.

Hay una previsión de ejecución que consiste en cerrar la línea de Trubia para posibilitar la nueva entrada de la línea de FEVE en junio de 1997. Para octubre de 1996 existe la previsión de que estarán acabadas las obras de la estación de Renfe, para establecer las nuevas vías y andenes de FEVE. También se presenta un detalle de cómo está y cómo quedará la red de Oviedo, y ya se ve la diferencia entre lo que actualmente tiene Renfe y lo que tendrá FEVE, y aparece la eliminación —en el primer mapa se ve bastante claro en color naranja— de una línea que dice «red FEVE», que pasa por la parte sur de Oviedo, y se ve perfectamente en el segundo mapa cómo desaparece; lo mismo ocurre con otra —también de color naranja— que pasa por la parte alta de la ciudad. Es decir, se ve cómo la transformación será importante y también se detalla dónde va a estar implantado el nuevo intercambiador entre Renfe, FEVE y empresas de autobuses.

Respecto a intercambiadores —y lo hemos dicho aquí— se ha inaugurado recientemente el intercambiador en Avilés, y en Gijón se está trabajando para poder hacer un intercambiador para los diferentes modos de transporte. Creo que esto responde a la pregunta que se me había hecho.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para solicitar aclaraciones adicionales, hará uso de la palabra, en nombre del Grupo proponente, el señor García Fonseca.

También preguntaría, para organizar las comparecencias, qué grupos parlamentarios desean intervenir en esta sesión de comparecencias. **(Pausa.)**

Tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Gracias, señora Presidenta de Renfe, por su comparecencia y por este material tan bonito que nos ha dado. Es una lástima que al menos este Diputado no lo hubiera tenido antes de la comparecencia para haberlo estudiado. En todo caso, y a simple vista, me resulta impactante. Es un material muy bonito, con unos dibujos preciosos, que difícilmente se entiende que pueda reflejar bien, aunque sólo sea desde el punto de vista estético, una realidad tan desagradable como la de Renfe en Asturias. En fin, lo estudiaré con cariño, señora Presidenta, y antes de entrar en las cosas que tenía previsto dejarme contestarle a algunas —solamente a algunas, luego me referiré a otras— de las afirmaciones que usted hace.

Una de ellas, que ha llegado incluso a rozar una cierta sensibilidad (que en Asturias tenemos bastante a flor de piel últimamente), es cuando habla de las subvenciones por viajero, según la cual resulta que en Asturias somos los

que ocupamos el segundo lugar en subvenciones de España en cuanto al transporte ferroviario. Pero la cifra que ha manejado es por viajero. Y tampoco aclara qué imputa en estas 280 pesetas de subvención del Estado además de las que paga el usuario, al establecer el coste, con lo cual, desde luego, sale mucho más caro que el autobús el viaje en tren Gijón-Oviedo que era al que usted se refería; supongo que imputará también el coste de la infraestructura, etcétera. Pero todo ello me suena a lo que un ilustre economista, ex-ministro con otros gobiernos, decía últimamente sobre Asturias, definiéndola como una comunidad mendigo, y usted abunda en este mismo sentido.

Además, si el servicio sigue siendo tan malo como es, o incluso si sigue en la línea en que va últimamente de empeorar —y me refiero, por ejemplo, al largo recorrido, que es una de las peticiones de información que formulaba en la petición de comparecencia—, el coste en términos absolutos será menor, obviamente, pero el coste por viajero será todavía muchísimo mayor, porque la gente —dice usted bien— es inteligente, y si en vez de trenes malos se los pone usted peores, obviamente los va a utilizar en mucho menor grado.

Dice usted cosas tan fuera de contexto que podrían ser graciosas si no resultaran sarcásticas. Por ejemplo, dice que lo lógico es que disminuyan los trenes nocturnos —estamos hablando de Asturias, que es el motivo de la comparecencia— porque los diurnos hacen el recorrido en un promedio de unas cuatro horas. Pero es que en Asturias el tren más rápido para llegar a Madrid desde Oviedo —no digo desde Gijón— tarda ocho horas, eso cuando llega bien. Y el expreso no tarda las ocho horas que dice usted, es que tarda diez o más. Entonces, hacer ese tipo de referencias es completamente desvariar, señora Presidenta, o descarrillar, si prefiere que utilice un concepto más apropiado a lo que estamos hablando.

Usted cita la variante de Guadarrama, y no será mi Grupo quien le reste el menor esfuerzo de todo lo que seamos capaces de hacer para que esa variante se realice de inmediato. La pregunta es ¿para cuándo? Y le formulo la pregunta de otra manera. En las prioridades que usted establece, y el Gobierno al que representa, ¿la variante de Guadarrama se va a licitar, se va a comenzar a ejecutar antes que cualquier otro nuevo tramo de alta velocidad? Es decir, ¿qué prioridades establecen ustedes? ¿Que todo el norte de España pueda alcanzar —ya no digo velocidades normales en un tren moderno, de 150 kilómetros a la hora, incluso 200, sin ser de alta velocidad— simplemente velocidades de 80 ó 90 kilómetros por hora como velocidad comercial? ¿Que todo el norte de España pueda alcanzar esa velocidad o que una línea pase de los 300 kilómetros por hora?

Repito, la pregunta versaba fundamentalmente sobre el tema del largo recorrido, porque mi Grupo, y en Asturias mucha gente, a partir de los datos que ustedes nos facilitan —repito, los que vienen en este folleto tan bonito no los he podido leer, sino sólo oírse los muy deprisa a usted—, la pregunta que nos hacemos es si va a haber largo recorrido en Asturias, es decir, si va a haber trenes que salgan de Asturias hacia la meseta, o hacia Barcelona, o hacia donde

sea a finales de siglo, todo lo más en el 2010. Y no crea que es un interrogante que nos hacemos por masoquismo; no. Si nos responde positivamente (o negativamente, en el sentido en el que yo la formulé), si nos dice que habrá ese tipo de trenes y que serán mejores, me alegraría cantidad.

Ustedes, en el plan de empresa, establecen 15 unidades de negocios, unidades de viajeros, unidades de mercancías, etcétera. En el planteamiento con relación a las unidades de negocio para el período 1994-1998 tienen que cubrir todas sus gastos al cien por cien, excepto cercanías, que lo sitúan en el 75 por ciento, y regionales también en el 75 por ciento. El largo recorrido, en la medida que vayan disminuyendo los viajeros, que es la tónica, obviamente no se va a ajustar a estos parámetros. Todas estas líneas, tal como circulan actualmente en Asturias, están por debajo del 80 por ciento; la situación no mejora. Y cuando digo que la situación no mejora, quiero decir que, como no mejora el servicio, la ocupación tampoco.

Este Diputado que le habla (y se lo digo con absoluta sinceridad) prefiere viajar en ferrocarril a ningún otro modo, no sólo por razones de ideología ecologista, sino simplemente porque es el transporte que, a estas distancias interurbanas, etcétera, me resulta más agradable. Yo he podido leer, quizá, más horas que en otras ocasiones de mi vida precisamente viajando en ferrocarril (más bien fuera de España que en España, desgraciadamente, porque aquí me fastidiaba la vista). Pero he dejado de viajar en ferrocarril desde Asturias a Madrid, y antes lo hacía sistemáticamente (antes me refiero a siendo Diputado ya). La última vez que viajé en el coche-cama, desde luego los cuatro que quedábamos al final del trayecto salimos mareados al pasillo, las lamentaciones eran jeremías y, claro, todos nos conjuramos a que ni una vez más. Efectivamente, este que le habla no ha vuelto a utilizar el coche-cama desde hace dos años.

Ustedes mantienen ese objetivo de que para 1994-1998 las líneas de largo recorrido cubran sus gastos al cien por cien, cuando por otra parte las mejoras que las pudieran cambiar sustancialmente, la que usted nos anuncia, la variante de Guadarrama, bajaría dos horas (que es un tiempo importante); pero la bajaría ¿para cuándo? ¿Para cuándo se terminaría esta variante? Posiblemente para cuando ya no haya largo recorrido en Asturias. Incluso si esta variante se hace antes del año 2000, resulta que tendríamos que en ese año el trayecto del tren más rápido Oviedo a Madrid sería de cinco o seis horas, cuando hoy hay autobuses que lo hacen en cuatro horas y media.

Sinceramente, en Asturias se hace un comentario jocoso, y es que la planificación de Renfe se la hace el adversario. Citan nombre y apellidos del adversario, pero no es el caso aquí.

En cuanto al transporte interior de cercanías y regionales, el famoso estudio de Ineco hablaba de la necesidad de potenciar el ferrocarril en Asturias, que, paradójicamente, es de las regiones con más densidad ferroviaria de Europa y, sin embargo, tiene el ferrocarril más deteriorado. Hablaba también de que la distribución actual del ferrocarril era del 8 por ciento —5 Renfe y 3 FEVE—, y se hablaba de incentivar el ferrocarril. Sin embargo, las inversiones

previstas (no se las voy a desmenuzar) eran, para carretera, 68.000 millones, aproximadamente, y para Renfe 287. Usted habló hoy de unas inversiones de 1.500 millones de pesetas ya realizadas. Supongo que se referirá usted a las inversiones en la reparación de las unidades que entran a funcionar ahora, no las nuevas unidades, que usted llama. Es decir, en Asturias, el material móvil que sigue circulando todavía se compone de las unidades más viejas, de 32 años, y usted no ha hecho mención a ellas. Y cuando usted habla de nuevas unidades, repito, habla de incorporar 10 de la serie 440 reformada, que no queda mal reformada, no estoy diciendo yo que esa reforma no sea notable, que no se agradezca, pero sitúe el esfuerzo donde está, y no más allá.

Es decir, que de las 23 unidades de esta naturaleza que hacían falta para el transporte de cercanía en Asturias y que estaban prometidas para los años 1980-1981, con 15 años de retraso llegan 10 unidades nuevas, no las 23 y, por supuesto, no las 20 unidades 447, que son las que circulan por Madrid, Barcelona, Valencia, etcétera, que costarían cada una de ellas aproximadamente 540 millones de pesetas y que situaría el transporte en el área central de Asturias —un área interurbana, absolutamente apta para un transporte por ferrocarril— en condiciones realmente aceptables y competitivas.

Todo este tipo de cosas son las que realmente justifican lo que decía de la fealdad de nuestra situación. No han hecho ustedes ningún estudio ni obra para mejorar la velocidad comercial de los trenes en Asturias; por ejemplo, cambios de estaciones de mayor velocidad, ahí están los que permiten 30 kilómetros a la hora, y hay cambios que permiten velocidades de 60-80 kilómetros a la hora.

Habla usted de intermodalidad. Lo que va a suceder es una plurimodalidad que va a facilitar la competencia; es decir, estaciones de autobuses en terrenos de Renfe, con recorridos no complementarios sino paralelos. Y en las circunstancias actuales esto es dar todavía más ventaja al autobús, porque la gente es inteligente. La gente, aunque tenga una opción teórica por el ferrocarril (teórica y práctica, donde verdaderamente el ferrocarril es ferrocarril moderno) no la utiliza.

Quiero decirle dos cosas. De la variante de Pajares ya veo que usted ni mención hace. Quiero saber si es un olvido o si ya es una cosa que se ha dejado absolutamente.

Y en cuanto al transporte de mercancías, según un estudio empírico hecho por gente del ferrocarril en Asturias, no de ahora, de hace cuatro años, los resultados serían realmente increíbles en esta Cámara. Sólo voy a dar uno: la velocidad comercial media desarrollada era de 6,2 kilómetros a la hora. Esto era en 1990; ha mejorado. Pero ha mejorado simplemente en la medida en que ustedes rebajan servicios, no que mejora la gestión, o que mejora la infraestructura. Ahora toda la facturación es con trenes puros, es decir, mismo origen, mismo destino, aunque sean de varios clientes, y no se admiten trenes por separado. En esta medida, efectivamente, ha mejorado la velocidad comercial todavía a niveles yo creo que realmente tercermundistas.

Termino ya, señor Presidente, refiriéndome al tráfico que usted ha citado como más importante (que efectiva-

mente lo es), el que tiene Renfe, también FEVE quizá en el futuro, con la Corporación Siderúrgica Integral. Quisiera preguntarle algo en relación a esta sociedad que han hecho FEVE y Renfe con Vapores Suar Díaz, precisamente para el transporte del material ferroviario, para la logística, que son varios millones de toneladas anuales. A este Grupo, a este Diputado le ha llamado la atención que Vapores Suar Díaz tenga el 50 por ciento del capital social de esta sociedad, con diez millones de pesetas. Parece que es esta sociedad la que va a llevar todos los tráficos siderúrgicos. ¿Qué es lo que aporta Vapores Suar Díaz a esta sociedad mixta? ¿Con esa cantidad de diez millones va a poder participar al 50 por ciento con ustedes y con FEVE en un transporte tan importante, en el que ustedes ponen toda la infraestructura que cuesta miles de millones de pesetas?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Landeta, en nombre del Grupo Popular.

El señor **LANDETA ALVAREZ-VALDES**: Señora Presidenta de Renfe, en primer lugar, quiero agradecerle la información que nos ha dado en este acto. También rogarle que, si es posible, el dossier que se nos ha entregado hoy, en otra ocasión se nos facilite con unos días de antelación, para poder concretar y contrastar todos los datos que tienen trascendencia para una comparecencia; datos que hay que reconocer que son muy difíciles de conseguir, puesto que se dilata mucho en el tiempo.

Tengo que decir que todo lo que afecta al transporte en una región como Asturias tiene suma trascendencia. Por su orografía, al ser una región realmente aislada del resto de España, tanto la política de transporte terrestre como la marítima o aérea, insisto, tiene mucha importancia.

A lo largo de esta legislatura yo he formulado unas quince preguntas escritas, sobre las que he recibido la correspondiente contestación. Pero yo creo que la comparecencia de hoy tiene un valor muy importante y trascendental para lo que es la dimensión del ferrocarril en Asturias. Las noticias de prensa han causado alarma en Asturias, porque precisamente el 9 de febrero de 1994 salió publicado un artículo, que no fue desmentido en modo alguno, en el que se decía que Renfe estudiaba eliminar el expreso Gijón-Madrid. Las razones eran las abundantes pérdidas que se habían dado en los años 1993 y 1994; incluso se manifestaba que se iba a hacer una revisión de tarifas para ver si realmente se podían equilibrar los resultados para cumplir la Directiva comunitaria 91/440, que impone precisamente que en el año 1998 no pueda haber transporte subvencionado por el Estado y que tiene que alcanzar una subsistencia real.

El 29 de septiembre también se hizo una pregunta sobre este tema en concreto, a la que lo único que se nos contesta es lo que acaba de manifestar precisamente la Directora de Renfe: que se va a dar prioridad a los servicios diurnos sobre los servicios nocturnos. Nuevamente, el Consejero de Infraestructuras del Principado —y es lo que realmente alarma a los asturianos— el 18 de octubre manifestaba que si no se incrementaba la demanda se suprimiría el tren «Costa Verde». El 4 de noviembre, la Junta General del

Principado adopta el acuerdo de transmitir al Gobierno el mantenimiento de las líneas de alto recorrido, y expresa con claridad que se deben mejorar los servicios de Renfe.

Tengo que decir que este transporte de noche es imprescindible y esencial para Asturias. Hay muchos días en los que cuando uno quiere salir de Asturias por vía aérea no puede hacerlo porque hay nieblas o circunstancias meteorológicas adversas. En el momento actual sólo existe un tren nocturno Madrid-Oviedo y consideramos esencial su mantenimiento. Yo he viajado últimamente en diferentes ocasiones en este ferrocarril y creo que la puntualidad es real. Hoy día se están cumpliendo los horarios en los trazados nocturnos. Pero los vagones que se utilizan los consideramos de muy baja calidad; son unos vagones muy antiguos, aunque últimamente parece que los han mejorado un poco, pero indiscutiblemente, para un transporte del siglo XXI en modo alguno se puede mantener ese vagón. Se ha reducido el número de camas, existe un solo vagón y, lógicamente, si se aumentara la propaganda, si se hiciera una política correcta, se tendría que llegar a incrementar obligatoriamente este medio de transporte; medio que creo que debe considerarse como un servicio público de interés social, y si fuera necesario no sólo habría que atenderlo con una subvención del Gobierno nacional, sino, como ocurre en otras comunidades y en determinados servicios, llegar incluso a una subvención por parte del gobierno autonómico.

Todos sabemos que en estos tres últimos años las pérdidas de pasajeros en los viajes de largo recorrido Asturias-Madrid han aumentado enormemente. Ha habido una pérdida de 14.000 pasajeros en largo recorrido; ha habido una pérdida de 9.000 pasajeros en trenes regionales. Pero lo que sí está muy claro es que los trenes de cercanías están incrementando día a día su capacidad de viajeros.

Nosotros tenemos que decir, respecto a la red regional, que existen en el momento actual cuatro trenes, y aunque el tráfico ha disminuido, no tiene que llevarse a efecto su eliminación, ya que presta un servicio real. Incluso acabo de leer en estos últimos días una noticia en la que se dice que se va a incrementar ahora el número de paradas en el ferrocarril Asturias-León y que eso va a traer consigo un mejor tráfico y un mejor servicio.

Respecto a las cercanías, lo que está claro es que las encuestas están dando un aumento progresivo y que es un servicio necesario. Lo que sí tenemos que expresar es que los vagones que se están utilizando no reúnen en modo alguno unas condiciones adecuadas como las que tienen en otras partes de España. Estoy observando cómo los trenes de cercanías de Madrid se encuentran en mucho mejor estado que los que circulan en estos momentos por Asturias. Por ello, creo que es necesario hacerle unas preguntas respecto a su comparecencia.

En primer lugar, nos interesaría que nos concretara si realmente se va a comenzar la realización del túnel de Guadarrama de forma inmediata para que pueda contribuir a rebajar el servicio del viaje entre Asturias y Madrid en dos horas. Por los estudios que hay realizados, parece que la obra tendrá una duración de cinco a siete años, por tanto, nos vamos a plantar en el año 2000 o incluso más.

Examinando fríamente el tema, considero que en este viaje nocturno la rebaja de horario va a ser también un inconveniente, porque la ventaja que tiene precisamente el ferrocarril de noche es salir de Oviedo aprovechando el día, es decir, hacia las diez o las once de la noche, y llegar a Madrid hacia las ocho menos cuarto. Si rebajamos dos horas y nos plantamos en Madrid a las cinco o a las seis de la mañana, quizá se planteen problemas. Por eso, no veo la forma de combinar el reducir el tiempo y tener la posibilidad de cumplir el fin para el que está previsto.

En segundo lugar, quisiéramos saber en qué fecha está prevista la terminación del tramo integral de León-Gijón, que tenía que haberse concluido en el año 1987, y los tramos León-Santibáñez y Navidiello-Malvedo, que indiscutiblemente tiene trascendencia en los recorridos regionales.

Sabemos que Renfe en los momentos actuales intenta potenciar el tren de cercanías. Sin embargo, se ha manifestado aquí, y eso es claro, que los trenes que están circulando en Asturias eran unos vagones malos; antes eran las series 435 y 436, que hoy día se han mejorado parte de ellos con los 440 y parece que se va a incrementar con otros vagones 440 modificados y reformados con aire acondicionado, etcétera, que va a mejorar el tráfico de estos vagones. No obstante, creo que distan mucho todavía los ferrocarriles que circulan en Asturias con relación a los que circulan en otras zonas de España.

Otra pregunta es cuál es la causa de haber sustituido el Talgo Pendular por un Talgo-III, con más de 30 años de servicio. Consideramos que el tren de vía de Madrid, el Talgo, es otro servicio que tiene esta región y que debe utilizarse el mejor medio.

Por último, le tengo que hacer la pregunta de si me puede facilitar algo respecto a la variante de Pajares. Este es un tema que es trascendental y muy importante para todo lo que se habla con relación al ferrocarril de Asturias-Madrid.

Hace escasos días, por ser línea única, hubo un descarrilamiento, en dos ocasiones precisamente en cosa de seis meses, en la zona de Pola de Lena, y se tuvo que suspender todo el tráfico de Asturias y Madrid en más de doce horas. Esto, indiscutiblemente, tiene una trascendencia real para la región.

También hay otra cuestión, y es que la referencia que tenemos es que los túneles interiores de Pajares en los momentos actuales no se encuentran en perfectas condiciones.

Yo creo que todo esto es la visión real de lo que tiene Asturias. Sabemos y somos conscientes de que existe una gran lucha en los momentos actuales entre lo que es el ferrocarril y los transportes por carretera, que hoy día tienen una fuerte lucha y tiene que sostener Renfe las tesis del ferrocarril con la carretera, pero creo que es un servicio necesario e imprescindible para Asturias; por eso desde este escaño reivindicamos que los servicios de Asturias de largo recorrido se mantengan no para el año 2000, sino para toda la vida.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Muy brevemente, como cortesía parlamentaria, para agradecer a la señora Sala, Presidenta de Renfe, su comparecencia y los datos que ha facilitado a la Comisión.

Nuestro Grupo cree que son datos que, si se valoran fríamente, reflejan una determinada realidad, que alguno puede valorar con más o menos apasionamiento en un sentido o en otro, pero yo creo que una valoración fría y sosegada de los mismos, independientemente de los deseos que cada uno tengamos de la mejora continua de las infraestructuras y de los servicios de transporte por ferrocarril, refleja una evolución de una realidad positiva, no una realidad que pueda satisfacer en la situación actual los deseos de todos, ni los nuestros mismos, pero sí una situación que evoluciona positivamente.

Los datos aportados en la comparecencia y los que se reflejan en el «dossier» en esta primera visión así lo demuestran, sean datos de calidad global en puntualidad en el servicio, sean datos de sustitución de material rodante, aunque todavía falte por sustituir material, pero reflejan, junto con la mejora paulatina de infraestructuras o actuaciones de esas propias infraestructuras (renovación de vías, estaciones, etcétera), una evolución positiva. También lo refleja en la propia evolución general, sobre todo en cercanías y en mercancías, de las toneladas, de los ingresos, etcétera.

Están los problemas que conocemos y que han sido expuestos claramente por la Presidenta de Renfe, las tendencias del largo recorrido y la competencia con la carretera, que yo lo que he creído entender es que cuando se habla de cuatro horas de viaje diurno se habla de cuatro horas o cuatro horas y media en carretera, en que, efectivamente, en estos momentos no puede competir en largo recorrido el ferrocarril.

En ese horizonte del PDI, que es en el que hay que hablar, en el que estamos y en el que en esta misma Comisión existe una Ponencia que tiene que hacer su informe sobre el mismo, es en ese marco donde se van a producir esas mejoras de la variante de Guadarrama, fundamentalmente, que va a acortar, de acuerdo con las isocronas que nos comentaba la Presidenta, y se va a llegar a un viaje por ferrocarril de alrededor de las cuatro horas, que es aceptable y con un tope para un viaje diurno.

Por tanto, yo creo que lo que debemos valorar es que se está produciendo una evolución positiva en la mayoría de los parámetros, y hay que seguir trabajando y profundizando en esas mejorías, y acelerando en lo posible la implementación de las previsiones que tiene el Plan Director de Infraestructuras. En esas realizaciones es donde se podrán conseguir las mejoras que hagan que el ferrocarril sea un medio de transporte estable y que en largo recorrido cumpla la directiva y cubra sus costes, que es donde no se pueden producir las subvenciones, y los servicios deberán estar adaptados a esas previsiones.

Sin embargo, en los regionales o en las cercanías es donde se debe soportar el servicio público y donde entran los acuerdos con comunidades autónomas, como están entrando en otras comunidades y como supongo que también entrarán en Asturias.

Para terminar, señor Presidente, una valoración fría y desapasionada nos lleva a volver a repetir que se está produciendo una evolución positiva, que hay que intensificar las actuaciones para que esa evolución continúe y que se acelere y el propio PDI pueda implementarse con la mayor rapidez posible para que esas mejoras sean cuanto antes.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las distintas preguntas formuladas por los diferentes grupos parlamentarios, tiene la palabra la Presidenta de Renfe, doña Mercé Sala.

La señora **PRESIDENTA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)** (Sala i Schnorkowski): Si me permite, señor Presidente, coinciden muchos temas y voy a ver si puedo no repetirlos dos veces.

En cuanto a la infraestructura, he dicho, vuelvo a repetir, y siempre me cuesta mucho explicarlo, que no depende de nosotros, sino del Ministerio. Entonces, ¿cuándo va a empezar la variante del Guadarrama? Ya lo he dicho, por mí encantada; si estuviera mañana hecha, como Presidenta de Renfe estaría encantada, pero yo no se lo puedo contestar porque éste es un tema del Ministerio. Yo ya sé que antes no era así, pero en cuatro años la verdad es que hemos ido clarificando todo lo que son nuevas obras y todas estas decisiones, que son estratégicas, de prioridad de inversiones, por dónde se empiezan. Yo entiendo que esto no puede jamás decidirlo una empresa, para esto están precisamente ustedes, está el Parlamento, que es el que une todas las necesidades de todo el territorio y de todos los ciudadanos de España, y es el que, con los recursos que hay, decide cuáles han de ser las prioridades.

Creo que ha sido un avance muy importante, incluso en el proceso de consolidación de nuestra democracia, haber evitado que sea una empresa la que decida por dónde empieza y por dónde no. Me pareció que era como predemocrático que fuera la empresa la que decidiera las prioridades territoriales de inversión, sobre todo cuando estas inversiones se pagan con dinero del Presupuesto. Otra cosa es si estas inversiones se pudieran rentabilizar. Por tanto, no les puedo contestar como Presidenta de la empresa, sinceramente, ni en cuanto a Guadarrama ni en cuanto a Pajares.

Sí me apunto, para clarificarle bien, y si acaso se lo mandaré por escrito al señor Landeta, la pregunta que me ha hecho de cómo estaba el tema de la mejora de todo el trazado entre León y Gijón, porque ciertamente se han hecho muchas cosas; algunas están aquí en el informe, pero voy a pedir a ver si me pueden hacer un mapa que explique bien si se ha acabado la doble vía —yo no me lo sé bien— entre La Robla y no sé qué. Todo esto se lo mandaremos con detalle para que lo pueda conocer, porque se han hecho muchas cosas, y han sido precisamente en la línea de cosas que me insinuaba hacer el señor García Fonseca. El señor García Fonseca me daba consejos, además de hacerme preguntas. En parte, los consejos que él me daba yo ya los había leído, es decir, sí que están cambiando en cuanto a infraestructura, sí están haciendo esto de los cambios para

que puedan ir a más velocidad, etcétera. Esto lo pondremos por escrito y así lo tendremos todo clarificado y todo en un mismo tema. Esto en cuanto a infraestructura, que ya les digo que las decisiones las toma el Parlamento. En las labores de mantenimiento se acostumbra a aprovechar, y con las nuevas técnicas de mantenimiento se realizan mejoras. Cada vez que se mantiene una línea, en el fondo mejora, porque la tecnología en este aspecto trabaja a favor nuestro. Todo esto en cuanto a la carretera ferroviaria.

En cuanto a los otros temas, quiero pedir disculpas a la sensibilidad del señor García Fonseca. Le he dicho lo que era la subvención por viajero, porque a mí me parece, sinceramente, que merece la pena que los ciudadanos sepan el dinero a dónde va, a quién va y cómo va. Esto no ha de ofender a nadie, en absoluto. Hay un acuerdo en nuestro contrato-programa, con el que yo estoy totalmente de acuerdo, de que nuestras cercanías se subvencionen porque son un servicio con una demanda social porque colabora a la descongestión de nuestras grandes ciudades. Que en Asturias sea superior la subvención que en otros lugares tiene mucha relación porque, evidentemente, el tráfico en Madrid o en un Valencia son mucho más densos que el tráfico en un Asturias y, evidentemente, necesita mucha más subvención. Yo lo decía en el sentido de que no podemos dar la impresión a los ciudadanos del Principado de que nos desocupamos de sus problemas de transporte público.

Yo creo que en general y del tono del señor García Fonseca se deduce que, evidentemente, los temas de cercanías, de cargas y transporte combinado van bien, con algún detalle que se me ha indicado.

En el tema de cargas y transporte combinado le pediría que se informara un poco mejor porque todo esto de los 6,2 por hora en mercancías en la situación actual son 60 kilómetros por hora, más o menos —60-70 kilómetros por hora—. Infórmese usted, pregunte, averigüe a qué velocidad van en Alemania, en Inglaterra, etcétera, y compare.

Por tanto, yo creo —y, además, aquí lo demuestro— que en el tema mercancías y transporte combinado se está trabajando de una manera ideal porque se está creciendo. Después ya le contestaré a la pregunta concreta. Si usted quiere, le explicaremos todo lo que estamos haciendo ahí y usted lo entenderá. Sustituir el vagón disperso por los trenes puros ha sido una medida que es la que nos está permitiendo crecer, que es la que nos está permitiendo concentrarnos en los productos que nosotros podemos hacer bien, pues es la que nos está permitiendo incluso ser innovadores en todo el tema de los transportes de mercancías, y así nos lo reconocen las redes europeas. Hemos sido la empresa europea que más ha crecido en el transporte de mercancías durante el año 1994.

Yo creo, con respecto a los servicios de cercanías, que todos ustedes los ven bien, y les preocupa el tema de los vagones, que es lo que decimos todos cuando hablamos de los trenes.

Pienso que ha de quedar claro que van a ir a lo largo de 1995 diez vagones nuevos. Entiendo que se diga que no parecen reformados, pero es que un tren dura 30 años; el motor de un tren dura 30 años. Ustedes pregunten a la gente que sube a los trenes que se están llevando a Asturias

que se llaman reformados —yo los estuve inaugurando— y se quedan maravilladas y no los diferencian de un tren nuevo, porque, claro, no se van a mirar la máquina a ver cómo es. El motor es eléctrico, tiene una vida perfecta y corre a 140 kilómetros por hora. Por los cambios que se le han hecho se estropea muchísimo menos; por eso la fiabilidad es buena. Por tanto, son trenes buenos y están circulando en Madrid, etcétera. En otras comunidades se han llevado como nuevos y han tenido una gran acogida. Yo creo que en Asturias también; la verdad es que la prensa los ha acogido bien.

A lo largo de 1995 irán diez nuevos trenes. El total de los que tiene que haber son 22. Ustedes me dirán: «¿Irán más en el futuro?» Bueno, en estos momentos no puedo responder. ¿Por qué? Porque estamos adaptando nuestras necesidades o posibilidades de inversión a lo que hemos firmado en nuestro contrato-programa. Vamos a ver si pueden ir más, porque, evidentemente, lo que quiere la Presidenta de Renfe y lo que quiere Renfe es que los ciudadanos de Asturias que cogen el tren de cercanías cada día sean más.

Tenemos una previsión de un incremento del 3 por ciento anual acumulativo —lo he dicho—. Por tanto, vemos que hay futuro. Incluso nuestro competidor, que va por otros modos de transporte, se queja de lo último que hemos hecho, lo cual es bueno. Por tanto, yo creo que en el tema de cercanías estamos yendo todos por la misma dirección de mejorarlo.

El tema relativo al largo recorrido es el que más nos preocupa o, sobre todo, les preocupa a ustedes y a mí también.

Yo he explicado que la carretera ferroviaria es la que es. Entonces, con la carretera ferroviaria que hay, lo que ha de hacer mi empresa, la empresa que yo presido, es mejorarlo y ver qué oportunidades tenemos con la situación actual.

En este tema les he explicado la política general y lo que vemos en relación al nocturno y al diurno. Evidentemente, no se pueden extrapolar las cosas diciendo que esto es bueno para todos. Como decía el señor Lucedo... Cuando he hablado de las cuatro horas me he referido a que era por carretera y, por tanto, evidentemente, no era por tren. El mejor tren en estos momentos, el de día, el Talgo III, tarda entre Oviedo y Madrid —porque decir Asturias es muy inconcreto— seis horas y media —por tanto, tampoco son ciertas otras informaciones que se han dado—, si usted mira los horarios. Es la información que yo tengo, pero, vaya, si me he equivocado, la rectificaré. Me informan que tarda seis horas y cuarto el tren de día que va de Oviedo a Madrid.

En el horizonte del PDI —lo tiene usted en estos cronogramas— van a ser cuatro horas y algo, cuatro y cuarto, aproximadamente. Se lo digo para su información. Todo, y tardar seis horas y media el tren de día tiene una ocupación. Entonces, ya he explicado que en largo recorrido el problema de ocupación en días punta no existe, en absoluto. El problema de ocupación está en días valle. Con este tipo de competencia, pues, ¿qué estamos haciendo? Estamos haciendo acciones comerciales. Se hacen viajes colectivos, trabajan con agencias de viaje —mayoristas, mino-

ristas, etcétera— para viajes colectivos infantiles, colectivos de escuelas, colectivos de personas de tercera edad; se hacen paquetes. He explicado que hay una promoción especial en estos momentos entre Gijón y Barcelona que está teniendo acogida. Es decir, dentro de lo que hay, lo que queremos ser es positivistas y lo que queremos de verdad es mejorar y que nos ayuden entre todos, porque, evidentemente, la perfección mañana no la vamos a tener, señor García Fonseca, aunque usted debe ser muy perfeccionista, por lo que me ha parecido. Entonces lo que queremos es mejorar, llenarlos y ya lo he dicho, no va a haber ninguna variación en el servicio que hay ahora en Asturias porque, además, así se pactó con la comunidad autónoma. Los trenes que hay de largo recorrido continuarán existiendo.

Ustedes han preguntado: «¿Al final de siglo habrá trenes en Asturias?» Pues yo creo que sí. ¿Por qué? Porque, a pesar de los pesares y a pesar de estas distancias de tiempo, usted no utiliza el tren, pero creo que el señor Landeta sí, por la noche. Por tanto, con viajeros como el señor Landeta que entiendan las ventajas continuará habiendo tren en el país. No se lo tome a mal. Le invito a que haga como el señor Landeta. No se enfade por ello.

Creemos muchísimo en las medidas comerciales que nos están dando bastante éxito. Hay unos paquetes comerciales también con El Corte Inglés, donde, si se compra, se puede tener fines de semana y el tren es más barato. En fin, se está trabajando mucho en este tema.

En cuanto al tren nocturno, me decía el señor Landeta que era imprescindible. Bueno, vamos a estudiar qué mercado tiene. Estamos en contacto con la Comunidad. Tenemos una organización en nuestra empresa donde se funciona por corredores; es decir, hay una persona en la empresa que está preocupada por toda la problemática de este corredor, y a lo mejor lo que es verdad en otros corredores en la noche no puede no serlo. Yo no querría ser en estas cosas absolutista. Sí que nos dieron un equilibrio económico, pero, vaya, como en cualquier empresa. Pocas empresas privadas de implantación en todo el país obtienen beneficios en todos los puntos. Hay sitios donde se obtiene más beneficio, y con esto se puede compensar los sitios donde se puedan obtener pérdidas, etcétera. Yo, sinceramente, soy bastante optimista, sobre todo a la vista del éxito que han tenido las últimas acciones realizadas en esa Comunidad.

¿Estudios para mejorar la velocidad? Bienvenidos todos, sobre todo en largo recorrido, porque me parece que son 27 minutos —lo he dicho antes, lo digo de memoria— entre Gijón y Oviedo. Es una distancia competitiva y un tiempo competitivo con la carretera en el tema de cercanías, pero para largo recorrido, sobre todo a través de lo que hagamos de mantenimiento, vamos a intentar mejorarlo cada vez más.

Me alegra que se diga que la puntualidad es real, porque lo es.

Ya paso a contestar al señor Landeta. Respecto a los vagones de cercanías, ya le he respondido. El tema del transporte nocturno podemos analizarlo con mucha más profundidad. Ya he dicho al principio que en estos momentos

no hacemos ni un solo cambio sin informar a las comunidades autónomas respectivas, sin dialogar con las comunidades autónomas y, por tanto, sin habernos puesto de acuerdo, y las noticias que le alarmaban eran de febrero y octubre de 1994, respectivamente, y ya hace mucho tiempo que no han vuelto a salir; eran noticias alarmantes que, además, no las dimos nosotros. Respecto a este tema, estén ustedes tranquilos porque no las habíamos dado nosotros.

Le quiero recordar que con el Principado de Asturias se firmó un acuerdo para la mejora de los vagones de largo recorrido y en estos momentos el de camas lleva camas con duchas. Ya está funcionando y al mismo precio que las camas anteriores.

Me pregunta S. S. sobre la sustitución del Talgo III. Yo creo que estas cosas son un poco simbólicas. El Talgo III es un tren excelente, seguramente más cómodo en algunas cosas que el Talgo pendular, porque en curvas cerradas se adapta mejor. Se hizo por necesidades del servicio y no entiendo por qué puede alguien pensar que este tema era preocupante. El Talgo III es un buen tren, es un tren confortable, etcétera. Si existiera dinero para poder ir comprando nuevos Talgos lo intentaríamos, vamos a ver si podemos, pero todo ello depende de cómo funcionen nuestros resultados y y de cómo funcionen nuestros planes.

Creo que he ido respondiendo a todas sus preguntas, menos al tema relativo a la sociedad para la logística. No sé por qué con este tema existen unas extraordinarias dudas. Parece que lo mejor sería que les pudiéramos explicar a los Diputados que lo desearan, pero en una reunión más reducida, qué significa exactamente esa sociedad. Esa sociedad se constituyó entre varias sociedades. De ella forman parte Renfe, Feve, Vapores Suardfáz y hay un cuarto participante. Las dudas surgen porque Vapores Suardfáz, en algunos tráficos interiores de España que se están dando por barco, creía que podía colaborar con nosotros para que pasaran al ferrocarril. La sociedad se constituyó única y exclusivamente para nuevos tráficos, todos los tráficos que se están dando hasta el presente con la Corporación Siderúrgica Integral se hacen directamente a través de Renfe; esta Sociedad es sólo para nuevos tráficos. Por tanto, ahí no va a existir ningún traspaso y, además, porque Corporación Siderúrgica Integral quiere ir sustituyendo su propia logística por una logística que le aporten terceros. Estos son los objetivos, es decir, conseguir más tráfico para el ferrocarril; tráfico que actualmente está yendo a través del transporte marítimo. Este es el objetivo. Es una sociedad mixta. ¿Por qué tiene Vapores Suardfáz la mayoría? Porque cuando la constituimos queríamos que se implicara para que ese compromiso de verdad de llevar tráfico al ferrocarril no fuera una mera intención. Si tiene la mayoría está implicada de verdad en ello porque es la responsable de poderlo pedir —somos responsables todos—, pero ella, básicamente, es la responsable de la cuenta de resultados.

Creemos que en relación con el tema del transporte de mercancías van a constituirse muchas sociedades mixtas. La verdad es que tanto en Francia como en Alemania hay muchas sociedades mixtas, a veces con las propias empresas industriales. Yo creo que hemos de estar abiertos a que

esto se pueda producir, porque si cada vez que esto se produce crea problemas de falta de comprensión, etcétera, va a ser un poco preocupante. Yo creo que hay que creer que el futuro de la economía es complejo y el futuro de poder transportar más es llegar a acuerdos con operadores, acuerdos con industriales, acuerdos con otros modos de transporte. ¿Por qué no? Lo mismo que ha ocurrido de nuevos tráficos en mercancías, ¿por qué no podría ocurrir en nuevos tráficos de viajeros, encontrando también acuerdos con operadores logísticos del Principado, etcétera? Nosotros estamos abiertos a todo lo que sean líneas de futuro para vender más, que es lo que queremos hacer y para tener más negocio para el tren.

En conclusión, lo que se está haciendo en Asturias es mejorarlo. Queremos ser totalmente positivos y, sinceramente, señor Fonseca, no quiero entrar en las valoraciones personales que usted hace de muchas cosas. Nosotros estamos para prestar servicio y creemos que cada vez es mejor y para ello estamos.

El señor **PRESIDENTE**: Para un turno de réplica, muy brevemente, porque vamos muy mal de tiempo, pero entiendo que procede, ¿representantes de grupos parlamentarios que desean intervenir brevemente? (**Pausa.**)

Tiene la palabra, en primer lugar, el señor García Fonseca. Con posterioridad intervendrá el señor Landeta.

El señor **GARCIA FONSECA**: No juzgue la señora Presidenta de Renfe que en mi ánimo está personalizar el tema, no. No tengo absolutamente nada contra usted y, además, es la primera vez que mantengo un debate con usted. En cualquier caso, con mejor o peor fortuna, expresándome más o menos bien, lo que intento es reflejar, tal y como yo veo — cada uno tiene su subjetividad; usted la tiene también— los problemas del ferrocarril en Asturias. Ninguna otra cuestión ni personal ni partidista está influyendo en este momento. En ese sentido esté tranquila.

Voy a replicar —en el breve tiempo que me concede el Presidente— a alguno de los temas que usted nos ha expuesto. Cuando usted insiste en la subvención, ¡claro que a mí me parece muy bien que sepa el ciudadano en qué se gastan los dineros y lo que el Estado invierte en relación con ellos! Pero, tal y como usted lo dice, objetivamente, es sesgado, porque, a partir de ahí, los ciudadanos de Asturias pueden tener la impresión de que Asturias recibe del Estado mucho más dinero para ferrocarril que lo que reciben otras comunidades autónomas. Dicho en otros términos: si hay más subvenciones por habitante para Asturias es precisamente porque el ferrocarril en Asturias es peor. Si fuera mejor viajaría más gente en ferrocarril y la subvención por habitante sería menor. Por consiguiente, tal y como usted lo ha dicho, oculta esta paradoja que me parece que es más real.

Comentaré alguna de las cuestiones planteadas. Respecto al tema de mercancías, ya le dije que los datos que yo tenía eran del año 1990. Ojalá tenga usted razón; lo voy a comprobar. Pero me cuesta mucho trabajo creer que la llegada a destino —después de un estudio empírico que se hizo con 800 unidades, tema que se negaba también por

Renfe—, que tardaba como tiempo medio cinco días y quince horas por vagón, que suponía 6,2 kilómetros a la hora, haya pasado ahora a 60 kilómetros a la hora. Sinceramente, deseo creerlo, me resulta difícil, pero lo voy a estudiar y ocasión tendremos de contrastarlo de nuevo.

En cuanto al tema de largo recorrido, no es que yo quiera hacer malos augurios; es que, simplemente, cojo los datos que ustedes dan y los contrasto, y si ustedes dicen que el largo recorrido tiene que ser competitivo para 1998, en Asturias, con las inversiones previstas y con la actual situación, no lo va a ser porque no compite el largo recorrido con la carretera en estas circunstancias.

En cuanto a datos, no coincidimos. Lo siento mucho, porque yo creía que estos datos eran obvios. Usted me dice que el tren diurno tarda seis horas y quince minutos en el recorrido de Madrid a Oviedo; yo he viajado en el tren diurno hace poco y, además, he contrastado los horarios, a no ser que sus datos sean de los últimos meses. De todas formas, lo voy a contrastar de nuevo, pero el tiempo que yo he pasado en el tren en los tres últimos viajes que hice eran, teóricamente, siete horas y pico y en la práctica fueron ocho y pico, en el recorrido Oviedo-Madrid. Lo que yo quería decir es que, a partir de los datos que usted plantea en el plan de empresa, la conclusión que yo extraía venía como una consecuencia lógica.

En cuanto a la situación del tren en Asturias, en algunos aspectos usted dice que ha mejorado; por ejemplo, en relación con las unidades. Esto ya fue prometido en los años 1980/1981 y tenía que ver con la variante de Pajares, que estaba a punto de comenzarse, pero se hizo el TIL como sustitución y en compensación se prometieron entonces unas unidades modernas. Hasta ahora teníamos las unidades más antiguas y ahora tenemos las más viejas de las modernas, porque tenemos diez de las veintidós que usted señala, que son las 440 reformadas. Eso está lejos de las que tienen otras comunidades como las que le citaba antes con la 447.

En otros aspectos hemos desmejorado claramente. En cuanto a lo que le decía del Expreso, usted me dice que ahora vamos a tener de nuevo los trenes con ducha, con una subvención del Principado que me parece que es de once millones. Aunque parezca una contradicción con lo que decía, no lo es. Yo no subvencionaría precisamente los trenes-cama con dinero público; me parece que es subvencionar a los ciudadanos que menos lo necesitan. Pero, en fin, ése es otro tema. Lo que quiero decirle es que, en todo caso, el material móvil de largo recorrido no solamente no ha mejorado, tampoco los horarios ni los trenes, sino que han empeorado. Que usted me diga que el Talgo-3 es un buen tren, es relativo, obviamente; teníamos tres Talgos pendulares y ahora tenemos un Talgo-3, que llama usted, y podríamos entrar en anécdotas un tanto ridículas. He viajado las últimas veces en ese Talgo y, por poner un detalle nimio, pero significativo, era tan viejo que casi nada dentro del tren funcionaba bien; por ejemplo, los auriculares no conectaban en casi ninguno de los asientos —le estoy diciendo cosas reales—, las puertas cerraban mal, etcétera. Repito: había tres Talgos pendulares, no es que no los hubiera, y ahora tenemos un Talgo-3.

Por último —dada la brevedad que se me ha pedido y abusando de la benevolencia del señor Presidente— diré que, en cuanto a lo de los Transportes Suardíaz, nos invita a que podamos tener una conversación en pequeño grupo para que pueda ser más extensa y profunda. Por mi parte, cuando usted pueda. Tengo mucho interés porque me parece un tema que sigo sin entender después de la explicación que me da y es un tema serio. Usted dice que es para los nuevos tráficos, pero nuevos tráficos es un millón de toneladas que se va a transportar desde Gijón a Bilbao. Afirma, además, que a Suardíaz le han dado una aportación pequeña para animarla a participar, pero ¿usted puede decir qué tráficos aporta Suardíaz? Si esta sociedad mixta, Suardíaz, con diez millones, tiene prácticamente la mayoría y va a participar en los nuevos tráficos y se van a hacer fundamentalmente con material y con infraestructura de FEVE o de Renfe, sigo sin entenderlo.

Estoy muy interesado en la oferta que hace de que podamos hablarlo más despacio y más en concreto. Nos tiene a su disposición, pero la explicación que ha dado nos resulta insatisfactoria.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Landeta, al que le ruego mucha brevedad.

El señor **LANDETA ALVAREZ-VALDES**: Señora Presidenta, de su comparecencia y de las manifestaciones que ha vertido en este acto llego a la clara conclusión de que, por el momento, en Asturias hay compromiso de Renfe, y también por parte del Gobierno regional, de que las líneas de largo recorrido se van a mantener y se van a mejorar las líneas de cercanías y el transporte, ya que estas dos últimas especialidades están en un aumento progresivo tanto de viajeros como de mercancías.

Creo que eso es un elemento y una noticia importante, puesto que desde el propio Gobierno regional, el Consejero de Infraestructuras, casi en el mes de octubre, que está ahí a la vuelta de la esquina, ponía en peligro la desaparición de los trenes de largo recorrido.

Otra idea que tengo que aportar es que parece que en las noticias de Asturias se habló de que dentro de FEVE se iban a traspasar las líneas de cercanías Oviedo-Gijón, Santander y Bilbao a una unidad de negocios de Renfe. Me interesaría que aclarase si esto se va a llevar adelante o es una simple noticia periodística.

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

La señora **PRESIDENTA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)** (Sala i Schnorkowski): Para no entrar en cosas valorativas, en el tema de las subvenciones, señor García Fonseca, en la vida hay muchas paradojas. Creo que lo hemos dicho claro ambos y lo que hemos de hacer es ponernos de acuerdo. Hay unos trenes de cercanías que funcionan bien y están subvencionados por el Estado porque así está en toda España.

En cuanto al tema de las mercancías, voy a preguntar a los profesionales de mercancías de Renfe a ver si tienen este estudio empírico del año 1990 y si le pueden dar a usted una respuesta breve sobre todo ello y así le pueden ayudar en este asunto.

En el tema de las líneas de largo recorrido, me parece que lo importante es que se mantienen, y con todas las medidas de promociones comerciales, etcétera, aún podemos mejorar resultados y quizá lo bueno —y lo digo sinceramente— es que ustedes deben ayudarnos a que no haya esa impresión de que todo es horrible y va mal, porque se hace con buena voluntad, y cuando se da la impresión de que todo es horrible, de que todo va mal, la gente se vuelve atrás y, a lo mejor, lo de que todo es horrible y todo va mal es una impresión casi personal, apenas contrastada con la realidad; por ejemplo, la impresión de que los trenes no son puntuales. He dado unas estadísticas de puntualidad que son ciertas; a ver si todos nos podemos ayudar un poquito porque en el fondo también estamos gestionando el dinero del ciudadano, el dinero de los impuestos y lo lógico es que demos sensaciones positivas al ciudadano y no esta manía de dar sensaciones negativas. A veces las auto-exageramos por lo que sea, porque así lo sentimos, porque nos dejamos llevar más por la sensación, por el corazón que por la cabeza.

En cuanto a Suardiáez, prefiero aclarárselo directamente. Es para nuevos tráficos, sólo para los que sustituyan barcos. Sólo para eso se hizo la sociedad; no todos los nuevos tráficos que se hagan se harán a través de esa empresa, en absoluto. Esa empresa lo único que tiene es un pequeño beneficio comercial o si da servicios logísticos. ¿Qué quiere decir servicios logísticos? Explicar a la Corporación Siderúrgica Integral la mejor manera de aprovechar sus sistemas de funcionamiento entre diversas plantas que tiene, etcétera; si se les dan consejos para perfeccionar y para abaratar sus costes logísticos, también habrá una parte. Es decir, es una empresa meramente comercial que va a tener un beneficio meramente comercial, que va a ser mínimo porque el tráfico va a ir a Renfe, que es el operador. Ahí se ha complicado muchísimo y por eso es una empresa que tiene un capital relativamente pequeño porque es meramente para la comercialización. En la época en que vivimos, en la mayoría de las empresas la comercialización y la logística son algo muy importante, ya que agregan valor añadido. Estamos en una situación en la que todos vamos al valor añadido y la colaboración que estamos dando a las empresas es para mejorar sistemas de transporte, etcétera.

Me pasan una nota en la que me dicen que los horarios son los siguientes: Intercity, sale de Madrid a las 8 horas y llega a Oviedo a las 14,13. Tarda 6 horas y trece minutos. El Talgo sale de Madrid a las 15 y llega a Oviedo a las 21,12. Tarda 6 horas y 12 minutos. No me han dado el horario al revés, pero, si le interesa, se lo podemos facilitar.

Respondo, por último, al señor Landeta. El compromiso es mantenerlo y mejorarlo.

En cuanto al traspaso de FEVE a Renfe, sólo sé lo que dice la prensa y nadie me ha comentado nada jamás a este

respecto que no sea lo que hay en el cinturón verde de Oviedo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Presidenta de RENFE.

Quisiera recordar a SS. SS. que vamos con un poco de retraso y que a la una tenemos la comparecencia de la Secretaria de Estado de Medio Ambiente y Vivienda, doña Cristina Narbona, para contestar a una pregunta.

Pero, si se me permite, voy a referir una pequeña anécdota. El colega señor Jerez me ha devuelto algo que mandé, simplemente, por ser miembro de la Ponencia del PDI. Me lo ha devuelto con mucho sentido del humor, porque es una publicidad que ha hecho FEVE en japonés, en Japón, por lo tanto, pero yo no entiendo nada de japonés. Curiosamente, en este folleto existe una imagen preciosa de un tren precioso, que no sé si existe, señora Sala (**La señora Sala i Schnorkowski: No lo sé.**), pero da la sensación de que es un tren, independientemente, de que el texto no se comprende. Sin embargo, curiosamente, señor García Fonseca, hay una señorita tomando un cóctel, que debe ser delicioso, en un ambiente precioso, con un libro en la mano, que dice «Oviedo». (**Risas.**) Por lo visto, FEVE está haciendo publicidad de lo que llaman en Japón el Transcantábrico. Simplemente, era una deuda, y la devolveré, señor Jerez, su folleto, que, aunque está en japonés, por lo menos ha sido enviado con toda cortesía, porque era normal que, si FEVE ha suministrado esta pequeña información de promoción, los miembros de la Ponencia la vieran.

Gracias por esta atención.

— **PARA INFORMAR SOBRE LOS RESULTADOS DE EXPLOTACION DE LA CITADA COMPAÑIA EN EL PRIMER SEMESTRE DEL AÑO 1995. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/001489.)**

El señor **PRESIDENTE**: Seguidamente vamos a pasar al segundo motivo de la comparecencia de la señora Presidenta de RENFE, que es para informar sobre los resultados de explotación de la citada Compañía en el primer semestre del año 1995, a petición del Grupo Socialista.

Tiene la palabra la señora Presidenta de RENFE para explicar e informar sobre los resultados de explotación de la citada Compañía durante el primer semestre del año.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Para una cuestión de orden.

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

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Yo no sé si es por error mío al hacer esta petición o por otro error, pero se están pidiendo los resultados del primer semestre, por cuanto que, como no ha transcurrido, nos quedamos referir a los meses que estén estudiados por RENFE.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, es una matización de la petición, y así se ha transcrito, pero me parece correcto, porque es obvio que estamos a 7 de junio y que el primer semestre todavía no ha transcurrido, pero está en la comprensión de todos. Por supuesto, la señora Presidenta de RENFE también se tendrá que atener a los resultados que tenga más recientes.

La señora **PRESIDENTA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)** (Sala i Schnorkowski): Había pensado que podía poner unas transparencias, pero, en aras a la brevedad y que hemos hecho copias del tema, se lo explicaré rápidamente.

He querido darles un resumen de lo que es el contrato-programa, porque merece la pena recordar siempre los cinco convenios que tenemos, es decir, el específico para la gestión de la carretera ferroviaria, que, como saben ustedes, el Estado español, al igual que en otros países (recientemente he estado en Holanda y hacen exactamente lo mismo), piensa que hay que pagar la carretera ferroviaria, igual que las otras carreteras, y se dedica todo el dinero del mantenimiento que hace RENFE, lo hace por cuenta del Estado y recibe ese coste con una serie de compromisos.

Después tenemos los dos contratos de servicio público, de cercanías y de regionales, que ustedes conocen, para el resto de unidades de negocio del Plan de Viabilidad, y he oído que esto también es conocido de todos, y, después, el convenio para la financiación de la deuda histórica.

Les he detallado un recordatorio de cuál es la estructura organizativa de RENFE para que veamos cuáles son las diferentes unidades de negocio, para que, así, podamos un poco entender los datos que vienen detrás.

Lo importante no son los datos que vienen detrás, son los titulados gestión de los primeros cuatro meses del año; quizá lo más importante es mirar la cuenta de resultados consolidada de RENFE.

En la cuenta de resultados consolidada de RENFE, que está (perdonen que esto no se haya numerado porque, al final, estas cosas siempre se acaban el día anterior)...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señora Presidenta, creo que no todo el mundo dispone de esta información.

Rogaría que, si no ahora, porque no se dispone en estos momentos por parte de la señora Presidenta de RENFE de esta información para todos los miembros, que tenga la amabilidad de enviarla a la Comisión, a la Presidencia, y la Presidencia lo distribuirá a todos los miembros de esta Comisión.

La señora **PRESIDENTA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)** (Sala i Schnorkowski): Bien. Los que puedan disponer de ella verán que en la cuenta de resultados consolidada en los primeros cuatro meses del año, que es de lo que disponemos en estos momentos de información, como parece bastante lógico, los ingresos propios, es decir, los ingresos que se recaudan de todos nuestros clientes, han crecido un 12,6 por ciento con respecto al año anterior.

La subvención que se recibe del Estado por los contratos de servicios públicos, por todos los conceptos, es decir, cercanías, regionales y carretera ferroviaria, ha disminuido con respecto al año anterior un 2 por ciento, disminuido porque así se pactó, y la subvención para el Plan de viabilidad del resto de las unidades de negocio ha disminuido un 9,7 por ciento.

Los intereses de las compensaciones, los intereses de la deuda, en cantidad, lo que está pactado también en el contrato-programa es superior a lo que se había pactado en el año 1994. Sin embargo, quiero destacar que los ingresos que obtenemos por nuestra actividad han crecido el 12,6 por ciento con respecto al año anterior.

Los gastos, si miramos en su conjunto, se han mantenido; hay más actividad; también es cierto que en estos casos se produce un pequeño incremento de gastos, porque, si se fijan, el incremento importante de gastos sólo se produce en la partida de las amortizaciones, el incremento en cantidad absoluta, porque la partida de las amortizaciones es una partida en el fondo contable, lo cual significa que, si miráramos a nivel de «cash-flow», aún mejoramos un poco más.

Lo que interesa, ya como resumen, es ver cómo el resultado ha mejorado con respecto al año anterior en 1.500 millones, todo, y haber recibido durante los cuatro primeros meses del año menos aporte del Estado que el año anterior, del orden de unos dos mil y pico millones de pesetas.

Por lo tanto, los resultados están mejorando, con lo cual incluso podemos acabar bastante mejor que lo que se ha contratado en el contrato-programa firmado.

Presentamos también la cuenta de resultados para cada uno de los convenios del contrato-programa, y aquí se ve a dónde va más dinero, que es básicamente a las unidades de infraestructura, al mantenimiento y a la gestión de infraestructura, y, después, también a las que están en el Plan de viabilidad, que son las que tienen que trabajar más para poder alcanzar el equilibrio económico.

Se presenta también una cuenta de resultados según la estructura de la directiva Europea, para que quede claro que hemos hecho lo que dice la directiva Europea, es decir, está separada la gestión de infraestructura, los servicios de transporte y también está clarificado el tema de la deuda, y esto se sigue mes a mes, con lo cual se puede ir viendo su evolución.

En gestión de infraestructura hemos mejorado el resultado de 3,6 por ciento con respecto al presupuesto, esto se hace con respecto al presupuesto, y en servicios de transporte lo hemos mejorado el 7,8 con respecto a presupuesto.

Cuando decimos deuda y contingencias, queremos decir que en deuda ponemos lo que se llama empresarialmente las previsiones, es decir, pensamos que pueden haber problemas, y los hay desgraciadamente, muchas veces con la capacidad de cobrar, que no siempre es la que uno desearía, y hay empresas que a veces tienen problemas, y nosotros hacemos una previsión, que no dividimos por unidades de negocio, sino que se hace en conjunto. ¡Ojalá no tenga que utilizarse después a final de año! Como es

una previsión, es difícil ponerla de momento por unidades de negocio.

También hemos puesto unos cuadros en los que se ve cuáles han sido los ingresos totales de las unidades de negocio operadoras, donde se ve que realmente la desviación con respecto a presupuesto y con respecto a 1994 están siendo las unidades de cargas, cercanías y transporte combinado las que más están creciendo realmente con respecto al año anterior.

Si miramos largo recorrido con respecto al año anterior, está creciendo los primeros cuatro meses, muy poquito, 177 millones, sobre una cantidad total de 11.000, es decir que tiene un crecimiento, con respecto al año anterior; sin embargo, con respecto al presupuesto, hemos hecho aún un presupuesto más exigente, lo mantenemos, a ver si lo gran realizarlo.

La única unidad de negocio que nos está presentando unos ciertos problemas es la de paquetería, pero después ya les explicaré que estamos en la vía de encontrarle una solución.

También hay expuestos unos gráficos sobre la puntualidad de las unidades de negocio, lástima que haya tenido que marcharse el señor García Fonseca, ya que aquí sale el promedio de cargas, del cumplimiento de la puntualidad. Esto no es la velocidad comercial, sino el cumplimiento de la puntualidad, y, como se ve, en todos nuestros servicios el año actual es mejor que el año anterior y que la media móvil anual, es decir, que la puntualidad en lo que llevamos de año está creciendo y sobre todo de forma significativa en las dos unidades de negocio de mercancías, transporte combinado y cargas.

He creído reflejar también de una manera rápida cuáles han sido los hitos cualitativos más importantes. El primero, decir que ya tenemos un marco total estable para la gestión, cuando acabamos 1994 —no sé si lo detallé aquí, pero lo he detallado en el informe de gestión de nuestra empresa— tenemos claro qué quiere Europa sobre los ferrocarriles a través de la directiva, tenemos claro que la infraestructura es responsabilidad del MOPTMA porque así lo ha establecido la Ley de Ordenación del Transporte y así lo ha establecido el estatuto; tenemos un estatuto aprobado, tenemos un contrato-programa aprobado hasta 1998, tenemos un plan social que está funcionando muy bien y tenemos un convenio colectivo para el año 1994-96; es decir que tenemos un marco estable para la gestión de la empresa, porque como saben los señores Diputados, FEVE es una empresa y la debemos gestionar con criterios empresariales, es una empresa que no debe tener los criterios que históricamente ha venido teniendo, que no eran criterios empresariales.

En cuanto al convenio colectivo, creo que se está firmando. No tengo la certeza de que se haya firmado, pero en estos momentos se está firmando, evidentemente, hay un preacuerdo. La oferta económica supone el cero por ciento de 1994 y el 3 por ciento en 1995 y en 1996 la revisión se efectuará si el IPC es superior en 0,5 puntos al esperado, a partir de esos 0,5 puntos empieza a funcionar la revisión, no me sale la palabra, pero me han entendido.

El segundo punto importante es que hay una vinculación del salario a los objetivos establecidos en el contrato-

programa. Para cada uno de los tres años del convenio colectivo hay una paga de 20.000 pesetas para cada trabajador que sólo se cobrará si se cumple la ratio gastos de personal, incluyendo la paga, sobre el total de ingresos comerciales de la empresa, es decir, es una paga que potencia que todas las personas que trabajan en la empresa vayan a buscar ingresos, vayan a lo que es el primer objetivo de cualquier empresa del mundo, que es vender más; hay una vinculación.

Se ha incorporado el concepto de unidades de negocio, esto es importante, porque la organización por unidades de negocio está demostrando que es una buena manera de funcionar porque especializa y porque, además, lleva los centros de responsabilidad a lugares más pequeños, y se ha conseguido que sea entendido por las fuerzas sindicales firmantes del convenio colectivo.

También se consiguen novedades en temas de racionalización, reclasificación y reducción del número de categorías. Creemos que esto es bueno para todos, tanto para la empresa como para los propios trabajadores. Se ha establecido una mesa de movilidad para mejorar el tema de movilidad. Somos una empresa a nivel de toda España y tenemos problemas de que en determinados momentos sobre gente en un lugar y falte en otro, etcétera. La movilidad era muy pesada, muy difícil de aplicar, pero se ha logrado mejorar.

Y otro tema que también es muy importante es una nueva regulación de los títulos de transporte. Todo el mundo tendrá que ir a comprar su billete, todos los empleados tendrán que pasar por taquilla, lo que tendrán serán importantes descuentos. Hasta ahora había muchísimos que se montaban directamente en el tren y ya hablaban con el interventor: Es que he tenido que subir, etcétera, y utilizaban el tren un poco de acuerdo con las condiciones anteriores. Todo esto se ha hecho básicamente también por motivos fiscales, porque son salarios en especie y hay que dar una clarificación fiscal a todos los niveles. Esto también ha sido pactado en este convenio colectivo como datos más importantes.

Después les he querido reflejar algunos hitos cualitativos para nuestras unidades de negocio. Resumido les diré que en cercanías ha habido nuevos aparcamientos disuasorios; son muy importantes las campañas comerciales, la inauguración de nuevos edificios de estaciones, hemos puesto nuevas estaciones; de hecho, son nuevos edificios de estaciones; en regionales hay más servicios «expres» concretamente en Andalucía se han firmado convenios con comunidades autónomas que han permitido mantener servicios que, si no, de acuerdo con el contrato programa se deberían haber tenido que evitar, y que han permitido racionalizar servicios en estas comunidades; de momento se ha firmado con Extremadura, Castilla-La Mancha, Castilla-León y Andalucía y estamos ultimando la firma con Galicia y el País Vasco; el País Vasco es un pequeño acuerdo, pero también hay un convenio con Tour-Aventura.

En cuanto a alta velocidad, quiero destacarles que durante este año hemos tenido 91 días seguidos que no ha habido ni una sola incidencia en todos los trenes que han cir-

culado. Hay nuevas ofertas. En marzo hemos tenido récord de viajeros en lanzaderas y en abril otra vez hemos tenido récord de viajeros en larga distancia, y el récord total, una vez más, de la unidad de negocio respecto a toda su historia, que es corta. En paquetería estamos buscando nuevos clientes y, como les decía anteriormente, hemos visto que no queda más remedio que hacer un nuevo planteamiento de la unidad de negocios; se está en un mercado muy competitivo, donde compiten con nosotros muchas empresas, y lo que hay que hacer es adaptarse totalmente a la competencia, y, además, es que somos totalmente conscientes de que un servicio como el de paquetería no puede estar subvencionado con el dinero del ciudadano en un 50 por ciento, que es como está ahora. Por tanto, tiene que darse un total planteamiento; estamos acabando el estudio, que, evidentemente, se está realizando con la ayuda de una consultoría externa.

En cuanto a los servicios logísticos de transporte, largo recorrido que hemos hablado refiriéndonos a Asturias, sale aquí la tarifa promoción de Asturias, se están haciendo muchas campañas comerciales, un acuerdo con la Junta de Galicia, se dan bono-citys en los temas de los servicios inter-city, etcétera. Hay un convenio con la comunidad autónoma de Murcia, y después aquí también se está haciendo un estudio para el diseño de una nueva estrategia de negocio en la línea de lo que estaba diciendo. RENFE era una empresa muy tradicional que acostumbraba a esperar a que los viajeros le llegaran y RENFE ha de ser una empresa que ha de salir a vender, ha de salir con la maleta a vender y a explicar las ventajas que tiene, dónde las tiene claras, dónde las tiene menos claras, cuáles son las ventajas que ahora tiene respecto a otros modos, y en este aspecto se está rediseñando totalmente la estrategia de largo recorrido.

En transporte combinado se ha inaugurado una nueva terminal de contenedores en León; destacan los crecimientos del mercado terrestre e internacional; terrestre queremos decir los contenedores que se originan y tienen destino en España y en un punto concreto de la geografía, es frente al marítimo, que son los contenedores que vienen que están en internacional, que son los contenedores que vienen por barco, que son nuestro gran nutridor de transporte combinado. Ahí se han incrementado los ingresos de clientes en un 17 por ciento, los grandes clientes, y el resto de clientes en un 14 por ciento. En conjunto, un incremento del 16 por ciento de ingresos.

En cargas también se están incrementando muchísimo los ingresos; con grandes clientes un 32 por ciento y con el resto de clientes el 21 por ciento. Lo que más ha crecido por mercados han sido los combustibles sólidos, transportes excepcionales y maderas, y es muy importante la consolidación del tren expreso de mercancías que está funcionando ya entre Madrid-Barcelona y Madrid-Sevilla y el tren expreso de mercancías internacional que está funcionando entre Barcelona y Colonia en estos momentos. Este es un tema consolidado y en estos momentos el tren interior, el español está cubriendo costes, y, por último, una conexión con Italia en cuanto a cargas. He querido hablar básicamente de las unidades que venden.

Por último, informarles de que hemos relanzado, hemos empezado en serio todo el tema del apoyo a la industria del sector de construcción de trenes. Un ejemplo es el funcionamiento que está teniendo «Renfe Talgo of America», donde tenemos alquilado un tren que ha estado funcionando entre Portland y Seattle diariamente y que ahora ha empezado a funcionar entre Seattle y Vancouver también diariamente, y además de hecho hemos colaborado a que una línea que estaba cerrada al tráfico de viajeros en los Estados Unidos haya sido abierta como es esta línea. Hemos firmado unos acuerdos con la empresa Allston y con la empresa KAF, en el ámbito internacional, para comercializar a nivel internacional los productos de estas dos empresas. El objetivo es llegar a realizar unos tipos de empresa como la de «Renfe Talgo of America» allí donde tengamos oportunidades, ellos y nosotros. Vemos que nos complementamos muy bien en nuestras actividades comerciales en el exterior. Hay que decir que la industria de construcción de trenes española es una industria que ha mejorado muchísimo en sus productividades y que está siendo competitiva a nivel internacional y que por eso merece nuestro apoyo, nuestra colaboración y se hacen estos acuerdos. También tenemos acuerdos puntuales con otras empresas no tan importantes como las tres primeras fabricantes de material para introducción en el mercado internacional. Esto es con todo tipo de empresas, tanto de material como empresas constructoras. En el momento en que quieren, así lo desean y necesitan nuestra colaboración para poderse introducir en el mercado internacional, nosotros hacemos todos los contactos comerciales que son necesarios para que ello pueda ir a buen fin.

Con esto acabo porque era el resumen que les quería explicar.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo demandante de la comparecencia, que es el Grupo Socialista, voy a dar la palabra al señor García-Arreciado, si bien me permitirá preguntar, para organizar un poco el debate, qué grupos parlamentarios desean intervenir en esta comparecencia. **(Pausa.)**

Tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Gracias, señora Presidenta de Renfe, por su comparecencia en esta Comisión a solicitud de nuestro Grupo.

De la información que nos ha dado por escrito y de la breve reseña en la que ha subrayado los aspectos más importantes de la misma, nosotros deducimos que la realidad es que Renfe, que llegó a ser objeto de una grave preocupación para el Gobierno y para estas Cámaras, fundamentalmente por el insuperable peso que sobre la misma tenía la llamada deuda histórica, ha entrado en una nueva etapa de gestión, mucho más próxima a las circunstancias del mercado, no limitándose, como hemos escuchado, exclusivamente al mercado español, sino haciendo también una incursión, hasta ahora sumamente ventajosa, en los mercados internacionales. Esta nueva etapa de gestión se puede calificar sin duda como más ortodoxa, porque conoce muy claramente cuáles son las áreas de oportunidad de Renfe y

a ellas se dedica de una manera especial y, como he dicho antes, conoce mejor en qué mercados de alta calidad puede resultar competitiva, como el Talgo 200, la alta velocidad, etcétera, y aquellos mercados en los que, sin resultar competitiva porque no puede serlo, como es el de las cercanías, sin embargo, mantiene una presencia importante que viene justificada por la existencia de algunas demandas sociales absolutamente dignas de tener en cuenta, y por la existencia de algunos factores externos —externalidades las llaman— que resultan decisivos a la hora de potenciar el transporte por ferrocarril frente a otros medios alternativos. A esta ortodoxia de gestión contribuye sin duda un instrumento sumamente importante como es el contrato-programa firmado con el Estado y la consecuencia importante que se deriva del mismo, cual es una nueva estructuración de Renfe en unidades de negocio que son responsables de sus resultados y del cumplimiento de unos objetivos que les vienen previamente marcados, en clara contraposición a conceptos anteriores que consideraban a Renfe como un gran elefante que era absolutamente imposible de gestionar de una manera razonable, porque la unidad completa de Renfe impedía tener claro cuáles eran los mercados, las gestiones y los objetivos concretos que debían ser expuestos en cada una de las grandes actividades de Renfe, llamadas ahora unidades de negocio. A eso también ha contribuido la reforma estructural que se ha producido en la compañía como consecuencia de la directiva europea existente al respecto. Por lo que hemos escuchado aquí, creo que se están cumpliendo de una manera razonable los compromisos asumidos por Renfe en este contrato-programa con el Estado, que a su vez subsume el plan de empresa de Renfe, y todos los indicadores, no solamente los económicos sino los de calidad, puntualidad, etcétera, tienen una evolución que pone de manifiesto una constante mejora de la compañía. Hay algunas importantes desviaciones sobre las que querríamos una posterior aclaración, sobre todo en largo recorrido, con respecto a las previsiones formuladas para este año y a los objetivos que se habían establecido.

La consecuencia de esta nueva etapa de gestión es que tenemos una cuenta de resultados positiva, en una cantidad modesta pero que yo creo que es un hecho nuevo en la empresa. En los años que llevo en esta Cámara, yo no recuerdo que la gestión de Renfe hubiese obtenido un resultado positivo. Repito que es modesto, de 1.500 millones de pesetas, pero hay datos importantes que nos satisfacen y que deben servir también de motivo de satisfacción para todos los grupos de esta Cámara. Hay un incremento importante en los ingresos, fundamentalmente en los ingresos propios, que son aquellos que dependen de la capacidad de gestión de Renfe, y una contención importante del gasto, que se contiene en una décima en tanto porcentual. No obstante, señora Presidenta, nos interesaría que, en su intervención posterior, una vez que hemos establecido que los objetivos que asume Renfe en el contrato-programa se están cumpliendo, nos hablase de los otros objetivos que había en este contrato-programa y que eran asumidos por el Estado, como son el mantenimiento y la inversión en toda la infraestructura, los pagos consecuencia del servicio

de la deuda y la amortización del principal de esa deuda. Respecto a estas cuestiones, quisiéramos saber también en qué manera está respondiendo el Estado a los compromisos que había asumido en el contrato-programa.

Únicamente me resta expresarle nuestra felicitación por los resultados de Renfe, que si no son cuantitativamente importantes, sí son considerables desde el punto de vista cualitativo, porque ponen de manifiesto lo que a nuestro juicio va a ser un cambio de tendencia importante para los próximos años. Muchas gracias por su comparecencia y nuestra felicitación por los resultados que nos ha explicado.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: También desde el Grupo Parlamentario Popular, y yo en su nombre, saludamos a la señora Presidenta de Renfe con toda cortesía parlamentaria.

Comparece hoy la señora Presidenta para informar sobre los resultados de explotación de Renfe en el primer semestre del año 1995 y, a la vista de lo ocurrido en estos meses, ahora se trata de extrapolar las consecuencias a lo largo del resto del ejercicio. Estamos, por tanto, ante un futuro y, a la hora de enjuiciarlo, convendrá estar muy atentos para comprobar si se trata sobre todo de un deseo de que ese futuro se cumpla o si realmente, cuando analicemos los hechos que todavía no han ocurrido, Renfe se ha desviado de esos objetivos que se había fijado. La señora Presidenta sabe, mejor que yo, que, sobre todo, estamos enjuiciando la fiabilidad de unas cifras que todavía no se pueden comprobar, pero la marcha normal de la compañía que preside es que a partir del mes de enero se elabora un balance provisional del ejercicio anterior; que en los meses de enero a mayo se siguen seleccionando balances provisionales que van perfeccionando su calidad, mediante la introducción de nuevos asientos más ajustados a la realidad contable, encaje de previsiones, etcétera; que esta labor se realiza ya en contacto con la auditoría y que, a partir del mes de junio, es la auditoría la que prepara el informe definitivo —todavía no hemos llegado a ese momento—, que es el que se presenta en el mes de julio al Consejo de Administración de la empresa que preside. Por lo tanto, esa fecha, vísperas de ese Consejo, será un momento especial para que analicemos los datos que hoy nos presenta como futuros, como también será otra fecha interesante cuando termine el ejercicio en que estamos. Entonces será la ocasión de analizar los datos que se nos ofrecen, que yo agradezco en nombre del Grupo Parlamentario Popular, porque suponen un compromiso de cumplimiento. Cuando llegue el informe al Consejo de junio veremos si se cumplen o no. Si se cumplen, para felicitarnos todos; si no se cumplen, para demandárselos como denuncia a Renfe.

Nosotros, a la vista de que se ha repetido una vez más el hecho de no entregarnos los datos con la suficiente antelación, de manera que pudiéramos tener un tiempo prudente

cial para analizarlos, nos hemos visto otra vez en la necesidad de recurrir a nuestros análisis y no a los datos que hoy nos iba a presentar porque, como se repite siempre, se nos entregan los documentos en la misma comparecencia. Da la sensación de que se hace para impedir que se tenga tiempo de analizarlos, para intentar sorprender a los grupos parlamentarios, y eso es lo que nos obliga a recurrir a otro tipo de documentos para abrir un debate sobre la situación de evolución de Renfe durante este ejercicio.

En este caso, nosotros hemos recurrido a hechos que han tenido lugar y, sobre todo, a propios documentos de Renfe que han venido siendo ejecutados, incluso aireados en plan de gran aparato gráfico, incluso entrando en plena propaganda, como puede ser por ejemplo el informe de Renfe sobre hitos y resultados del año 1994. Nosotros hemos analizado eso, así como los datos a los que hemos tenido acceso y de los que ya dispone la auditoría, que van a servir de base para el informe al Consejo del próximo mes de julio. En esos datos de auditoría, por ejemplo, a nosotros nos preocupa hoy, igual que siempre, la magnitud del déficit de Renfe. Según nuestros datos, en el pasado ejercicio aparecen los valores de las insuficiencias de explotación, que han sido cubiertas por el Estado en concepto de subvenciones y déficit. Las subvenciones, según nuestros datos de auditoría, alcanzan la suma de algo más de 270.000 millones, y el déficit cerca de 46.000 millones, lo que da un total de insuficiencias de explotación de algo más de 319.000 millones, pero es que en el contrato-programa estaban previstas unas subvenciones y déficit para el pasado ejercicio cifrados en 325.000 millones. Efectivamente, se han obtenido algo más de 5.000 millones, lo que representa un 1,6 por ciento, que realmente es de valorar pero que tampoco es para echar las campanas al vuelo. Esperemos que esto se confirme en los meses que restan del año.

Analizando tanto el documento de Renfe, «Hitos y resultados» del pasado ejercicio, como los datos que hoy nos entrega, en los que hemos buceado a ver si aparecían estos datos, no vemos por ninguna parte ni una sola cifra en la que se detallan los tráficos realizados en viajeros/kilómetro y en toneladas/kilómetro. Nosotros entendemos que Renfe es una empresa de transporte y resulta sorprendente que a lo largo de treinta y una páginas de un estudio de la propia compañía, «Hitos y resultados», no se haga ni una sola referencia a esta magnitud, que para nosotros es importante porque marca el ritmo de expansión o no de la empresa pública, máxime cuando el documento «Hitos y resultados» de ese ejercicio se ha presentado ante la opinión pública española con grandes caracteres de propaganda. No se puede alegar que Renfe no los conozca, puesto que se incluyen, tanto los datos de tráfico viajeros/kilómetro como los de toneladas/kilómetro, en el documento, por ejemplo, en las bases medias de percepción de pesetas por viajero/kilómetro e incluso en los kilométricos-tren para cada uno de los operadores de dicho estudio.

La duda que nos queda es si esa omisión de los datos que marcan la evolución, y que ha sido voluntaria, puesto que Renfe disponía de ellos, es consecuencia de que se han querido ocultar porque no eran muy satisfactorios. Esto es

lo que nos ha llevado, desde la oposición, a intentar averiguar qué había en estos datos, y hemos elaborado los datos de viajeros/kilómetro y toneladas/kilómetro —el dato que más nos interesaba era el de viajeros/kilómetro de ese ejercicio— partiendo, en el caso del año 1993, del dato oficial de la memoria de Renfe y, en el de 1994, de las previsiones del propio Ministerio en su informe sobre la coyuntura del transporte y las comunicaciones.

A partir de esos datos, nosotros hemos elaborado una serie de cuadros, y contrastamos que, efectivamente, en la magnitud viajeros/kilómetro aparecen para 1993 algo más de quince millones, en las previsiones de 1994 baja a 14.800.000, y las previsiones del contrato-programa estaban en algo más de 16 millones. Por tanto, puede comprobarse que los tráficos de viajeros han empeorado en un 4 por ciento en relación a 1993 y en un 8 por ciento respecto al contrato-programa, y si nos fijamos solamente en los tráficos que deben ser verdaderamente rentables, sin compensaciones, esto es, AVE y largo recorrido conjuntamente, han empeorado en un 7,9 por ciento y un 14,5 por ciento respectivamente. Estos son los datos de nuestro estudio, deducidos de datos oficiales de Renfe o del Ministerio. Nos gustaría conocer sus datos reales sobre viajeros/kilómetro, tanto del pasado ejercicio como los correspondientes a este semestre, así como las previsiones para todo el ejercicio, para contrastarlos con los nuestros e intentar aprovechar la ocasión para que nos explicara por qué estos datos no han sido desvelados en el informe sobre hitos y resultados.

Ahora nos referimos a los resultados económicos que figuran en la página 28 de este estudio de Renfe: Información consolidada, comparación cierre provisional de 1994 con 1993, presupuesto y contrato-programa. Ampliando y detallando los ingresos de tráfico para cada uno de los operadores y haciendo sus cifras homogéneas con los datos del informe económico de la memoria de Renfe de 1993, estableciendo la comparación entre los datos paralelos de análogos conceptos y dejando para complementar al final el cuadro de atípicos, se llega a resultados totalmente análogos, ya que en ingresos de tráfico en 1993 se alcanza la cifra de algo más de 441.000 millones, en 1994 las previsiones eran de algo más de 497.000 millones y el contrato-programa había fijado algo más de 502.000 millones.

En gastos ocurre algo semejante, y la consecuencia de este análisis, repito, de datos oficiales, es que, a la vista de ellos, se observa que en el cumplimiento del contrato-programa se indica que ha habido un incremento de los ingresos comerciales de 6.899 millones, pero no se indica que ha habido un incumplimiento por defecto de lo acordado con el contrato-programa de 3.454 millones. Se omite este dato, y nos gustaría saber por qué se ha omitido, porque realmente es una magnitud que indica muy bien la evolución. Además, estos ingresos comerciales están constituidos por los ingresos de tráfico más otros ingresos, y algunos no es muy ortodoxo incluirlos aquí porque pueden deberse, por ejemplo, a ingresos de acciones inmobiliarias. Por tanto, refiriéndonos exclusivamente a los ingresos de tráfico, se observa también que el incremento de ingresos respecto a 1993 se reduce a 3.536 millones, o sea, un 2,6

por ciento con respecto al contrato-programa, que en este caso se eleva a 5.268 millones, un 3,6 por ciento, cuestión de la que tampoco se nos habla ni en ese documento ni en su intervención.

En este cuadro se indica también que existe una reducción de gastos respecto a 1993 de 14.000 millones. Si realmente sólo consideramos los gastos propios más las amortizaciones, ya que éstas se refieren a unas inversiones de modernización que mejoran la calidad del servicio, la reducción citada es sólo de un poco más de 7.900 millones, o sea, del 2,1 por ciento.

En los ingresos destaca la cifra correspondiente a las compensaciones y subvenciones, que se eleva para este año a 317.000 millones, nada menos que 48.000 millones más que en 1993, que eran algo más de 271.000 millones, que era un 18 por ciento, representando 2,3 veces la cifra.

Resumiendo todo este estudio nuestro, sacado de datos oficiales, se concluye que en los ingresos de tráfico no se han cumplido los objetivos que señalaba el contrato-programa por la baja del tráfico de viajeros. La señora Presidenta nos ha dicho que ha llegado el momento en que Renfe debe salir con la maleta a vender su negocio. Estamos viendo que la marcha de esa venta no funciona bien, puesto que la perspectiva de 1994 respecto a la anterior, y a la vista de los datos que se nos dan, esta cifra que se nos ocultó en el anterior estudio y en este que hoy se nos da, indica que esos ingresos de tráficos por viajeros/kilómetro ha disminuido.

Otra cuestión que nos gustaría aclarar es por qué al hablar de la deuda sólo se refiere a la deuda histórica y no a la deuda total. Se nos habla de una deuda histórica de 600.000 millones, pero en comparecencias anteriores o en estos documentos oficiales, incluso en contestaciones a preguntas escritas, la deuda total parece ser que era superior al billón de pesetas, que andaba rondando casi 1,4 billones de pesetas. Esta cifra de la deuda total, no sólo la histórica, es otra magnitud de Renfe que vemos que sigue clavada y que no tiene justificación.

Termino ya, señor Presidente, aunque es un tema amplísimo y estoy seguro que es comprensivo con el análisis de la marcha de una empresa pública tan importante.

Se nos entrega hoy este documento, casi sin tiempo para estudiarlo, pero, a vuelapluma, vemos algunas cosas que nos extrañan. Por ejemplo, cuando se nos presenta el convenio específico para la gestión, vemos que aparece un cuadro que está absolutamente borrado. Nos gustaría saber la razón de esta ocultación. Supongo que debe ser porque era un dato erróneo y por eso se ha querido ocultar a la Comisión. Nos gustaría ver qué es lo que decía este cuadro. Insisto en la deuda total y no sólo en la deuda histórica.

La desviación de los datos acumulados hasta abril de 1995 vemos que puede ser preocupante, sobre todo la relativa al presupuesto de largo recorrido, en más de mil millones de pesetas. Nos gustaría conocer las causas de esa desviación. Existe otra, cuando se compara la desviación respecto al ejercicio anterior, en el caso de paquetería, de casi 400 millones. Nos dijo que iba a aclararlo, no he estado atento y no he visto la justificación de esa desviación.

Hay un tema recurrente, señora Presidenta, que permanentemente le reitero en sus comparecencias y por enésima vez se lo pido otra vez, ya que nos ha dicho que dispone del convenio firmado con varias comunidades autónomas. Llevo mucho tiempo pidiéndole el convenio firmado con Extremadura, incluso en la última comparecencia se comprometió a enviar la documentación y todavía no la hemos recibido. Le insisto por enésima vez que nos envíe a la Comisión el convenio firmado con Renfe y con la Comunidad Autónoma de Extremadura. Desde mi ángulo es la que pido. Puede haber otras que puedan interesar a otros señores Diputados.

Resumiendo, señora Presidenta, si cuando lleguen los datos que arroje la auditoría de julio próximo o cuando termine el año vemos que se confirma esta mejoría, nos alegraremos, cómo no, de que la empresa haya encontrado una línea de salida, pero queremos que se nos clarifique la evolución del negocio en cifra tan importante como la de viajeros/kilómetros; que se nos diga de verdad si van a más o a menos, porque de eso depende que Renfe gane o no la batalla futura de competencia con el resto de sistemas de transporte.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de darle la palabra a la señora Presidenta de Renfe, esta Presidencia constata que, efectivamente, en la transparencia del documento se ve que se trata de una fotografía de una línea férrea. Probablemente, al elaborar la copia correspondiente ha salido muy oscuro porque la transparencia es muy oscura. Pero se ve claramente que se trata de un trazado de vía férrea.

Tiene la palabra la señora Presidenta de Renfe.

La señora **PRESIDENTA DE RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE** (Sala Schnorkowski): Muchas gracias, señor García-Arreciado, valoro muy positivamente la exposición que ha hecho. Sería difícil ir mirándola punto por punto y respondiendo a ella, aunque como estamos básicamente de acuerdo no sería necesario. De todas formas, comparto su valoración positiva porque hemos conseguido que ya no se diga que falta clarificación en el ferrocarril, sino que ya se va a otros puntos más detallados de posible discrepancia. Se ha producido un salto de gigante que no se ha hecho en dos días, ni porque nadie quiera rellenar unos papelitos, sino porque en nuestra empresa se está produciendo toda una transformación y un cambio para ser una empresa que trabaja en el mercado, una empresa que vende, cambio donde hasta las personas que están trabajando en la empresa se están dando cuenta de cuáles son los nuevos objetivos y qué es lo que hay que buscar. Una gran mayoría estamos convencidos de que lo que buscamos es reducirle al contribuyente el coste que está suponiendo esta empresa, evidentemente dentro del contexto europeo en el que estamos y alineándonos con las prácticas del resto de las empresas europeas. Porque en este aspecto parece muy lógico: el ferrocarril tiene vocación de integración europea, sobre todo en el tema de mercancías, y obviamente en el tema de gestión.

En cuanto a cómo corresponde el Estado, el Estado corresponde bien. Podría aprovechar para decir que pagan un

poco tarde, es verdad, pero no me gustaría casi ni que saliera en el acta. El Estado responde bien, el Estado está pagando y el Estado está comprendiendo el esfuerzo que estamos haciendo. Se van cumpliendo los cinco convenios que establece el contrato-programa.

En cuanto a la desviación de largo recorrido a la que se ha referido el señor García-Arreciado y también el señor Camisón, es un tema que nos preocupa y que ya he detallado. Con respecto a 1994 estamos yendo mejor. Ahora bien, hicimos un presupuesto que no estamos cumpliendo, pero he dicho que mantenemos porque queremos llegar a él. La verdad es que los tres primeros meses del año fueron malos, pero el mes de abril repuntó. Hay que tener en cuenta que largo recorrido repunta muchísimo cuando llega el verano, aunque las previsiones también se hacen estacionales. Por tanto, la desviación con respecto al presupuesto es un tema a considerar.

Ya he explicado que igual que en paquetería, estamos haciendo un estudio profundo de cuáles pueden ser las causas y de cómo hemos de promocionar el negocio del largo recorrido, vendiendo nuestras ventajas allí donde las tenemos obvias y diciendo que son ventajas allí donde no pueden ser tan obvias porque, a lo mejor, la carretera ferroviaria no es la que todos deseáramos, es decir la que puede haber, entre otras cosas porque la que hay es la que es. Estamos acabándolo. Vamos a ver si nos permite dar la vuelta a largo recorrido, que es la única unidad de negocio, junto con paquetería, que no ha dado la vuelta en los últimos años, porque todas las demás han crecido.

Señor Camisón, me resulta un poco compleja su exposición. Yo he venido a explicar los cuatro primeros meses del año y usted me pregunta los datos del año 1994, pero no tengo tiempo de entrar en todos y cada uno de los detalles que ha tocado.

Quería decirle, y espero que no se enfade porque se lo digo cariñosamente, que si aún quedara en Renfe el puesto de inspector para buscar detalles incorrectos, le nombraba rapidísimamente, porque encontraría todos los fallos en una empresa tan grande, cosa que me parece una gran ventaja.

Con respecto a decir que esto son futuribles, nosotros tenemos mes a mes una cuenta de resultados por unidades de negocio, la publicamos, la presentamos al Consejo de Administración, lo llevamos haciendo dos años y la experiencia es que la suma total, o sea el acumulado que va ocurriendo, de todos los meses, coincide con lo que al final nos aprueba la auditoría. Por tanto, la fiabilidad de estos datos es la fiabilidad de los servicios técnicos. ¿Decir que son futuribles? No son futuribles. Pueden tener algunas desviaciones y por eso se hacen previsiones, que es lo que he dicho. Las grandes desviaciones se producen sobre todo cuando los clientes no pagan, cosa que acostumbra a veces a ocurrir.

¿Que serán definitivos? Los que van a ser definitivos en junio, no en julio, de 1995 son los datos de 1994, porque se va a acabar la auditoría y tenemos obligación de presentar los datos antes de junio. La auditoría ha tardado más de la cuenta porque, aunque ya se hizo el año pasado, éste es el primer año en que se ha tenido que hacer la auditoría de

unidades de negocio adaptada al contexto del contrato-programa, con lo cual están haciendo una auditoría muy, muy detallada.

Las cifras de 1994 —el documento que usted tiene es de los hitos— demuestra que se ha mejorado en 8.000 millones lo previsto en el contrato-programa. Esto tampoco lo ha puesto usted en duda, aunque ha valorado —no sé cómo ha hecho los números porque no son exactamente los mismos que los nuestros— esa mejora del contrato-programa en 5.000 millones. Muy bien. Hay una mejora con respecto al contrato-programa y según la valoración que usted ha hecho del conjunto de cifras, evidentemente también sin auditar, son 5.000 millones y según las cifras que nosotros tenemos son 8.000 millones. Veo que en el juego entran los gastos extraordinarios que se entiende que son de otros ejercicios, porque algunos hay. Dice usted que no es para echar las campanas al vuelo, pero yo creo que es importante.

Otro tema en el que aún diferimos, y me sabe mal, es que usted continúe hablando de déficit total cuando hemos firmado un contrato-programa que clarifica totalmente la situación. El contrato-programa dice que hay una deuda histórica. La deuda histórica la paga el Estado y se la transmite directamente a Renfe. En otros países europeos esa deuda histórica se ha quitado del balance de las empresas. Aquí, por las razones que fuera, al final, en el contrato-programa se dijo que se hacía así, pero está claro. Esa deuda histórica son los 50.000 millones, cuyos intereses los paga directamente el Estado. No está en la gestión de Renfe, no es déficit de Renfe.

Hay un convenio para la carretera ferroviaria. El Estado dice que paga la carretera ferroviaria como las otras, y la paga a cuenta del Estado, como el resto de las carreteras, con el mismo criterio. Le decía que los ferrocarriles holandeses han decidido exactamente lo mismo. Ese es un acuerdo respetable y comprensible. Ya sé que muchas veces usted ha dicho que no le parece bien porque cree que la carretera ferroviaria deberían pagarla los operadores de la propia Renfe. Es opinable. Por tanto, es opinable, pero el contrato dice que la paga el Estado. Yo le admito que sea opinable, en la vida está muy bien que todo es opinable. Por tanto, eso no es déficit de Renfe, es que Renfe actúa a cuenta del Estado manteniendo. Es como si se dijera que el déficit, que lo tiene, porque es todo gasto, del mantenimiento de las carreteras del Estado es déficit de todos los usuarios de esas carreteras del Estado y de todos los que las usan porque carreteras del Estado tiene déficit, seguro.

Tercer tema. Hemos decidido y ha decidido el contrato-programa que los servicios de regionales y de cercanías se subvencionan por sus características sociales. También es discutible. Podría decirse que no se subvencionan y que han de ir al mercado puro. Yo diría entonces que eso es discutible y ahí, a lo mejor, podríamos tener diferencias de entendimiento y de comprensión. Por eso yo creo que todos esos conceptos no son déficit de Renfe. Es déficit de Renfe lo que yo titulo resto de unidades de negocio. Esto es verdad. Esas unidades de negocio, de acuerdo con el contrato-programa y con la directiva europea, han de cumplir, con lo cual lo que usted llama déficit yo admito que se

sitúe en los 70.000 millones de pesetas y lo admito aun siendo muy diferente de lo que hacen otros países europeos. Cuando los ferrocarriles franceses dicen que tienen déficit es que la diferencia entre ingresos, incluidas subvenciones y gastos, es negativa. En nuestro caso está siendo positiva. Para el año 1994, en su valoración, son 5.000 millones —no sé cómo lo ha hecho—, pero digamos que ya en su valoración, que yo creo que ha buscado conseguir la mínima cantidad posible —se lo digo con cariño y perdone—, ya son 5.000 millones. Por tanto, si hiciéramos las cuentas como las hacen otras empresas europeas, diríamos que hemos ganado dinero. La verdad es que esta noticia, en el resto de prensa extranjera se ha entendido perfectamente y se ha publicado que en 1994 hemos tenido un resultado positivo. En cambio, en nuestra mentalidad, estamos todavía en los años sesenta o setenta y parece que cuesta entender que se ha firmado un contrato-programa, que son unos presupuestos diferentes y que hay un marco estable para la gestión que se basa en otras cosas.

Entre todos los temas que usted me ha comentado está que tenemos que terminar de elaborar la memoria, donde hacemos comparaciones. Por ejemplo, por qué hemos puesto viajeros/kilómetro o toneladas/kilómetro en este informe que se hizo. Primero, porque lo que mide una empresa son los ingresos económicos. Eso es lo que digo yo a todo el mundo. Aquí lo que hemos de buscar no son kilómetros, no vendemos kilómetros, vendemos valor, valor en transporte, y lo que se contabilizan y lo que importa son los ingresos. Usted me ha hecho unas comparaciones y al final he de reconocer que yo misma me he perdido porque ya no sabía lo que había subido ni lo que había bajado. En líneas generales, los ingresos del año pasado subieron en pesetas, y subieron en pesetas reales porque subieron en mercancías y, ciertamente —y después hablaremos—, en viajeros de largo recorrido no fue tan bien como lo habíamos deseado y es nuestro talón de Aquiles, que llevo reconociendo desde el primer momento y por eso digo que estamos entrando en ello.

Usted mismo ya ha reconocido que las toneladas/kilómetro han crecido. Somos el primer gran país europeo que ha crecido el año pasado en toneladas/kilómetro. De todas formas vuelvo a decir que lo que importa son las pesetas/kilómetro, porque en cuanto a las toneladas/kilómetro no es lo mismo la tonelada de una cosa que pesa mucho que de otra que pesa mucho menos. Lo que importa es la valoración y lo que tenemos que llevar cada vez más no son productos que pesen más sino productos que valgan más; además cada vez llevaremos productos que pesen menos, porque la economía se está desnaturalizando. De todas formas, han subido.

Los viajeros/kilómetro se puede analizar. Ciertamente, ya le digo que largo recorrido no ha ido como desearíamos que fuera. Ahora bien, en cuanto a los viajeros/kilómetro hay que hacer una corrección. Los viajeros/kilómetro entre Cádiz y Madrid antes debían ser 800 kilómetros o más multiplicados por el número de viajeros. Ahora son 600 kilómetros multiplicados por el número de viajeros. ¿Por qué? Porque se han empezado a poner y cada vez se va más en los talgos. Lo mismo pasa con el Málaga-Madrid.

Lo mismo está empezando a pasar con las nuevas rectificaciones que se hacen en todas las líneas, ya que cuando se rectifican se reduce la distancia kilométrica. Al reducir la distancia kilométrica, baja la cifra. Por tanto, esta comparación que usted hace, para que sea como «il faut», habría que corregirla con relación a estas disminuciones en kilómetros que ha habido en los trayectos. Por eso es importante la peseta y no el kilómetro, el valor, que es lo que de alguna manera cuenta en la gestión y hasta para ustedes, señores Diputados, que lo que aprueban es el presupuesto del Estado en pesetas y no en otros términos.

De todas formas, le aclararé más. No hay ninguna mala intención en no haberlo puesto, porque en todos los casos reconocemos que largo recorrido no ha ido como nosotros deseábamos y por eso estamos intentando buscar una transformación en nuestros negocios de largo recorrido.

Yo no estoy de acuerdo en que los gastos no hayan disminuido. Los gastos han disminuido y mucho en la empresa, y esto, cuando salgan los datos finales, se demostrará y por eso se ha podido mejorar en el año 1994.

Ya le digo que he seleccionado algunos puntos porque entrar en todos nos llevaría mucho tiempo.

¿Por qué no se dice nada de la deuda total? Vamos a ver. Renfe tiene una deuda, lógica de cualquier empresa, que se refleja en balance, y es que para comprar nuevos activos se ha de endeudar. Aquí se recogen los intereses que llamamos estructurales, que son los intereses que se generan de la deuda que necesita hacer la empresa para comprar activos. Si usted conoce alguna empresa que tenga un endeudamiento cero y que no compre activos a través de deuda, me lo explica, porque vamos a ver cómo lo consigo hacer.

Recogemos la deuda del Estado porque es la que lleva ese epígrafe y se adapta a eso. La deuda total se la daremos e incluso se puede deducir porque si los intereses estructurales son la cifra que es, el contrato-programa dice que me parece que se le aplica una tasa del 9 por ciento y le sale la cifra de la deuda total. Por tanto, no hay ningún interés en no ponerlo. Lo que quiero clarificar es que esa deuda, la deuda que tiene la empresa por la compra de activos es una deuda lógica de las actividades económicas y empresariales del mundo, y, por tanto, existe y figurará en el balance pero no es la que nos debe presentar una preocupación. La deuda-Estado sí, y ya lo he dicho. Si como Presidenta de Renfe me la hubieran quitado de la empresa, al menos no me saldría la cifra que a usted le sale sumándola. Son 50.000 millones que no cargarían a mi gestión aquellas personas que quieren ponerme una pesada carga a la espalda para que yo la soporte. Seamos un poquito coherentes todos y digamos que es deuda-Estado, que está reconocida, y no se la pongamos a la Presidenta de Renfe para que al final se deslome llevando esa deuda encima.

Por tanto, señor Camisón, yo le pediría que nos mire con ojos críticos, que me parece muy bien —me ayuda muchísimo—, pero que nos reconozca que hemos firmado un contrato-programa y que el contrato-programa clarifica todos estos temas, y que nos ayude a que no se hable de la palabra déficit de Renfe. Ya le digo —para clarificarlo— que si fuéramos la empresa francesa, para nosotros el año pasado habríamos tenido un resultado positivo. Yo llego al

extremo de decirle que admito que lo que estamos teniendo de ayuda al Estado para el resto de unidades de negocio es déficit de Renfe, porque en el plan estratégico —que he colaborado a elaborar y que hemos elaborado en nuestra empresa entre todos— nos comprometemos a llegar al equilibrio económico, que es lo que necesita la ciudadanía española de nuestros servicios, llegar al equilibrio económico. Ahora, la ciudadanía nos pide que consideremos contratos de servicio público, las regionales y las cercanías, y que la carretera la paga el Estado.

Acabo, pero quiero hacer una pequeña consideración. Lamento que no puedan mirar los papeles y que ya lo hayan dicho en otras ocasiones, pero la petición de comparecencia nos llegó el lunes a media mañana —si quiere, tengo la fotocopia sellada— y si nos llegó el lunes a media mañana, usted comprenderá que hemos corrido —han llegado las fotocopias recién hechas— para poderles dar la información clarificada y la información que nos solicitaban a todos los niveles. Si la próxima vez me lo dicen con tiempo, yo se lo mandaré con tiempo. Casi pediría que en las peticiones de comparecencias digan: solicitamos que la documentación llegue, diez, cinco días antes, lo que ustedes soliciten. Estamos totalmente para servirles, a todos los Diputados.

El señor **PRESIDENTE**: Evidentemente, la Mesa y los portavoces decidieron la semana pasada convocar esta reunión para comparecencias y preguntas; es más, tuvimos la tentación de convocarla para el martes, pero nos pareció que, en consideración a los comparecientes, era verdaderamente un tiempo inviable. Es decir, tomar la decisión el jueves pasado para que comparecieran el martes, nos parecía inviable. Por eso se aplazó al jueves. O sea, que ha sido responsabilidad de la Mesa y de los portavoces, y tengo que agradecer a la compareciente, en este caso a la señora Presidenta de Renfe, efectivamente el esfuerzo que ha hecho, porque no ha llegado con el tiempo suficiente, deseable, la invitación y la demanda de comparecencia para esta sesión de hoy.

No obstante, también tengo que añadir que es norma de esta Casa y de esta Comisión que, cuando pedimos comparecencias, si el demandante solicita, con antelación suficiente, datos por escrito antes de la comparecencia, se procede a solicitarlos a los comparecientes antes de venir a la reunión. Por tanto, considero que en este caso concreto, por la premura de la convocatoria, por los motivos que la Mesa y portavoces asumen, no ha sido así. Eso me lleva a agradecer la información que se ha suministrado gráficamente y por escrito, porque no había sido solicitada con antelación. En lo sucesivo, por supuesto, cualquier demandante de comparecencia tiene perfecto derecho reglamentario a solicitar, con antelación suficiente, la información por escrito que desee antes de la comparecencia.

Para el turno de réplica, el señor Camisón tiene la palabra. Por favor, con brevedad, porque llevamos un enorme retraso.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Con mucha brevedad, señor Presidente. Efectivamente, S. S. ha clarificado

que los Diputados tenemos opción a cuantos documentos nos sean necesarios, y por eso tenemos el artículo 7 del Reglamento, que, efectivamente, utilizamos con frecuencia. Pero no es ése el caso. El caso es que sería de desear, para una comparecencia transparente y puesto que se ha reiterado en todas las comisiones anteriores, que esta Comisión dispusiera, si es posible, de estos documentos, que solamente con haberlos tenido 48 horas antes hubiera sido suficiente, y no esta mañana. Lo decimos siempre, lo decimos otra vez: si es posible, que se haga y, si no, qué le vamos a hacer. Pero la solución no está en utilizar el artículo séptimo, porque lo estamos utilizando todos los días, y la prueba es que la preparación de datos que yo he tenido que hacer para esta ocasión, la he sacado justamente de esa vía que ha indicado el señor Presidente.

Señora Presidenta, duda de que me pueda molestar el que estaría en su ánimo, si fuera posible, si hubiera plaza, nombrarme inspector de la empresa pública Renfe. No me molesta. Sencillamente, le agradezco su predisposición, porque lo único que demuestra al admitir esto, es que estoy haciendo con toda honestidad la función que me asigna la Constitución, que es hacer una oposición responsable. De eso se trata, e intento hacerlo. Por tanto, de molestarme, nada, en absoluto. Le agradezco su predisposición.

Por supuesto, no voy a entrar ahora en cuestiones en las que es muy difícil que nos pongamos de acuerdo, como la deuda sólo histórica y la total, porque no hay que olvidar que esa deuda total, aunque se haya acordado las condiciones de quién debe satisfacerla o cuándo, el hecho es que esa deuda no la ha producido Iberia o Vivienda, la ha producido Renfe; Renfe, a lo largo de los últimos años, la ha creado. Por tanto, cuando hablamos de Renfe tenemos que hablar de todas sus consecuencias, de la gestión y de los hechos que se derivan de esa gestión, y uno de ellos es esa deuda tremenda, como una losa, que pesa no sobre Renfe ni sobre la señora Presidenta, no sobre ella, como dice con ese aplomo, pesa sobre los españoles en su conjunto, y es efecto de una gestión de estos años, y tenemos que seguir hablando porque es un hecho histórico que está ahí. Por tanto, cuando hablemos de Renfe, necesariamente saldrá esta magnitud, que no es un fantasma, que es real.

Por otro lado, la señora Presidenta no da trascendencia a la magnitud del concepto viajeros/kilómetro. Nosotros disentimos, creemos que sí, porque es como si dijéramos que en una fábrica de neveras no se hablara del número de neveras que se venden, o un productor de naranjas no especificara o tuviera en cuenta los kilos de naranjas que vende al año. Nosotros creemos que es importante este concepto, porque es el que va a marcar la evolución futura de la empresa y todo su resultado económico, va a marcar si puede o no aguantar la competencia con el resto de modos de transporte. Señora Presidenta, yo realizo con mucha frecuencia un corredor de transporte que es Madrid-Extremadura, y conozco perfectamente el modo ferroviario, el modo de carretera, e incluso el de carretera por autobús, y estoy viendo que en la marcha de los últimos años los otros modos tienen muy en cuenta el concepto viajeros/kilómetro, porque luego se traduce en la fijación de precios, y los precios son, por ejemplo, en este corredor que yo practico,

que un viaje similar en Renfe o en autobús tipo Exprés cuesta la mitad en autobús que en tren, y eso va a marcar el futuro de la empresa. Por tanto, creo que es un coeficiente, es un índice que no se debe obviar, puesto que va a marcar la evolución, de ahí la importancia que nosotros le hemos dado en el estudio comparativo que hemos hecho para esta comparecencia. Eso es todo, de momento, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Solamente quiero clarificar, antes de dar la palabra a la Presidenta de Renfe, que después del acuerdo de la Mesa y portavoces, el Gobierno recibió la petición de la comparecencia el viernes, y el Ministro de la Presidencia transmitió a la compareciente el lunes pasado la solicitud de comparecencia.

Tiene la palabra la señora Presidenta de Renfe.

La señora **PRESIDENTA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)** (Sala i Schnorkowski): Muchas gracias, señor Presidente, por colaborar a clarificar este tema. Vamos a ver si entre todos lo podemos corregir. Si nos pudieran llamar por teléfono, a lo mejor ganaríamos todos tiempo. A ver si así podemos avanzar un poco y no tenemos que hablar sobre estos temas que siempre son un poco complejos.

Quiero decirle al señor Camisón que agradezco su comprensión a las palabras que le he dicho, y me parece muy bien que la oposición haga la oposición que debe hacer, ahora bien, también le pido que me ayude a que los ciudadanos no vean la Renfe como una desgracia y como un problema. En el concepto de deuda, como en todo, hay que matizar muy bien, porque la vida está llena de matices, llenísima; todo son matices, las claridades son difíciles. ¿Que no hemos puesto ahí deuda total? Bueno. ¿Que no la vamos a poner? Yo no he dicho que no la vayamos a poner. Yo no he dicho que no esté de acuerdo; vamos a decirlo con el matiz de que una es deuda del Estado y la otra es deuda debida a la actividad, y vamos a ver si esa deuda debida a la actividad es superior a la deuda de cualquier gran empresa española, y no cito ninguna. Vamos a ver si en relación a ventas, etcétera, es superior. Creo que no y por eso digo que vamos a verlo. Vamos a ver si es superior a la de las empresas eléctricas, por ejemplo, que estoy segura de que no será así; estoy segura, pero intuitivamente, no lo he analizado.

Por tanto, como en la vida todo son matices, ¿qué he querido decir? Que al ciudadano, cuando le llegan las palabras deuda total le llega, a través de ellas, la visión de desastre, etcétera, y a mis vendedores esto les sabe mal, porque, de alguna manera, les hace que vendan menos. Si lo que se pretende es que vendamos menos, vale, pero creo que aquí lo que queremos todos es que vendamos más, porque todos estamos de acuerdo en disminuir lo que le cuesta al contribuyente. En consecuencia, utilizar el matiz es sano y es bueno, pero sin esa connotación, que no deja de ser un poquito negativa cuando le llega al ciudadano, de la losa de la deuda.

En cuanto a los viajeros/kilómetro, continuando con lo de los matices, tengo que manifestar que en ningún mo-

mento he dicho que no lo vayamos a decir y que lo queramos ocultar, en absoluto. Precisamente, y lo tiene usted aquí, la subvención de cercanías se mide por viajeros/kilómetro, y cuantos más viajeros/kilómetro llevemos en cercanías más dinero nos darán. También ahí hay matices, la vida no siempre es tan clara y por eso he explicado que en viajeros/kilómetro en largo recorrido habría que ir a una cosa que siempre es compleja, ya que para poderlo comparar tenemos que hacer una serie de análisis y explicar que las relaciones kilométricas entre ciudades, por suerte, en España están disminuyendo, estamos acercando los ciudadanos de unas ciudades a otras. Por tanto, lo vamos a poner, no se preocupe, pero con matices.

El convenio de Extremadura se lo enviaremos. No hay ningún problema, no hay nada que ocultar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Presidenta.

— **PARA DAR CUENTA DE LA CONTINUIDAD DE LOS COMPROMISOS ADOPTADOS EN RELACION AL MANTENIMIENTO DE LOS TALLERES DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) EN ALCAZAR DE SAN JUAN Y PLANES DE FUTURO CON RESPECTO A DICHS TALLERES, ASI COMO DE LA REORDENACION DE LA RED DE TALLERES DE DICHA EMPRESA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 213/000526.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos al tercer punto objeto de la comparecencia de la Presidenta de Renfe, que es para dar cuenta de la continuidad de los compromisos adoptados en relación al mantenimiento de los talleres de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe) en Alcázar de San Juan y planes de futuro con respecto a dichos talleres, así como de la reordenación de la red de talleres de dicha empresa. El Grupo demandante de la comparecencia es el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Tiene la palabra la señora Presidenta de Renfe, para aportar los datos que se requieren por el Grupo demandante.

La señora **PRESIDENTA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)** (Sala i Schnorkowski): Voy a ser muy breve.

Alcázar de San Juan es una ciudad que era un nudo ferroviario donde se cambiaban las locomotoras de vapor. Evidentemente, Alcázar de San Juan es una ciudad que ha sufrido una gran transformación, porque desde el año 1970 no quedan locomotoras de vapor. Sinceramente, si en el día de hoy se tuviera que poner un taller de Renfe, cualquiera que mirara fríamente dónde se necesita un taller de reparación de Renfe no lo pondría en Alcázar de San Juan, ni en otros muchos lugares de la península española. ¿Por

qué? Porque este taller estaba relacionado con el vapor y el vapor, creo que para alegría de todos, ha desaparecido. Esto nos lleva a que siempre hay pequeñas transformaciones en determinados talleres, lo que siempre trae consigo pequeños tira y afloja con los sindicatos y con los ayuntamientos correspondientes.

En estos momentos, los dos talleres que había en Alcázar de San Juan se unifican en uno solo, que va a ser un taller polivalente, y así se ha pactado con las fuerzas sindicales. Ahora se está yendo a los pequeños detalles, referentes a la movilidad de las personas, etcétera. Si quiere, le puedo dar por escrito todos los detalles de los problemas que puedan quedar relativos a Alcázar de San Juan.

En cuanto a la política general de talleres, les diré que la unidad de negocio se llama: Mantenimiento de material rodante, y es una unidad de negocio que ha hecho su plan estratégico para cuatro años. Las consideraciones principales para la determinación de las necesidades y actuaciones se enmarcan fundamentalmente en los siguientes criterios: las demandas de actividad, de mantenimiento, que hacen los operadores comerciales de acuerdo con las previsiones de tráfico; la idoneidad del emplazamiento, de cara a mejorar la disponibilidad y evitar desplazamientos y costes adicionales a la propia actividad del mantenimiento del material (ya le digo, con sinceridad, que muchos talleres no están donde se pondrían ahora para una empresa moderna de servicios de transporte); la adecuación de las instalaciones que hay; la racionalización de los procesos productivos, y la rentabilización de las inversiones actuales y futuras. En talleres, y de acuerdo con el contrato-programa, también estamos trabajando; constantemente se comparan los precios que demandan nuestros talleres por renovaciones o por mantenimiento con los precios de otras empresas del sector; es decir, que se trabaja a nivel de sector.

Por tanto, para determinar el plan estratégico se ha analizado el plan de producción de cada operador en el plan estratégico —ya sabe que el plan estratégico se cruzó—, las previsiones que hay, el parque actual y futuro que va a tener cada uno, el tipo de parque, la racionalización de activos, que es una cosa que están haciendo ellos y los propios talleres para reducir costes, para poder ir a unos costes similares a los de la industria privada, los incrementos de productividad, concentrar operaciones, analizar el tipo de material; en suma, adaptarnos totalmente en esta actividad a las nuevas tecnologías, etcétera; es decir, que se está en proceso de cumplir el contrato-programa y hay un plan estratégico de talleres.

Como en toda empresa, hay pequeños problemas, sobre todo de ubicaciones, talleres en los que se reduce la actividad, pero nuestra intención es ir haciéndolo todo con el acuerdo de los trabajadores y de los ayuntamientos respectivos. Para tranquilidad del señor Diputado le diré que el primer defensor de talleres —los hay en lugares donde no tienen sentido— es el propio ayuntamiento, que los defiende con uñas y dientes. La verdad es que los ayuntamientos nos prestan su ayuda para que podamos ir haciendo toda la transformación, con el fin de hacerlo cada vez mejor.

En Alcázar los problemas que hay, que los hay, se van solucionando con el diálogo con los respectivos sindicatos, lo cual a veces es difícil, ya lo saben, y con los respectivos ayuntamientos, y agradezco, señores Diputados, que ustedes también se preocupen por este tema, pero creo que Alcázar de San Juan, por lo que me explican, en estos momentos ya no tiene ningún problema muy importante.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo demandante de la comparecencia, tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RIOS MARTINEZ**: También yo voy a ser muy breve.

Antes decía la señora Presidenta de Renfe que la vida está llena de matices, pero ahora la respuesta ha sido un poco general. Renfe ha estado negociando con la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha un compromiso ligado a la actividad productiva de esos talleres y a mantener la plantilla de los mismos en el caso de Alcázar de San Juan. Esa negociación se inició en febrero o marzo, estamos en junio y dice que no hay ningún problema relevante en cuando a esos talleres, pero fíjese en lo que es el contrato-programa que tenemos delante, en cuanto al carácter general, hay una adecuación de plantillas. Empezamos el contrato-programa en el año 1994 con 41.000 trabajadores y en el año 1998 terminará con unos treinta y cinco mil y pico. Esa nueva distribución de personal, por jubilación, por los procedimientos que sean, afectará a toda la estructura de Renfe, incluida la unidad de negocio de mantenimiento.

Creo que tiene razón al decir que, si Alcázar de San Juan no está dentro de la red de alta velocidad, no reparará o mantendrá el material de alta velocidad, pero dentro de toda la actividad de Renfe hay más cosas que esa actuación. Ha hablado del vapor, pero hay más reparaciones distintas del vapor o de la máquina de tracción. Hay otro tipo de reparación distinta de la máquina de vapor que también se está haciendo. Afortunadamente, hay que reconocer que Renfe ha incrementado la captación del transporte de mercancías y la adecuación de los servicios que Renfe puede prestar o incluso ofrecer a otras empresas. En cuanto a material de transporte de mercancías, también puede ser utilizado para producir. Es decir, de lo que se trata es cómo de la historia se pasa al presente, y del presente al futuro. Aquí hay un contrato-programa y lo que le pedía es qué papel va a cumplir en el futuro Alcázar de San Juan, cuál es el futuro que debe de cumplir, con la adecuación que deba de tener, qué plantilla tiene hoy y qué plantilla tendrá al final de este proceso. Le hablo de la red de talleres. Cuando miramos la distribución en el contrato-programa, en el apartado 18, se hace una previsión de actuación en la parte de mantenimiento, infraestructuras y circulación. En cuanto a la inversión, que viene en el anexo, también hay una distribución para mantenimiento de material rodante y de tracción. Y junto con eso, quisiéramos saber qué papel van a jugar otros talleres. Por poner un ejemplo, muy controvertido, hubo un convenio con un taller como el de Aguilas, de la Comunidad Autónoma de Murcia, para

mantener una línea determinada. Hoy ese taller parece que puede tener perspectivas de futuro, en función de la transformación de determinado material de transporte. Incluso se puede utilizar para ofertar hacia otros países. Lo mismo sucede con los talleres de Córdoba.

En suma, lo que yo le pedía con esto —sé que ahora mismo, a nivel general, va a ser difícil, si me lo puede aportar por escrito, miel sobre hojuelas—, en el diseño de esos cuatro años en los que va a terminar el contrato-programa, es saber cuál es la realidad que tenemos hoy de esta unidad de negocio. En la filosofía de Renfe unen lo que se puede llamar rentabilidad de cada unidad de negocio, en sus ingresos y en sus gastos. Parten de una deuda, que también está recogida en el contrato-programa, de cada unidad de negocio. ¿Cómo se va a llegar al año 1998 con esta unidad de negocio, con la infraestructura que tiene y con la adecuación que al final tendrá? Asimismo, queremos saber la distribución de producción, papel que va a jugar cada una de las unidades y personal que va a tener. No entro en la controversia que pueda haber de si debe de estar en un sitio o en otro. Los que dirijan esas unidades de negocio plantearán lo mejor y con la realidad que tienen intentarán llegar a ello. A mí me tranquiliza que me haya dicho —se lo digo sinceramente— que está bastante avanzado en cuanto al diálogo con los sindicatos, con el ayuntamiento, que dice que se ha preocupado enormemente por este tema, como en su día todos, igual que las comunidades autónomas. Esta Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha estaba dispuesta a poner hasta 100 millones de pesetas para la firma con ustedes de un convenio para el mantenimiento del taller. En su día, otras lo pusieron. En fin, que todos están por colaborar en que eso sea así y se llegue a perspectivas de futuro. Mi idea es obtener la información precisa y, a partir de ella, hacer las propuestas que pudieran derivarse de ella para el próximo futuro. Lo hago ahora que hemos recibido la información del contrato-programa porque tenemos tres años por delante, desde 1995 a 1998 y para ver la evolución que va a tener. Y convencido de que no nos estamos poniendo unos a otros complicaciones, sino al revés, ayudándonos para que cada uno cumpla su papel. Yo, como Diputado, hago el que creo que es conveniente desde la fuerza política que represento y el alcalde y el ayuntamiento también. Y al que Dios se la dé, San Pedro se la bendiga. Éxitos serán éxitos y fracasos serán fracasos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que deseen formular preguntas con respecto a esta comparación? (Pausa.)

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Según nuestros datos, señora Presidenta, en Alcázar de San Juan hay dos talleres de Renfe, uno el de material-motor o taller de depósito, donde trabajan 90 personas, y el de vagones, con 30 trabajadores, o sea, un total de 120 trabajadores. Lo que ocurre es que las asignaciones de trabajo de ambos son muy distintas, quizás en uno falta y en otro no es que le sobre, pero está más bien abastecido de trabajo. Ante esta situación de

desequilibrio entre ambos talleres, una solución razonable en principio —y le pregunto su opinión sobre esta cuestión— es si sería razonable una refundición de ambos talleres, a fin de garantizar la seguridad de tipo social de estos trabajadores, ya que al hacer la refundición no sobrarían los trabajadores y, en el caso de que así fuera, me imagino que se tomarían todas las medidas —y así lo pedimos desde el Grupo Parlamentario Popular— para que si hubiera excedentes, quedara garantizada perfectamente la seguridad social de estos trabajadores. Por tanto, nos interesa conocer si la solución puede pasar por esta refundición de ambos talleres, que están descompensados en la asignación de trabajo.

Ya el portavoz de Izquierda Unida ha hecho referencia a las negociaciones que ha habido con la Comunidad de Castilla-La Mancha y nosotros también le preguntamos por qué esta negociación no ha culminado todavía en nada positivo y si está definitivamente cerrado cualquier tipo de solución o está pendiente de seguir adelante.

En cuanto a los planes futuros a nivel nacional de los otros talleres de Renfe, a la vista del análisis que hacemos de las previsiones del plan que hay de talleres, tanto en el contrato-programa 1994-98, como en el plan de empresa 1992-95, parece ser que la política de Renfe es de llevar a cabo el tipo de reparaciones en estos talleres y no acudir a la iniciativa privada. Es una salida que puede ser válida si se hace bien y, ante esta cuestión preguntamos si Renfe, ante esta disyuntiva, proyecta crear en esta dirección alguna sociedad filial, porque generalmente, a la vista de hechos anteriores, tenemos verdadero pánico a este tipo de sociedades filiales.

Nos gustaría que nos aclarara si esto ha existido y qué proyecto hay para llevar adelante las previsiones que se hacían en el plan de empresa y en el contrato-programa.

Estamos, pues, ante una disyuntiva de una reparación del material de red interna o de acudir a la industria particular. Nos gustaría que nos clarificara el proyecto futuro ante este hecho, teniendo en cuenta los parámetros fundamentales, que no pueden ser otros que la calidad, el coste y los plazos. Por supuesto, cualquier decisión que se adopte debe hacerse teniendo en cuenta la seguridad social de los trabajadores que están en estos talleres. En este caso hablamos de los dos talleres de Alcázar de San Juan, pero es válido para toda la red de talleres de Renfe que tiene en todo el país.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a sus preguntas y matizaciones, tiene la palabra la señora Presidenta de Renfe.

El señor **JEREZ COLINO**: Perdón, señor Presidente. Salvo que el turno que correspondería al Grupo Socialista se hiciera después...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, tiene usted toda la razón. Pido disculpas. Estaba en otro tema. Me ha pillado por sorpresa. Efectivamente, antes de contestar la señora Presidenta tiene la palabra el señor Jerez, en nombre del Grupo Socialista.

El señor **JEREZ COLINO**: Deseo agradecer a la señora Presidenta de Renfe su información, una información que, una vez más, va por la vía del ordenamiento racional de los talleres, en este caso de Renfe, y que va a suponer, evidentemente, una reordenación, tanto del número de talleres, que en este momento parece que son demasiados, como de las especialidades que se pueden ejercer en cada uno de ellos. Querría conocer —si es que se puede poner fecha— cuándo puede existir la planificación completa de talleres, tanto en las especialidades que puedan haber ahora de material motor general o de AVE o de vagones, que parece que sería el otro tipo de taller especializado.

Respecto a Alcázar de San Juan, efectivamente entra dentro también de esa órbita de racionalización del trabajo, de abaratamiento de costes en las reparaciones. Está pasando en estos momentos, de esos dos talleres de que disponía, es decir, de arreglo de locomotoras y de vagones, a una situación mixta, de tal manera que la disminución de trabajo que puede existir en el taller de locomotoras pueda integrarse en el aumento que está existiendo a la vez en el taller de vagones. Por lo tanto, esta situación de trabajo mixto, que según la información que yo tengo en estos momentos parece que se está produciendo, empieza a dar buenos resultados, puesto que está habiendo un incremento en el trabajo y en encargos de reparación de vagones. En esta dirección yo querría hacer una pregunta a la señora Presidenta de Renfe en el sentido de si Alcázar de San Juan va a ser en el futuro un taller especializado en vagones, de tal manera que se produzca un trasvase de operarios, de locomotoras a vagones, o piensa seguir manteniendo la actual situación doble de locomotoras y vagones. Digo esto en función de marcar cuál puede ser el futuro de esos talleres, que están muy bien situados respecto al conjunto de tráfico y de la red de que en estos momentos dispone Renfe, y que efectivamente tienen una larga historia, no solamente como nudo ferroviario sino como talleres de reparaciones en ambos sentidos, porque ese futuro es evidente que podía clarificar el compromiso que Castilla-La Mancha puede asumir de cara a invertir en la renovación de estos talleres, que es el convenio que en estos momentos se ha mencionado tanto por el representante de Izquierda Unida como por el del Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Presidenta de Renfe para contestar a las matizaciones y preguntas de los señores portavoces de los distintos grupos políticos.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Con respecto al tema de Alcázar de San Juan, como por fin encontré el papel que no encontraba aquí, perdido en el conjunto, les diré que se ha adoptado la decisión de integrar las instalaciones existentes incorporando los recursos del taller de mercancías y los del taller del material motor; todo va a un taller.

Durante el primer semestre del presente año se han venido realizando las obras de adecuación para que esto pueda ser posible, y el proceso se completará durante el próximo mes de julio con el traslado de los trabajadores correspondientes. En este proceso se configurará un taller

polivalente que estará capacitado para atender reparaciones tanto de locomotoras como de vagones de mercancías, y podrá ser viable el mantenimiento de la suficiente actividad como para asegurar la pervivencia del negocio en esta localidad. Después me dicen que hay cambios de personal, etcétera, pero que se pueden cubrir todas las bajas que pueda haber en el taller a través de nuestro sistema de jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas que se están produciendo de acuerdo con el plan social que firmamos con los sindicatos al final del año anterior; es decir, que se puede hacer todo dentro de este convenio marco.

Con respecto al futuro de los talleres, vamos a ver el contrato-programa con cierto detalle y lo vamos a mandar a los señores Diputados para que nos den su opinión.

No sé de dónde ha deducido el señor Camisón que no vamos a acudir a la iniciativa privada. Lo que hacemos es dar un buen uso al dinero y dar un buen uso a los recursos humanos que tenemos todos. En estos momentos nos parece que la iniciativa privada es muy importante para poder comparar costes y poder comparar calidades. Vamos a continuar trabajando con lo que tenemos en la iniciativa privada en estos momentos, y, en principio, cada caso que haya se discutirá debidamente con todos y se harán los concursos correspondientes. Yo siempre digo que lo lógico —y lo digo sinceramente— es que los trenes se conserven por el que los produce, por el que los fabrica, en vez de tener departamentos de mantenimiento. En general la gente lleva el coche al taller de la empresa en que lo ha comprado. Así debería ocurrir con los trenes. Lo que pasa es que todavía tenemos una historia muy larga, muy distinta y una manera de entenderlo totalmente distinta y habrá que ir viendo cada caso, habrá que ir viendo en cada concurso de nueva compra de material rodante qué condiciones pone la industria particular, cómo se ve desde nuestro punto de vista, cómo se usa mejor el dinero y qué es lo más económico para la empresa, si hacerlo a través de la industria privada o si hacerlo en la propia empresa teniendo en cuenta que hay unos recursos ociosos, etcétera.

Lo mismo en cuanto al tema de filiales. Ciertamente se está estudiando. Yo no sabía que ustedes tuvieran pánico; más bien me había llegado que estaban bastante de acuerdo con los temas de la constitución de filiales para este tipo de actividades secundarias. Lo vamos a estudiar.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ríos se ha excusado a esta Presidencia porque tenía otra pregunta en otra Comisión. Comunico a la Comisión que había solicitado a la Mesa, de acuerdo con la compareciente, que le contestara por escrito a las preguntas que le ha formulado. Así le ruego que lo haga a través de la Comisión.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): Así lo haremos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Por parte del señor Camisón hay alguna observación adicional?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Sí, una sola y muy corta.

Es para aclararle a la señora Presidenta que mi expresión de pánico estaba motivada —creí que lo había entendido— justamente por una filial específica: por Equidesa.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Presidenta, ¿tiene algo que añadir?

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala i Schnorkowski): No.

El señor **PRESIDENTE**: Agradecemos la comparecencia de la señora Presidenta de Renfe.

A continuación tendríamos que pasar al último punto del orden del día, que es una pregunta formulada por don Guillermo Gortázar Echeverría, del Grupo Parlamentario Popular. Habíamos citado a la una a la señora Secretaria de Estado Cristina Narbona, que era quien tenía que responder a esta pregunta, pero hoy no hemos controlado adecuadamente el tiempo entre todos, y yo asumo mi parte de responsabilidad en ello —el tema era importante y tener a la Presidenta de Renfe sugiere muchos problemas y muchas situaciones, y como siempre ha sido muy activo y muy vivo el debate— y, por tanto, por solicitud de la señora Narbona, que tiene que estar en la Conferencia del Mediterráneo en Barcelona, se ha realizado un acuerdo en privado entre el Diputado que ha formulado la pregunta y la Secretaria de Estado para excluir del orden del día la pregunta y aplazarla para otra ocasión en otra reunión de esta Comisión. Así pues, someto a la Comisión dicho aplazamiento y, si no hay ninguna observación en

contra considero que por asentimiento se aplaza a una próxima convocatoria. **(El señor García-Arreciado Batanero pide la palabra.)**

Tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Queda una pregunta en el orden del día. ¿Esa es la que vamos a dejar para otra convocatoria?

El señor **PRESIDENTE**: Sí.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Si está ahí la señora Secretaria de Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, pero la señora Secretaria de Estado ha manifestado que tiene que irse a la Conferencia del Mediterráneo sobre Medio Ambiente, a Barcelona, y que dada la hora que era, no consideraba oportuno contestar a esta pregunta con un tiempo que no es el apropiado para el contenido de la misma, y, de mutuo acuerdo con el demandante, se ha llegado a la conclusión de transmitir a esta Mesa lo que someto a hora a esta Comisión.

Si no hay ningún inconveniente considero que por asentimiento se traslada a una próxima reunión. ¿De acuerdo? **(Asentimiento.)**

Muchas gracias a todos. Gracias, señora Presidenta de Renfe.

Se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta 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