



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1996

VI Legislatura

Núm. 116

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTE: DON JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 11

celebrada el miércoles, 4 de diciembre de 1996

ORDEN DEL DÍA:

	<u>Página</u>
Comparecencia del señor Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes (Abril Martorell), para informar de las conclusiones del grupo de expertos a los que se encargó estudiar las posibilidades de participación de la iniciativa privada en la financiación de infraestructuras públicas, así como de las actuaciones concretas en que dicha colaboración se materializará. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000385)	3148
Comparecencia del señor Presidente de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, RENFE (Corsini Freese), para informar sobre:	
— Directrices y líneas argumentales de la política que va a aplicar a la empresa. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 212/000030)	3163
— Política ferroviaria que va a llevar a cabo en los próximos años, así como el contenido y aplicación de los planes de inversiones. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 212/000055)	3163

— Política que piensa desarrollar la nueva Dirección, así como de las consecuencias que tendrá sobre la citada Compañía la creación del Ente de Gestión de Infraestructura Ferroviaria (GIF). A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000387)	3163
---	------

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

— COMPARECENCIA DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES (ABRIL MARTORELL) PARA INFORMAR DE LAS CONCLUSIONES DEL GRUPO DE EXPERTOS A LOS QUE SE ENCARGÓ ESTUDIAR LAS POSIBILIDADES DE PARTICIPACIÓN DE LA INICIATIVA PRIVADA EN LA FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS, ASÍ COMO DE LAS ACTUACIONES CONCRETAS EN QUE DICHA COLABORACIÓN SE MATERIALIZARÁ. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/000385.)

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes. Vamos a comenzar la reunión de la Comisión de Infraestructuras, en la que tenemos, en primer lugar, la comparecencia del Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, don Joaquín Abril Martorell, al que le damos nuevamente la bienvenida a esta Comisión, a instancias del Grupo Socialista del Congreso, para informar de las conclusiones del grupo de expertos a los que se encargó estudiar las posibilidades de participación de la iniciativa privada en la financiación de infraestructuras públicas, así como de las actuaciones concretas en que dicha colaboración se materializará.

Como es habitual, habrá una intervención del Secretario de Estado, luego intervendrán los grupos, comenzando por el que pide la comparecencia, que en este caso es el Grupo Socialista, continuarán los demás grupos de mayor a menor, y terminará el Grupo Popular. Habrá una contestación del Secretario de Estado y, como es habitual en esta Comisión, luego habrá un turno de insatisfacciones o de precisiones, —insisto siempre en que no es un turno de réplica—, para que los grupos, muy brevemente, puedan establecer alguna posición.

Tiene la palabra el señor Secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Muchas gracias por la acogida. Vengo aquí nuevamente, como siempre digo, con mucho gusto, no vengo con la frecuencia que en otras ocasiones o en otros tiempos, pero sí con mucho interés.

La cuestión planteada es informar sobre las conclusiones del grupo de expertos a los que se encargó estudiar las posibilidades de la participación de la iniciativa privada

en la financiación de infraestructuras públicas. Yo no quiero corregir jamás a un parlamentario, porque no vengo a eso, pero la verdad es que no fue un grupo de expertos, sino una comisión mixta que se montó en el Ministerio de Fomento, que presidía yo, y a la que asistían una serie de cargos del ministerio del sistema de transportes y del sistema financiero, y algunos expertos de fuera y en una ocasión vino un grupo de constructores, no seleccionado naturalmente —un grupo de la propia Seopan, me parece recordar, o de otra organización de alcance nacional—, a exponer algunas iniciativas. De manera que no fue un grupo de expertos, sino un grupo mixto. Las conclusiones que se sacaron, teniendo en cuenta todas las aportaciones que hubo, naturalmente fueron muy valiosas, pero fueron conclusiones del propio ministerio y, en consecuencia, del propio Gobierno, las cuales servirán para trabajos ulteriores que hagamos y, en particular, algunas han quedado recogidas en la ley de acompañamiento de los presupuestos que actualmente se halla en discusión en las Cortes. De manera que la primera conclusión es que no se encargó a nadie nada, sino que nos lo encargamos a nosotros mismos, con aportaciones, como digo, del exterior.

En segundo término, el encargo tampoco era acerca de las posibilidades de la financiación privada *stricto sensu*. Hay que recordar que esta comisión anunció sus trabajos a finales de mayo y los inició en junio, el Gobierno estaba recién incorporado, y ya se sabía las limitaciones que tenían, en cuanto al déficit no presupuestario, los presupuestos del Estado o los presupuestos de las administraciones públicas en su totalidad cara a las restricciones de Maastricht, y como consecuencia, que en el manejo del presupuesto por estas restricciones había que ser verdaderamente restrictivo, valga la redundancia, o por lo menos suponía que el presupuesto iba a ser limitado. La verdad es que luego el presupuesto del Ministerio de Fomento, en cuanto a su concreción cara a la actividad de obras y de financiación de infraestructura de transporte, no ha sido tan limitado como en aquel momento podíamos imaginar, porque, como es natural, a mediados o finales del mes de mayo no se disponía de una sola cifra, que fue cuando esto se pudo anunciar. De todos modos, había una previsión de naturaleza lógica que decía que, dado que enfocábamos la recta final de la incorporación a la Unión Monetaria, era evidente que con un déficit que era ya del orden de 4,4 por ciento sobre el PIB, habría que dar un salto negativo de al menos 1,4 puntos para alcanzar el 3 por ciento del PIB y, como consecuencia, había una conclusión lógica: había que estudiar con tiempo las posibilidades que había de naturaleza extrapresupuestaria. Entonces, como era una pre-

visión lógica bastante probable, nos pusimos a ello prontamente, con lo cual no se les escapa a los señores Diputados que todos estos trabajos se realizaron en paralelo y anticipadamente a las cifras del presupuesto de que hubiésemos podido disponer, de haber dispuesto de ellas en aquel momento, lo que no era el caso.

Yo comprendo que al hacer una pregunta parlamentaria se está muy restringido para que no sea muy larga, pero la naturaleza de este problema tiene cierta importancia, y yo creo que es necesario haber realizado estas precisiones, sin las cuales no entendería muy bien. De manera que fue un grupo mixto, las conclusiones son del ministerio, no son de ningún experto externo, son propias, aunque naturalmente con aportación exterior. Esto también tuvo su sentido, porque el tiempo también cuenta mucho. Si se encarga un estudio a alguien externo, luego hay que traducirlo en términos prácticos y en términos políticos y eso lleva un tiempo del que no disponíamos, y aunque en el ministerio naturalmente hay expertos de toda índole y hay trabajos realizados, sin embargo las circunstancias de un cambio de Gobierno y el afrontar, como digo, las restricciones del déficit no financiero de los presupuestos cara a la Unión Monetaria, pedían trabajar a gran velocidad. Entonces, se encontró la fórmula mixta, en la cual a la vez que se tienen de primera mano todas las orientaciones políticas porque se forma parte del Gobierno, al propio tiempo se está recibiendo la savia, las noticias, las informaciones o los conocimientos que puedan aportar unos expertos, que lo fueron en el campo de transporte y en el campo de la financiación, amén de esa única ocasión en que tuvimos una recepción llamémosle pública, porque estaba todo el grupo, y vinieron una serie de constructores. De manera que se encontró esta fórmula mixta, que yo creo dio resultado en el tiempo previsto, porque al igual que en cualquier árbol de decisiones, a lo largo de los planteamientos se van desestimando, por conocimientos políticos, las cosas que son viables o dejan de serlo, con lo cual se gana mucho tiempo, como digo. Por ejemplo, estos expertos en temas de transporte plantearon cuestiones más amplias. En los países democráticos, en los países avanzados hay fuertes restricciones presupuestarias en general, independientemente de Maastricht, hay mucho gasto social, hay que limitarlo continuamente, porque se desborda todo, hay un proceso de selección. Los gastos sociales naturalmente son difíciles de cortar en términos políticos y en términos humanos, con lo cual, en general, se tiende a restringir en la práctica las inversiones; como al propio tiempo la demanda no se puede restringir, resulta que este problema se va generalizando.

Entonces nos encontramos nada más empezar con que estos expertos plantearon problemas más generales en cuanto a la insuficiencia de la capacidad presupuestaria y que en el mundo entero se iban buscando figuras impositivas finalistas o figuras que, de alguna forma, hacían recaer sobre el usuario, que es la otra cara del contribuyente pero en su vertiente de usuario, algún tipo de impuesto o de exacción para pagar o bien nuevas infraestructuras o bien elementos de conservación. Indicamos rápidamente a los expertos que éste no era el caso, porque se pretendía solucionar un tema a corto plazo y no estábamos resolviendo el

problema generalizado a nivel mundial de cómo financiar infraestructuras en unos momentos en los cuales, por razones de la dinámica propia de las democracias avanzadas, iba apareciendo crecientemente un problema.

Entre paréntesis, diré que en las reuniones de ministros de transportes de la Comisión Europea, bajo los auspicios de la Comisión Europea, está apareciendo la viñeta del transporte, que en el fondo lo que pretende es, de alguna forma, que los usuarios contribuyan. Eso está siendo rechazado, pero se va abriendo paso quizás por estos problemas de carácter más general.

Este problema y otros de naturaleza más amplia se desestimaron, no era para nada la finalidad de la comisión. Esto también lo aduzco como prueba de que si se hubiera encargado a un grupo de expertos unas preguntas relativamente abiertas o poco precisas o que no fueran susceptibles de ser precisadas, la verdad es que hubiéramos agotado la legislatura y quizás no hubiéramos alcanzado una solución. Esto no duró nada, se cortó y bajamos a los problemas que teníamos entre manos. No voy a explicar el desarrollo, porque sería una introducción que se puede llevar el tiempo que no tenemos y voy rápidamente a los temas prácticos.

En el caso del transporte disponemos de cuatro infraestructuras básicas que son: puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles. Puertos y aeropuertos están estructurados en la legislación española y en la ordenación administrativa bajo el principio de la autofinanciación, de manera que, básicamente, recogen unas tasas y esas mismas tasas son las que les sirven para su propio funcionamiento y para financiar sus propias infraestructuras.

Esto es así porque a diferencia de una carretera y de un ferrocarril, que se mueven prácticamente dentro de un solo país y, por tanto, pueden pagarse presupuestariamente, los aeropuertos, en general, y los más costosos como es natural con mayor razón, sirven para tráfico internacional; al servir para tráfico internacional y ser muy costosos presupuestariamente, cuando iba esa infraestructura completamente al presupuesto se fueron estableciendo una serie de tasas, que lo que pretenden es pagar los servicios inicialmente y, paulatinamente, el volumen de esas tasas es de tal naturaleza que paga las infraestructuras, los incrementos de infraestructuras, la renovación de las pistas, etcétera.

De manera que lo que sucede no es que los aeropuertos de España se financien con las tasas, sino que el sistema mundial de aeropuertos en su conjunto está desequilibrado, y el caso de España es particularmente revelador: vienen muchas aeronaves de otros países, por razón del turismo, aterrizan aquí y como es natural pagan sus tasas, utilizan esta infraestructura y es lógico que el conjunto de los usuarios, que no es exclusivamente nacional, sino que es mayoritariamente extranjero, pague esas infraestructuras.

Los niveles de esas tasas no son muy distintos de unos países europeos a otros, ni en general a nivel mundial. En ese sentido el sistema de aeropuertos en principio se autofinancia —eso ocurre en el caso particular de estos años que estamos analizando aquí—, y una cosa análoga sucede en el caso de los puertos, que han quedado, fundamental-

mente, para mercancías. Los temas de globalización, que salen todos los días en la prensa, conducen a un intercambio muy superior al incremento mundial del PIB en términos de comercio y de intercambio de bienes físicos, que, por tanto, necesitan ser transportados físicamente y que en general se introducen por puertos.

Esa falta de simetría que mencionaba en el caso de aeropuertos se da análogamente con el caso de los puertos, que también de alguna manera se pretende que salvo excepciones entren en un sistema de autofinanciación y de hecho así está siendo en estos pocos últimos años.

Volviendo al tema inicial, que es la financiación extrapresupuestaria, está claro que no propiamente como financiación, pero sí como regulador del sistema económico en el sentido de añadir actividad económica inducida, digamos, por los poderes públicos, por el Gobierno, por el Estado, se puede añadir, si se dispone de cartera de proyectos para el futuro —y como estos entes tienen unos ingresos bastante potentes cada año—, la capacidad de endeudamiento. Si además se dispusiera de proyectos para el futuro, es evidente que se podría añadir —no mucho comparado con los billones que se manejan en los presupuestos— una cierta actividad económica, que en el caso de la construcción puede ser muy interesante porque sirve de regulador.

De manera que nos hemos encontrado con que estos dos tipos de infraestructuras que manejan 60 u 80.000 millones de pesetas de inversión al año cada uno de ellos, primero, no son presupuestarias; segundo, no estrictamente en términos de financiación, pero sí en términos de actividad de construcción, pueden servir un poco de regulador si se dispone de unos proyectos. Esto, naturalmente, en un año como 1997, cara a Maastricht, y en un año como 1998, de vigilancia de Maastricht, puede tener su interés y su importancia.

También estos entes pueden hacer, por así decirlo, un tipo de pedidos que en lugar de tener los pagos típicos conforme se ejecuta la obra, pueden ser —como de hecho lo son en el caso de instalaciones— pagados a la entrega del bien. De manera que con eso hemos visto dos infraestructuras, no cuantiosísimas, pero sí interesantes e importantes.

En el orden que estoy llevando una tercera infraestructura, que es la de carreteras. Éste es básicamente, en términos jurídicos y cuantitativos, el caso base o caso de referencia, porque respecto de él están creadas y utilizadas las figuras básicas. El sistema presupuestario básicamente lo que hace es ir pagando las carreteras conforme se ejecutan y en el anexo de inversiones constan las que se pretenden realizar, etcétera, aunque en España también se ha practicado, de veinte o treinta años a esta parte, la figura concesional, que es la variante que hay: se construye una carretera por una sociedad privada y luego cobra a los usuarios que pasan por la carretera. Las dos figuras básicas que existen son la presupuestaria y la concesional.

Si tengo problemas cara al déficit no financiero puedo idear que en lugar de pagar el tramo de carretera que se ejecuta en un año, lo pague al terminar una carretera completa o un tramo de carretera o lo que sea. En ese caso como las

carreteras tardan en construirse del orden, para redondear, de cuatro años, es evidente que si la pago al final, cuando se termina, y supongo que la fecha de comienzo es la de nuestros días, me voy más allá de los años 1997 y 1998. Ésta es una figura de llave en mano —no recuerdo exactamente si aparece así en el documento o no, no recuerdo ahora la nomenclatura—, o de pago en una sola ocasión y al concluir la obra.

Esto no es extrapresupuestario estrictamente, es presupuestario, pero acompañado de una legislación que permite efectuar este tipo de planteamiento vamos a llamarle presupuestario —entre comillas—, por el que se puede cargar en el presupuesto dentro de unos años.

Debo advertir, entre paréntesis, que estas figuras y otras se manejan en los distintos países y gobiernos de la Unión Europea. Creo que los señores Diputados sabrán más que yo de estas cuestiones, pero resulta que en todas partes tienen problemas con el déficit no financiero de cara a Maastricht y la verdad es que se están utilizando. De manera que las carreteras es el caso base y el caso de referencia clásico es el sistema presupuestario.

Hay otro método que es indirectamente presupuestario. Yo creo una sociedad estatal, esa sociedad estatal adquiere vida propia, esa sociedad estatal construye carreteras, que naturalmente son para el Estado, y a esa sociedad estatal hay que dotarla, digamos, de un capital. Entonces aparece presupuestariamente el capital, pero no aparecen los sucesivos pagos más que en los términos en que haya que reembolsar los préstamos financieros o que no haya que devolverlos porque simplemente se prorroguen o se sustituyan por otros. Ésta es la figura de una sociedad estatal para la construcción de carreteras, que lo que hace también, y por eso lo tengo incluido, es una variante del método presupuestario; pero son variantes respecto del método presupuestario desnudo, son variantes que lo que hacen es postergar los plazos o los pagos, o alterarlos o transmutarlos.

Naturalmente, estas cosas tienen que ir acompañadas de una prudencia. Lo que fuere de estas cosas tiene que ir reflejado, como es natural, de un modo u otro, en los presupuestos y, naturalmente, ahí es donde tienen un control externo, porque hay la tentación de decir que éstas son evasiones del presupuesto. No son evasiones del presupuesto, entiendo yo, serán, en todo caso, concreciones distintas del sistema presupuestario, no tienen la concreción clásica.

El caso básico de la carretera tiene una segunda figura, que es la concesional. La concesional, a su vez, es simplemente sacar una carretera a peaje, el que entra en ella paga por el uso —es el usuario—; esto también tiene sus posibles usos que han motivado unas modificaciones legales, conocidas por SS. SS., y cuyas razones son las siguientes. Primero, existen una serie de carreteras que estaban en las zonas de mayor densidad de tráfico, como es natural, de las que algunas de ellas tienen cercano el final de su plazo concesional y la mayoría lo tienen más bien lejos. En el caso de estas carreteras lo que se pretende, que es una utilización paralela de estos temas —que ya se discutió— es lo siguiente. Nosotros podemos pretender, con un alargamiento del plazo concesional —ahora explicaré por qué nace esta posibilidad de alargamiento de plazo concesio-

nal—, decir: como al utilizar la concesión de la carretera más años se hacen más ingresos, eso se puede compensar con unos menores ingresos año a año, léase una disminución de los peajes. Como la Ley de Autopistas del año 1972 se basa en algo que es obvio, que es el equilibrio económico-financiero, en realidad esto es como un negocio a plazo fijo, se tienen tantos ingresos hipotéticos y se tiene que reembolsar el capital y se tiene que reembolsar una tasa de beneficios. Bueno, pues si yo alargó la utilización, es evidente que sale otro equilibrio con menos ingresos y, por tanto, menos peajes. Ése es un subproducto de lo que ahora voy a decir.

Evidentemente es conocido de los señores Diputados que se sacaron primero las concesiones de las carreteras con mayor volumen de tráfico. A lo largo de una serie de años, salvo la Málaga-Guadiario, creo que es, o Málaga-Estepona, no se han sacado carreteras a concesión. Ante la pregunta sobre financiación extrapresupuestaria, lo que hicimos fue ver si existía la posibilidad de sacar a concesión algunas carreteras nuevas. Al estudiar las intensidades medias diarias, que es el parámetro de utilización que existe, nos hemos encontrado con lo que cabía esperar, es decir, que las posibles carreteras nuevas o tramos nuevos que se saquen a concesión evidentemente tienen menos volumen de tráfico, porque así precisamente se sacaron las concesiones, las que más volumen tenían eran las que se sacaban y las que menos posibilidades tenían no se sacaron. ¿Qué es lo que pide esto? Pide dar una economía mejor, con unos peajes no muy distintos. Para dar una economía suficiente con un tráfico menor lo que hay que hacer es alargar el plazo, porque si no no hay manera de tener el equilibrio económico-financiero, no hay manera de que salgan las cuentas. Así nació la posibilidad de alargar los plazos de las concesiones y creo que, de momento, hasta que se sepa cómo acaban las deliberaciones de las Cortes Generales, me parece que era hasta 75. Esto no lo hicimos sin comparar o sin mirar lo que sucedía en otros países. No tengo aquí los datos, pero ninguno tenía un tiempo de concesión tan limitado como el que existía en el caso particular de España.

Habiendo hecho esa comprobación y habiendo visto que los tráficos, efectivamente, no eran suficientes, es por lo que se previó en la ley de acompañamiento que hubiese un alargamiento en los plazos de concesión. Esto también va acompañado de la posibilidad —me parece que todavía está y creo que se va a debatir en el Senado— de hacer algunas obras complementarias que de alguna forma alargasen las concesiones que tenía un determinado tramo, y que se pueden alargar porque existe tráfico a continuación que así lo pide, etcétera.

En este sentido, lo que se hizo fueron unos retoques —vamos a llamarlo así— importantes si se quiere, pero retoques al fin y al cabo, de la Ley de Autopistas, siguiendo con el equilibrio económico-financiero y los principios básicos, y procurando respetar, por otra parte, que se puedan seguir observando los equilibrios económico-financieros. Y digo observando, porque para poder cumplir unos equilibrios económico-financieros la contabilidad debe permitir que se respeten éstos y no mezclarla con negocios cla-

ramente diferentes. Ya se podía hacer algo en la praxis que se siguió, porque, tal como me informaron representantes del Gobierno anterior, se habían permitido ciertas interpretaciones, digamos, extensivas, y esto es lo que, aproximadamente, viene ahora en las propuestas que se someten, que en este momento, como digo, siguen en el Senado.

En carreteras, el caso básico, hay dos figuras principales, que son la figura presupuestaria y la figura concesional. La presupuestaria puede pagarse más pronto o más tarde con el sistema llave en mano, o mediante un pago de una sola vez, y puede permitir la figura de la sociedad estatal; no son cosas que alteren los presupuestos, aunque sí los alteran a corto plazo. Tengo que añadir que, por otra parte, como estas figuras se utilizan en los países con democracias avanzadas, esta exigencia de Maastricht nos va a permitir hacer estas, digamos, distinciones.

Al hablar de puertos y aeropuertos citaba la regulación del sistema económico en el sector de la construcción. Me parece que precisamente ayer se publicó un artículo en el que se decía que a lo mejor había llegado la época en la cual el crecimiento iba a ser sin inflación, iba a ser, digamos, sin ciclos. Pero en tanto en cuanto duren los ciclos económicos hay que tener una especie de regulación del sistema económico, en este caso, como digo, del sector de la construcción, sin recurrir a términos keynesianos, sino de otra manera, por razones que todos conocen.

Como consecuencia, aquí lo que se ve es que se ha alumbrado la posibilidad de ejecutar, con mucho cuidado y con sofisticación, una especie de regulación. Esto para el futuro, independientemente del tema de Maastricht.

La Ley de 1972 también presentaba la posibilidad de unos anticipos reintegrables, que, según sus términos, no dejan de ser una aportación económica, porque si yo le doy una tasa de interés reducida o se la doy cero, como ha sucedido, tengo entendido, en algún caso, en el fondo es un método para que aquellas concesiones que no entrasen por volumen de tráfico pudieran ser compensadas de alguna manera o apoyarlas económicamente. Eso me parece que ha sucedido con alguna de estas autopistas que actualmente pertenecen a una empresa del Estado. Éste es el caso presupuestario, y en cuanto al concesional, lo que he dicho.

Examinamos, y desestimamos, la posibilidad que existe de pago de peajes en la sombra, que es algo que se practica en una serie de países, en particular en Inglaterra, que, por la información que teníamos, no tenía peaje y empezó a introducir estas figuras. Éstas son figuras que consideramos políticamente poco prácticas y no entramos en ellas. Ésa es la razón básica de que no consten. De manera que en este proceso de investigación en principio eliminamos estas figuras impositivas especiales o finalistas y alguna otra cuestión que ahora mismo no tengo aquí.

Hemos hablado de aeropuertos, de carreteras y pasamos a hablar de ferrocarriles. El ferrocarril es básicamente la figura de una concesión por la sencilla razón de que es un sistema caro que va por unos carriles, que proponía una gran financiación y donde hasta hace muy poco no se concebía que pasasen varios explotadores por una misma línea ferroviaria. Estamos describiendo lo que en carreteras se-

ría una concesión, es decir, que el que quiera pasar por un canal tiene que pagar, el que quiera pasar por una carretera paga un peaje y el que quiera pasar por un ferrocarril lo que paga es un billete, el cual va a parar a una empresa ferroviaria que tiene su cuenta de explotación. He comentado antes el caso de carreteras, porque puede entenderse más fácilmente que el ferrocarril es una especie de caso particular de las carreteras, y es básicamente concesional porque desde hace poco tiempo se intenta que haya en Europa una concurrencia. El sistema —yo no voy a emplear un tiempo en explicarlo, porque no lo tengo— de liberalización es muy limitado, más bien es para la carga, todavía no se ve claramente que concurren demasiados transportistas de pasajeros sobre un mismo tramo. La Unión Europea va avanzando en este sentido y todos los ferrocarriles, y en particular Renfe, están trabajando en analizar todas sus cuentas, en hacer sus unidades de negocio, su *business units*, para ver cuáles son rentables y cuáles dejan de serlo. En una palabra, se están preparando para un futuro en el cual concurren más de un explotador, en cuyo caso lo que habría sería una concesión aplicable a varios.

Igualmente nos hemos encontrado con que el presupuesto de infraestructura ferroviaria es claramente inferior al de carreteras. Yo no sé si es el caso de todos los países. Tal como se ha expuesto en el informe Rouvillois, en Francia, han debido invertir bastante en ferrocarril del llamado de alta velocidad en los años pasados, hasta el extremo de que la deuda de la SNCF es importante y ahora van a ir a un diseño semejante al que aquí existe, en el que se separa la compañía explotadora —la sociedad de ferrocarriles francesas—, por una parte, y, por otra, la producción de infraestructuras, que será responsabilidad del Estado, bien directamente a través de sus propios medios o bien por una agencia dependiente enteramente de la Administración francesa. En el informe que yo leí no tenían definido cómo. La razón que daban es que los tráficos que había previsto la sociedad francesa de ferrocarriles en la práctica habían resultado ser la mitad con lo cual los ingresos también serían aproximadamente la mitad. Añadían que la competencia, en términos económicos, de los billetes de avión o del transporte por autobús era fortísima, por lo cual los ingresos de los ferrocarriles franceses habían bajado sustancialmente. Ante ese error del planeamiento van a buscar otra solución. Yo supongo —no he tenido tiempo de ver esas cifras—, en términos prácticos, que sus presupuestos ferroviarios de creación de infraestructuras han debido ser en años pasados bastante importantes. En el caso nuestro, hubo una cosa semejante en la época en que se construyó el AVE en Madrid, pero luego han bajado los presupuestos de creación de infraestructuras ferroviarias y son claramente inferiores.

Lo que tiene el ferrocarril a diferencia de la carretera es que es una inversión concentrada. Si uno imagina que construye el AVE Madrid-Barcelona, que tanto salta a la prensa, es una inversión concentrada, está en un único tramo. Cualquiera cosa que se piense en carreteras, dada la infraestructura existente, es algo dispersa, es un cúmulo de carreteras que están en muchos sitios. Aquí puede ser una inversión concentrada. En la práctica lo que se hizo fue pensar que

podían derivarse fuera del presupuesto, creando un ente productor de infraestructuras ferroviarias que se pudiese dotar de fondos procedentes de privatización o de otros, en cuyo caso serían fondos financieros —fondos no procedentes del presupuesto que se computa para el déficit no financiero—, por lo tanto, no sería computable. En este tipo de inversión con un ente ferroviario que derive ingresos, como es el caso del ferrocarril, que le pagan unos billetes necesariamente, sucede como con una carretera que, salvo que la haga de concesión, no se puede cobrar a nadie, salvo que se ponga un peaje nacional, cosa que se desestimó.

Como digo, en el caso del ferrocarril se dan las siguientes circunstancias. Primero, que es o puede ser una inversión concentrada si se emprendiese una cuestión como el AVE Madrid-Barcelona (estoy hablando a nivel de la comisión, como es natural). Segundo, es una inversión en un ente o en una sociedad que puede derivar ingresos, porque, aunque haya alguna excepción, en general, todo el mundo que sube a un tren paga; por lo tanto, deriva ingresos. Esto, en términos de los criterios para computar en el déficit no financiero de Maastricht, aunque no están fijados formal y finalmente, todas las exploraciones que se hicieron con la comisión y con los elementos que computan el SEC —los criterios de cómputo— conducen a decir que las inversiones de los entes que tienen ingresos no se computan presupuestariamente en el déficit no financiero. Aquí concurrían unas circunstancias en virtud de las cuales se podía concebir un ente creador de infraestructuras que se alimentara financieramente no de los presupuestos normales, cuyos ingresos derivarán, como es natural, porque así lo establece la Directiva 91/440, relativa a ferrocarriles —que se ha de pagar un canon al que tiene la propiedad de la infraestructura, en este caso a este ente—, y que, por lo tanto, al derivar ingresos tampoco computa; de manera que se puede alimentar financieramente fuera del presupuesto de gasto normal, puede ingresar y no se computaría la inversión correspondiente obligadamente, sino que quedaría fuera del cómputo. Éste es un mecanismo que se consideró oportuno crear.

La pregunta que se me ha realizado —y con esto concluyo— versa sobre las posibilidades de participación de la iniciativa privada en la financiación de infraestructuras. En realidad, era financiación extrapresupuestaria. Fue un grupo de trabajo del Ministerio junto con unos expertos que concluyó, de todo este análisis que acabo de describir, que las figuras que están en la ley de acompañamiento son el ente gestor de infraestructura ferroviaria, que se llama GIF —las razones son las que he dado—, y la creación de sociedades para la construcción de obras públicas, que depende de las circunstancias que no se active. Se introdujo una modificación de la ley de autopistas, por las razones que he señalado, y unos contratos con abono total del precio, vulgarmente llamado llave en mano, cuestiones que nos fuimos encontrando en este proceso de análisis.

El trabajo del grupo conjunto, no el de expertos, terminó el 31 de julio y a lo largo de agosto y septiembre lo que se hizo fue traducir en términos jurídicos, con una discusión bastante amplia, estas posibilidades e insertarlas en el proyecto de ley de acompañamiento.

Éste ha sido el conjunto de trabajos realizados.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la intervención de los grupos. Como peticionario de la comparecencia tiene la palabra, por el Grupo Socialista, don Genaro García-Arreciado, a quien como Presidente y en nombre de toda la Mesa se la damos con verdadera y cordial satisfacción.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Quiero darle las gracias, señor Presidente, por la cordialidad y la satisfacción con la que me da la palabra, así como al señor Abril Martorell.

Yo sé que usted viene aquí con gusto y con interés, señor Abril Martorell, pero la verdad es que nosotros lo recibimos cada vez con más gusto y cada vez con menos interés, porque lo que nos ha manifestado aquí hoy no responde a una petición de comparecencia, que tiene objetivos muy concretos. No era una pregunta, no era pedirle su opinión sobre los sistemas de financiación dentro del presupuesto, fuera del presupuesto, por concesión, por peajes blandos, sino pedirle información —por otra parte, ha salido en los periódicos de este país, nos consta que de fuentes absolutamente solventes no desmentidas por el ministerio— de las actuaciones concretas en las que se materializarán las conclusiones de esta comisión. Además del error mío al llamarla comisión de expertos, los resultados de sus trabajos dejan bien a las claras que no era verdaderamente una comisión de expertos.

Sostiene S. S. sobre los trabajos de esa comisión interna —com usted la llama— que el Gobierno tomó sus decisiones particulares y estableció las conclusiones que parecían más adecuadas. Yo me permito dudar, no de su palabra, sino de la absoluta solvencia de lo que usted dice. Porque cuando se habla de una serie de resoluciones que requieren el esfuerzo compartido de las empresas constructoras de este país y de los sectores financieros que las financian, no resulta del todo creíble que las conclusiones se hagan al margen de quienes van a tener que poner esos cientos de miles de millones que son precisos para completar la inversión pública. No me cabe duda de que las conclusiones las formuló formalmente este ministerio y usted como presidente de esa comisión interna las conocía, por ello me parecería disparatado que esas conclusiones no fuesen el resultado de unas reflexiones, siquiera en el terreno de las disponibilidades financieras que el sector está dispuesto a aportar a las inversiones y que, por lo tanto, tendrían algo que decir.

No importa ya cómo han ocurrido las cosas. Ustedes han perdido una excelente ocasión de crear una verdadera comisión de expertos a través del diálogo con los partidos políticos. A propuesta de este grupo parlamentario se introdujo en el Plan Director de Infraestructuras la necesidad de buscar vías de participación del capital privado en la financiación de las infraestructuras públicas. Había una clara coincidencia en el diagnóstico de que por las circunstancias económicas que viven los presupuestos de los países europeos en estos momentos y por la creciente y conveniente demanda de servicios e infraestructuras que requieren los territorios para ser competitivos, era preciso complementar la inversión pública con otro tipo de inver-

siones extrapresupuestarias. Y nos dejaron de lado, señor Secretario de Estado y llevaron ustedes al señor Martínez Izquierdo, cuyas opiniones al respecto son conocidísimas por esta casa, reflejándose claramente, no en las conclusiones, que no conocimos, aunque queríamos conocerlas, y seguimos sin saber cuáles han sido pero sí sabemos las coces —con perdón de la expresión— que las conclusiones han producido en la ley de medidas fiscales de este año.

Ustedes nos han dejado de lado y a través de ese grupo interno han intentado introducir una revolución copernicana en la financiación de la obra pública en este país. La situación, en nuestra opinión, señor Abril Martorell, es que faltan veinticinco días para que usted gestione un presupuesto de más de 500.000 millones de pesetas y tengo la desagradable impresión de que no sabe usted en qué va a invertir ese dinero, cuáles son las prioridades —me refiero lógicamente a las cantidades extrapresupuestarias, no a las que constan en este presupuesto—, cuyo destino, más o menos con la tolerancia con la que se han de hacer estos presupuestos, coincidirá con lo que consta en el anexo de inversiones. Queríamos haberlo sabido hoy y no hemos tenido el gusto de escuchar en su información más que reflexiones muy valiosas sobre la filosofía general de cómo intentar burlar a Maastricht en 1997, olvidándonos que Maastricht sigue después de 1997 —el empeño alemán en el pacto de estabilidad lo deja bien claro, haciendo las concesiones que están haciendo últimamente— y que no se acaba el rigor presupuestario. Este grupo mantiene, incluso, serias dudas de que los sistemas del SEC no incluyan como deuda los 100.000 millones de activos financieros que hay en los presupuestos. Pero aunque fuera así, usted ha dicho, sorprendentemente, que todo esto no es más que un truco, mejor dicho, un instrumento —por no utilizar una palabra que puede tener un sentido peyorativo al que no me quiero ni acercar— para ajustar el déficit de 1997 y cargarlo a los futuros ejercicios. El problema es que lo hacen ustedes con una ley de medidas fiscales abstrusa, completamente opaca, de la que esta Cámara no puede saber ni dónde ni cómo ni cuándo ni a quién ni por qué se van a gastar, nada más y nada menos que 100.000 millones de pesetas, cuyo origen ya es dudoso. El origen está en las ventas que se produzcan por el Estado de algunos activos que se piensan trasladar al sector público. Por supuesto que esas operaciones se ejecutan y que realmente el Ministerio dispone de esos 100.000 millones de pesetas de mis impuestos, señor Secretario de Estado, yo no sé —le he llamado para que me lo diga y sigo sin saberlo— en qué se va a gastar usted 100.000 millones de pesetas que son fantasmas elásticos e indisponibles. Son elásticos porque sirven para todo. Sirven para financiar el AVE con Barcelona y con la frontera francesa. Al Grupo Vasco se le dice que no se preocupe porque también de ese dinero va a salir lo que sea preciso para la y griega vasca, la nueva salida norte de Madrid por Guadarrama para conectar con Valladolid y con el noroeste se le imputa a esos 100.000 millones, así como los 40.000 millones de los accesos a Madrid, hasta el extremo de que hoy, señor Secretario de Estado, se ha quedado usted sin dinero. Hoy el señor Ministro de Fomento dice que 40.000 millones —y son los únicos que hay en ac-

tivos financieros para obras en carretera— se van a dedicar a los nuevos accesos de Madrid. Y los 60.000 millones que hay —y es conocido por todos nosotros— destinados a ferrocarril se aplicarán casi exclusivamente para financiar el AVE de Barcelona a la frontera francesa.

Me dice también, señor Abril Martorell, que rechazaron ustedes las fórmulas de los peajes blandos y de los peajes en la sombra. Sería su intención rechazarlas, pero aquí se va a producir una ampliación del plazo de conexión de las autopistas, precisamente a cambio del establecimiento de nuevos peajes. Ampliación del plazo de concesiones. Con las prisas con que nos han obligado a debatir los presupuestos, nos vemos obligados a repetir ahora que mostramos nuestra más radical disconformidad. Las empresas concesionarias de autopistas obtuvieron sus títulos habilitantes con unos estudios de equilibrio económico-financiero a 50 años. Como usted comprenderá, cuando se hace un estudio económico-financiero a 50 años, los costes o los ingresos de los últimos diez y hasta quince años, me atrevería a decir, cualquiera que sea la tasa de descuento que se aplique al actualizarlo, no supone nada, no afectan al equilibrio económico-financiero. Ustedes, en algunas autopistas, están operando precisamente en este tramo de los 10, 15 últimos años y, a cambio de nada, señor Abril Martorell, ustedes van a dar decenas de millones, y quizá centenares de miles, a empresas concesionarias de autopistas.

Y esto por no hablar —ya que tampoco usted dice nada al respecto— de las sociedades estatales. La ley de medidas fiscales dice que se crearán una o varias —las que vayan siendo convenientes en cada momento, según vengán las cosas— sociedades estatales, que quedan excluidas de la Ley de Contratos del Estado, cuyas obras no requieren el certificado de disponibilidad de crédito, así como en las de llave en mano. Por cierto, en Europa se utiliza ese procedimiento obra por obra; es decir, cuando hay una obra se establece el procedimiento concreto de financiación de la obra, pero no hay una ley tan ambigua, tan general, tan poco específica como ésta, que lo introduzca como un principio legal, y para esas obras que se realizan con contratos llave en mano tampoco queda establecido cómo se paga. Dice usted que se pagaría al finalizar la obra. Yo dudo de que en este país haya empresas constructoras que resistan en sus activos la valoración de esas obras hasta la completa finalización de la misma. Ocurre eso u ocurre que en este país no hay más que dos empresas que, desde luego, están frotándose las manos de satisfacción porque saben que el peso fuerte de financiación extrapresupuestaria les va a producir un doble beneficio: en primer lugar, que las obras van a ser para ellos, con el beneficio industrial correspondiente y, en segundo lugar, que los bancos propietarios de esas empresas constructoras van a ser los que hagan el negocio. Es decir, algo parecido a lo que pasó con las centrales nucleares, ya que en este país hubo quien hizo negocio doble: como empresa constructora y como banco que financiaba a esa empresa constructora las centrales nucleares que se construyeran.

Además —ha vuelto a insistir en que se ha rechazado el procedimiento del peaje—, el artículo 124.8, que habla de los contratos llave en mano, deja meridianamente claro

que el Gobierno podrá acordar la financiación de todos o parte de los pagos previstos mediante el cobro de la correspondiente tasa o peaje; es decir, que en este país va a haber millones de ciudadanos que no van a saber si la carretera que se está construyendo va a ser de peaje o no. Los Presupuestos Generales del Estado no van a saber cuánto dinero público se está utilizando al margen del presupuesto, y el año que se terminen esas obras, según las previsiones que ustedes establecen en la ley, va a ser un año de infarto, con perdón, en los presupuestos de este ministerio, porque, con lo que ustedes dicen, ese año tienen que aparecer en los presupuestos, con carácter preferente, las cantidades totales para el pago de las obras.

Me produce tristeza señor Martorell, que no quiera o no pueda usted, lo cual sería más grave, explicar claramente en esta Cámara cuáles son las previsiones materiales concretas de desarrollo de los tres artículos de la ley de acompañamiento en los que se recogen las supuestas conclusiones de la comisión que se formó en el ministerio. No puedo creerme, señor Secretario de Estado, que a 25 días del ejercicio presupuestario en el que usted tiene que aplicar esta norma no haya en la Secretaría de Estado una idea más aproximada a la realidad de la que usted nos ha manifestado aquí. Yo le rogaría que en el turno de réplica, al que tiene derecho, concrete un poco qué se tiene pensado, a qué autopistas se les van a aumentar los períodos de concesión, en qué plazos, a cambio de qué, cuál va a ser el peaje que se rebaje, qué carreteras van a ser financiadas por el sistema llave en mano y si sobre ellas se va a pagar o no peaje, qué carreteras —no hablo del GIF, porque después hay otra comparecencia destinada a hablar del órgano gestor de infraestructuras del ferrocarril— de las contempladas en el plan director, de las que están en el horizonte de obras del ministerio, se van a financiar por los procedimientos que ustedes establecen en la ley de medidas fiscales.

Ésta era la intención de la comparecencia y no una pregunta, señor Abril Martorell, que se la hago por escrito. Quería conocer información concreta y la información que usted nos ha dado aquí hoy no justifica, al menos, mi sueldo, no sé si el suyo; yo me voy hoy de aquí sin la información a la que creo tener derecho como representante de los ciudadanos y portavoz de un partido de esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: En principio, quiero decir que, si no hay inconveniente, el tiempo nos lo vamos a repartir entre mi compañero Mariano Santiso y yo.

Le doy la bienvenida al señor Abril, aunque tengo que decirle que en esta comparecencia no ha aclarado ningún aspecto de interés. Nos ha hecho una exposición de lo que ya es conocido por todos los grupos, las previsiones que vienen en la ley de acompañamiento y, por tanto, ha hecho un reconocimiento explícito de que hay que mantener niveles de inversión, pero que, al mismo tiempo, no figuren en los presupuestos con motivo de los plazos de convergencia y la política monetaria.

Nosotros creemos que ha aclarado muy poco en esta comparecencia, por lo que vamos a hacerle algunas preguntas, a ver si puede responderlas.

Se han decantado totalmente por el mecanismo de cofinanciación que nos venían adelantando en otras comparecencias, tanto el Ministro de Fomento, señor Arias Salgado, como otros. Nosotros tenemos serias dudas acerca del futuro, de cómo vamos a poder ejercer un control del gasto si se trata de unos gastos económicos que no figuran en los presupuestos. Aparte de las cantidades que figuran en los presupuestos, hay inversiones que el ministerio tendrá proyectadas, pero que, hoy por hoy, desconocemos. En el futuro, éste puede ser un problema importante y ahí nos surgen preguntas que deberían ser contestadas: qué niveles de endeudamiento piensa alcanzar este Gobierno con la financiación extrapresupuestaria, con esta financiación compartida con el sector privado; qué intenciones inversoras tienen para el próximo ejercicio de 1997 aparte de las presupuestadas. En estos momentos, su ministerio deberá conocer el grado de inversión y dónde se va a hacer. Creo que es importante que conteste a estas preguntas, que nos dé una mayor información.

Hay otro dato que para nosotros es relevante, y es que, por declaraciones periodísticas del señor ministro, conocemos por dónde van a ir estas inversiones. Se ha anunciado que en los próximos años se pueden construir cerca de 300 kilómetros de autopista y que puede haber una inversión cercana a los 500.000 millones de pesetas. A nosotros no nos parece razonable que los planes del ministerio sean conocidos a través de la prensa y que esta Comisión y estos Diputados desconozcamos cuál es la previsión del ministerio. Por eso, la pregunta concreta tiene que ser la siguiente: ¿Cuál va a ser la inversión real del Ministerio de Fomento en 1997, aparte de la que ya figura en el presupuesto?

El señor Abril no desconocerá que estas nuevas técnicas de financiación están causando una auténtica revolución en el sector privado, están produciendo movimientos muy fuertes de fusiones empresariales en el mercado de obras públicas en el que operan las grandes constructoras, y, con motivo de los planes futuros, se está reduciendo bastante este mercado, que ya de por sí era restringido y que en el futuro próximo se va a ir reduciendo bastante más como consecuencia de estas fusiones.

Nosotros tenemos serias discrepancias con esta política porque, al final, lo que van a hacer es que la gran tarta de las inversiones del Estado se la van a repartir unos pocos privilegiados y el resto se va a quedar fuera. Le quiero preguntar si no les preocupa el sector empresarial, cómo va a quedar el resto de este sector empresarial y cómo van a quedar estas pequeñas y medianas empresas que se mueven dentro de este ámbito y que, como consecuencia de la actuación política de este Gobierno, se van a quedar fuera del mercado de contratación. Hay una percepción en la gran mayoría de las pequeñas y medianas empresas de que este mercado se desregula mucho más de lo que ya estaba, que van a tener enormes dificultades de subsistencia y se van a poner en peligro miles de puestos de trabajo.

Debo decirle que, como ya viene siendo habitual en todos los ejercicios, con motivo de no tener muy claro de cuáles son los objetivos y qué inversiones se hacen, el sector que se mueve en torno a la contratación vive siempre de una inestabilidad importante, lo cual es motivo del mal funcionamiento de muchas de estas pequeñas y medianas empresas. Con estas medidas se le condena a la mayoría de estas empresas a la subcontratación, con lo que esto conlleva, contratos abusivos, estar siempre sujetos a fórmulas de pago que los adjudicatarios estiman convenientes en función de su beneficio, y por tanto yo diría que el sector corre serios peligros.

Ahora le voy a ceder la palabra a mi compañero Mariano Santiso, con lo que termino mi intervención.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Santiso. Le ruego que tenga en cuenta que comparten el turno.

El señor **SANTISO DEL VALLE:** Intentaré centrarme sólo en dos aspectos, uno, el GIF, el Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias. Precisamente la inquietud que ha causado al ámbito ferroviario ha supuesto que el comité de empresa de Renfe haya convocado hoy tres días de huelga como rechazo a este planteamiento. Las medidas fiscales de acompañamiento no solucionan el problema, creo que se ha aumentado la inquietud manteniendo, por ejemplo, el artículo 135. Una cosa es que aquí se haya intentado explicar por todo el mundo que el GIF solamente va a gestionar las nuevas infraestructuras, pero lo cierto es que el artículo 135 abre esa posibilidad. Eso ha generado una importante inquietud con el resultado de tres días de movilización para los próximos días de Navidad.

Creo que no se ha hecho un esfuerzo por haber aclarado las cosas, y, sobre todo, haber retirado un artículo que era redundante con lo que ya contemplaba el artículo anterior. Se trata de garantizar que el servicio ferroviario va a continuar siendo un servicio público. Una cosa son los mecanismos de financiación de infraestructuras, que se pueden discutir o ver cómo son más eficaces y evitar las dificultades que plantean los criterios de convergencia, y otra cosa es abrir expectativas que lo único que hacen es incrementar la inquietud sobre la posible parcelación o troceamiento de Renfe.

En esa misma línea, deseo insistir en que ya existen unidades de gestión en Renfe, que todavía están mal diseñadas, sobre todo en su evaluación de costes, que en definitiva es una separación contable de las imputaciones de actividades dentro de la empresa. Quizá hubiera sido mucho más sensato en este momento hacer una especie de balance de situación, cuál es la situación unidad de gestión por unidad de gestión, cuáles son las debilidades del sistema, si es que habría que corregirlo y, a partir de ahí, intentar hacer un planteamiento de política ferroviaria general.

En segundo lugar, creemos que las inversiones en ferrocarril continúan siendo insuficientes. En tercer lugar, todos estos mecanismos extrapresupuestarios someten al propio ministerio y a las posibles realidades de inversiones a una tremenda incertidumbre. Si sumamos todas las privatizaciones que hay que hacer para esta especie de gasto extra-

presupuestario, solamente en industria hay que vender más de 460.000 millones. Aquí, además de las cantidades ya citadas, tenemos también otro documento que me gustaría que al menos comentase brevemente, que han puesto encima de la mesa los sindicatos mineros estos días, sobre 300.000 millones para infraestructuras en las comarcas mineras. Supongo que, aunque sea industria quien lo ha presentado, su ministerio lo conocerá. Como en el ingreso para esos supuestos fondos o incluso infraestructuras ya se cita qué tipo de carreteras van a ser, nos gustaría saber cómo piensan gestionar estos 100.000 millones-año, cuáles van a ser esas ventas que en teoría hay que hacer, porque yo creo que están entrando en una situación donde va a ser muy difícil realizar, por una parte, el propio presupuesto, y, por otra, continuar en esta política donde hay más gastos extrapresupuestarios que en algunos ministerios. Se introduce una preocupación que en determinados sectores va a crear bastantes problemas, sobre todo, si se pretende al final que los entes implicados tengan que aceptar en algunos casos determinados fondos cuando su origen es la descapitalización de sus propias zonas. Por simplificar, no se puede vender Ensidesa para solucionar el problema de Hunosa.

Todo esto queda fuera del debate real, parlamentario, serio, para que podamos saber qué va a pasar en cada ministerio y cuál es la política en varios aspectos. No quiero alargarme más porque luego va a comparecer el presidente de Renfe, pero sepan que todavía están a tiempo. Es muy sencillo, si en el Senado eliminan el artículo 135, se ahorran ustedes la huelga de Renfe.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor Secretario de Estado, señor Abril Martorell, reciba nuestro saludo cordial en esta comparecencia. Le agradecemos su información, que valoramos en lo que verdaderamente pretendía.

En esta intervención quisiera exponer dos o tres reflexiones respecto a lo que han comentado usted y otros intervinientes, sin entrar en contradicción con nadie, reflexiones que se refieren básicamente a la opacidad del tema extrapresupuestario. Durante años nosotros apoyamos al anterior Gobierno, pero estimamos que nuestra paciencia fue demasiada, porque aunque se reflejaban en partidas presupuestarias, después no llegaban a realizarse y algunos proyectos se encuentran después en algún cajón de sastre. No deja de ser otra forma extrapresupuestaria de hacer inversiones, dejarlo centrifugando para el presupuesto del año siguiente. El único problema es que si cambia el propietario del cajón de sastre, se producen incorrecciones que más o menos han podido solventarse. Alegrémonos de ello.

El PDI tampoco aclaraba nada. En el PDI, páginas 414 hasta prácticamente el final, en la sección 6.ª, relativa al marco económico y financiero, se nos explican las actuaciones extrapresupuestarias, pero el PDI no define nada.

En todo caso, si hubiésemos tenido que ser tan concretos —y admitíamos que no podíamos serlo, si bien en intervenciones en la Comisión, por ejemplo, del señor Posada y del señor Borrell llegamos al acuerdo de admitir ciertas fechas—, desde el año 1993, desde que empezaba el plan, ya tendría que haberse articulado la participación del capital privado que tendría que contribuir en la parte correspondiente en los años transcurridos. Del orden de un 30 por ciento de aquellos 18 billones ya tendría que haber venido por la línea privada. No se definía ningún tipo de forma sino que se daban esquemas.

Nosotros creemos que los programas deben irse presentando y ver cómo se realizan, tal como lo estábamos admitiendo en el PDI, porque en el PDI durante muchos años el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente estuvo trabajando con muchos programas-puente. El programa-puente lo solucionaba todo. Los programas parciales debían presentarse por grupos para cuatro o cinco años, según hubiese que ir ajustando los detalles. Verdaderamente, no vimos ninguno de aquellos programas. No dio tiempo desde 1993 a 1996 a ver ningún programa desarrollado por el ministerio. Por lo tanto, opacidad relativa. Cuando hay planes a tan largo plazo nosotros tenemos muy claro que hay una serie de elementos que tienen que venir con el tiempo y, por lo tanto, hay que trabajar sobre ellos y presentarlos poco a poco.

Pertenezco a una demarcación donde si viajo por carretera, y quiero hacerlo con seguridad y con economía de tiempo, no tengo que hacer otra cosa que pagar peaje, porque nuestra zona no tiene prácticamente carreteras de tipo nacional en forma de autovía desdoblada u otras posibilidades que tiene la red nacional. Respecto a los peajes y a la ley que se va a presentar en estos días en el Senado, nos parece bien, porque en nuestra zona, que es una de las que mayor parte del peaje está pagando, nadie se cree que al terminar el plazo de concesión dentro de diez, quince o veinte años el peaje vaya a desaparecer. Todo el mundo sabe que se seguirá pagando peaje. Por lo tanto, como representante de esta zona creo que es válido poder aplazar la concesión y pagar menos peaje para evitar alguna que otra discriminación, a pesar de que alguien dirá que eso no es verdad. Nosotros sí consideramos que damos solidaridad por muchos lados y no recibimos por otro la que nos correspondería.

Por consiguiente, dejo aquí mis reflexiones. Señor Abril Martorell, agradezco su información y valoro verdaderamente que usted nos haya contestado al texto concreto de la pregunta que se le había hecho.

El señor **PRESIDENTE**: El portavoz del Grupo Mixto, señor Rodríguez, tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Seré brevísimo, solamente para expresar la preocupación del Bloque Nacionalista Galego en relación a que la intervención del señor Abril Martorell ha estado muy condicionada por lo que son las perspectivas de Maastricht en el sentido de que nos ha hablado abiertamente de una serie de trampas o de ingenierías financieras para que saliesen las cuentas durante

estos años inmediatos. Consideramos que articular todo un plan de infraestructuras o un modelo de desenvolvimiento de las infraestructuras en el Estado español en función de una contabilidad que todos sabemos que es un poco tramposa o engañosa no es el mejor camino político, pero, como se va a optar por esa vía, quería expresarle algunas reservas o preocupaciones.

En primer lugar, cuando habla de una sociedad estatal con capital dotado presupuestariamente, pero que puede posponer los pagos, con toda la prudencia del mundo, a las constructoras que realicen los tramos de carreteras, quiero reincidir en lo que ya se dijo del peligro de concentración monopolista que va a llevar consigo este método, en cuanto que, efectivamente, las concesionarias serán dos grandes empresas y después se desarrollará un tipo de subcontratas en condiciones realmente leoninas.

En segundo lugar, hablando de sociedades estatales, hay un modelo, que usted justificó en nombre de los muchos gastos que había y de la conexión con el tráfico internacional, que es el transporte de puertos. Habría que analizar hasta qué extremo ese modelo, en todo aquello que tiene de funcionamiento autónomo y privatizador y desligado del control político de las zonas donde están situados los puertos, no fue tremendamente dañino para el desenvolvimiento portuario, para el tratamiento del medio ambiente, para la potenciación del transporte de todo tipo de mercancías. Le puedo asegurar que en el caso de los puertos gallegos, algunos de los más importantes fueron tratados realmente como enclaves sin ninguna consideración de cara a la protección del medio ambiente. No le voy a enumerar la cantidad de catástrofes ecológicas que hubo por un descuido brutal de las autoridades portuarias y de otras autoridades del Estado español. Por lo tanto, no sabemos hasta qué extremo este tipo de sociedades estatales, dotadas de una gran autonomía pero utilizando en el fondo dinero público aunque sea proveniente de privatizaciones, es la mejor manera de enfrentarnos al problema global y colectivo de todo el Estado español en este terreno.

Un tema clave y fundamental es el del ferrocarril. El señor Abril Martorell se ha referido a lo que llama concentración de las inversiones. Yo que le hablo desde un país que en este aspecto está *ultramaltratado* y que no tiene ni ferrocarril ni todavía autovías y en el que hay que pagar por toda la autopista del Atlántico de arriba abajo, le puedo asegurar que el desarrollo de las inversiones en ferrocarril está dañando gravísimamente a una zona precisamente con una potencialidad tremenda. Más tarde hablaremos de todo lo que es la línea costera y podríamos dar una cuenta de resultados que no justifica la falta de inversiones y el trato desconsiderado que se tiene con aquel país, pero, en definitiva, esto afecta al problema del ferrocarril en todo el Estado español, en el que habría que invertir más desde la consideración de que es un servicio público y de que, además, se hace con la perspectiva de que gran parte del transporte que hoy va por carretera se pueda hacer por ferrocarril, lo cual tiene ventajas comparativas de carácter ecológico o de tipo medioambiental, más concretamente, e incluso de reducción de lo que sería el transporte privado, y en este sentido habría que considerar si realmente estamos

creyendo en eso que se dice de empezar otra vez a cuidar un poco el futuro de la humanidad, porque sabemos que la estamos poniendo en peligro con actuaciones y con métodos de transporte que son tremendamente agresivos y dañinos.

Para acabar, quiero decirle que la implantación de ese ente ferroviario —no sé muy bien si separando la propiedad o la gestión de las infraestructuras de los servicios— en países del Estado español como Galicia le puedo asegurar que va a llevar consigo que se cierren aún más líneas y que se abandone aún más el servicio público. En el caso de las infraestructuras, que el capital privado contribuya está bien, vamos a aceptar eso, pero el drama está en que el capital privado solamente contribuye si saca suculentas ganancias y, con el tipo de inversiones que hay que hacer, hoy no hay nadie en el Estado español, entre los grandes sectores financieros, que esté dispuesto alegremente a invertir en cosas que tienen una gran utilidad social, pero que a corto plazo no dan grandes dividendos económicos. Por lo tanto, pensamos que utilizar un método de este tipo en el terreno del ferrocarril es peligroso, igual que lo fue separar, no las cuentas de todas las unidades de negocio, sino que se comportasen como empresas privadas unas respecto de otras. Podemos después hablar de ese problema, que es gravísimo en el caso de Renfe, donde parece que hay unidades de negocio que se dedican, pura y simplemente, por no decirlo con una frase basta, a intentar sacarle al otro dividendos para cubrir los gastos y que salgan las cuentas de manera más equilibrada. Creo que, planteada así la cuestión, desde luego el ferrocarril en el Estado español corre peligros muy serios.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra su portavoz, el señor Camps.

El señor **CAMPS ORTIZ**: Señor Secretario de Estado, por parte del Grupo Popular es motivo de satisfacción que el Gobierno de España en seis meses haya puesto en marcha una comisión de estudio dentro del ministerio —por cierto, un estudio que no nos habrá costado a los españoles el dinero que han costado otros estudios que luego no han servido para nada—, ante una situación de deuda pública enorme, ante la imposibilidad en aquellos momentos en que nadie creía que pudiésemos cumplir con los requisitos de Maastricht y ante la necesidad de un Gobierno que quería invertir en obra pública, porque sabe lo necesario que es invertir en infraestructura del transporte para la cohesión del territorio nacional y, sobre todo, para que siga creciendo el país económicamente, como le decía, nuestra enhorabuena porque esa comisión, con representantes del ministerio y con otras personas expertas en la materia, haya sacado a la luz unas propuestas de todo punto prácticas, que pueden valer para poner en marcha otros sistemas de financiación de infraestructuras del transporte. Tanto es así, que los Diputados del Congreso hemos tenido ocasión de debatir durante este último mes esas propuestas que, de forma clara y transparente, ha trasladado el Gobierno en las distintas leyes que hemos podido tratar durante estas últimas semanas.

No recuerdo, en los doce o trece años de gobiernos anteriores, ninguna propuesta que en tan corto plazo y habida cuenta de su importancia se haya podido debatir en sede parlamentaria. Todos recordamos muchos asuntos sobre los que se ha debatido durante estos últimos años, muchos documentos que han dado vueltas por todo el país, muchas ruedas de prensa de muchos políticos relacionados con los gobiernos anteriores, pero que en ningún caso trasladaban cuestiones que se pudieran poner en práctica en breve tiempo y que, además, pusieran en marcha sistemas novedosos que no incidieran permanentemente sobre la decisión más fácil para cualquier político, que es haciéndola recaer en el dinero que se recauda mediante los impuestos. Por lo tanto, vaya mi enhorabuena, en primer lugar, por una comisión que ha sabido sacar adelante un estudio, estudio que ha sido fácilmente trasladable a la opinión pública y al entendimiento de los Diputados de esta Cámara y que, en definitiva, tiene ya su traslación en una ley que se está debatiendo en estos momentos.

Estamos esperanzados porque el esfuerzo de inversión en obra pública por parte del ministerio va a ser importante. Sabemos de los problemas que genera la situación económica actual, pero también sabemos de la prestancia de este Gobierno y de la intención de este ministerio de hacer cosas importantes en los próximos años. Sabemos también, porque se ha dicho públicamente y además de forma transparente, rápida y sin la más mínima cortapisa de información, que hay propuestas novedosas, como la que se ha venido comentando a lo largo de la tarde de hoy, el GIF, que puede poner en marcha una infraestructura importante de índole ferroviaria en los próximos años y que a buen seguro no tendrá nada que ver con el sistema de inversión y el sistema de gasto que otro gobierno tuvo con un sistema ferroviario de similares características. Espero que esta Comisión haya tomado buena nota de los errores del pasado y que sepa que en el futuro no se puede jugar de la manera en que se ha hecho con el dinero de todos los españoles. Espero que este ente gestor, este sistema público, que también llama a la iniciativa privada, sea consciente de que las inversiones son importantes, pero también lo es el dinero que se pone en marcha cuando se trata de hacer infraestructura del transporte.

Lo único que lamenta el Grupo Parlamentario Popular es que la comisión no haya llamado a ningún representante de gobiernos anteriores, porque presumiblemente le habría explicado a usted cómo no se deben hacer las cosas por la experiencia de los últimos años. Posiblemente, la mayor aportación que nos puedan hacer los gobiernos anteriores en materia de inversión de infraestructura del transporte sea la falta de planificación, el gasto desmedido, las adjudicaciones que en muchos casos luego nada tenían que ver en su conclusión final con el precio de licitación y desde luego presupuestos que no se han cumplido reiteradamente a lo largo de estos últimos años. Esa experiencia, señor Secretario de Estado, se ha visto obviada al no haber existido la posibilidad de contar con la presencia de algún representante de gobiernos anteriores en esa comisión, cuyas conclusiones nos ha trasladado esta tarde. Desde el Grupo Parlamentario Popular le animamos a que continúen por

vías novedosas e interesantes para sumar esfuerzos públicos y privados y que en el futuro tengamos las inversiones que prevén estos presupuestos, que elevan sustancialmente las previsiones de inversiones de presupuestos anteriores y que nos van a permitir a los españoles lograr aquello por lo que todos nos venimos esforzando desde hace unos cuantos meses: estar en la primera línea de países en la Unión Europea.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las intervenciones, tiene la palabra el señor Secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): No sé si está el señor García-Arreciado en la sala; en cualquier caso le voy a replicar, así como a todas las intervenciones habidas.

Entiendo que la pregunta que se había realizado, tal como yo la he comprendido, era bastante pertinente. A mí me parece que hay que respetar al Congreso, que tiene un papel fundamental. Aquí lo que se ha hecho es explicar algo que saltó a la prensa, algo que podía ser conocido a través de la prensa, pero que no era conocido por este Congreso como se deben dar a conocer los temas, de primera mano y con responsabilidad, poniendo las cosas en su sitio, porque la prensa no siempre conoce todo, ni siempre lo traslada con el mismo interés, la misma concreción y atención que se debe dar al respecto. Como la cuestión que aquí se trataba era informar de las conclusiones del grupo de expertos a los que encargó estudiar las posibilidades de participación de la iniciativa privada, yo he tratado de esta cuestión. ¿Por qué? Porque saltó a la prensa que era un asunto de sumo interés, porque se quiso conocer y porque no sé de otro acto parlamentario en el que haya tenido cabida esta cuestión. Por consiguiente, lo primero que hice fue poner en su sitio la pregunta. No es cierto que fuera dirigido a la financiación privada, aunque, naturalmente, comporta financiación privada, pero era financiación extrapresupuestaria. ¿Por qué? Porque todo el país tiene, no sólo el Gobierno, un problema con el tema de Maastricht. ¿Por qué lo tenemos? Porque nos lo han dejado en esas condiciones. Y con mucha lógica, el Gobierno dice: ¿qué problema tenemos? Vamos a afrontarlo. ¿Tenemos presupuesto? No. Saldrá de fuera del presupuesto. Eso es vital y es fundamental dejarlo dicho.

En segundo término, el Diputado del Partido Popular ha abundado en ello, está claro que no había otro método que en tiempo hábil diera una respuesta. Está muy bien hablar de una comisión parlamentaria, cosa que, por cierto, hubiera podido suceder hace tiempo. No había tiempo para esa comisión parlamentaria. El Gobierno debe asumir sus responsabilidades. El Gobierno es el que tiene la facultad de proponer la ley y el Gobierno sabía que tenía un tiempo absolutamente limitado. Entonces se utilizó este método. Lo podía haber hecho dándole contenido en tanto que Gobierno y desde el ministerio, pero quiso contar con alguna contribución, la que quisiesen hacer y en un tiempo récord, porque, en la práctica, se empezó a mediados de junio y a finales de julio se dio por concluida. No hemos oído nin-

guna voz discrepante de que haya alguna cosa importante que no hayamos considerado. En términos políticos la colaboración de los expertos fue utilísima, puesto que nadie como experto ha podido decir en el país que se haya desestimado ninguna opinión fundada que no se hubiese tenido en cuenta. No ha sido así. La composición de la comisión fue muy útil y yo diría que incluso fue hábil. Las decisiones son del Gobierno y las tomó el Gobierno, y en ese sentido lo he dicho, pero era útil hacerlo de este modo, porque ganábamos mucho tiempo.

En segundo término —no está el señor García-Arreciado, pero otras señorías han abundado en lo mismo—, esta pregunta, a mi entender, iba encaminada a lo que he hecho, a explicar ante el Congreso los fundamentos de lo que se ha propuesto sobre una cuestión compleja, difícil y que trae muchas repercusiones. La pregunta, según el orden del día, continúa diciendo: así como de las actuaciones concretas en que dicha colaboración se materializa. He leído la segunda parte y en relación con ella he dicho que las actuaciones concretas son la propuesta en la ley de acompañamiento. La comisión de expertos derivó en eso, no derivó en otra cosa. ¿Cómo llego yo a entender que ésa era una pregunta presupuestaria? Porque las preguntas que se han hecho son presupuestarias: en qué se aplican los 40.000, de qué manera se aplican los 60.000. Ésas no son preguntas que se entienden de otro modo. Si me dice: hay una partida en la sección 17 de 60.000 millones. ¿A qué la destina usted? Ésa hubiera sido la verdadera pregunta en técnica parlamentaria. De manera que yo creo que en esto está cogido el rábano por las hojas. Yo he sido Diputado, comprendo que el señor García-Arreciado u otros intervinientes, si yo no hubiera explicado el fundamento, hubieran presentado otro argumento diciendo que no había explicado la sustancia. A mí me parece que es más serio explicar la sustancia de lo que se hizo, porque verdaderamente era lo que se preguntaba, que no intentar hablar de otro tipo de cuestiones.

Tampoco la comparecencia, tal como se expresaba en la solicitud, versa sobre el futuro: cómo se va a ejercitar esto, si se va a dar a no sé qué concesionaria o a no sé qué constructores que abundan en dinero... La verdad es que ni el Gobierno ni este Secretario de Estado tenemos la menor previsión de dar nada a nadie. A los señores que crean que se le va a dar a no sé qué concesionaria, a no sé qué constructor o a no sé qué banco no sé qué cosa yo les agradecería que expresasen en voz alta cuál es ese banco al que se le piensa dar, y entonces yo podría decir: pues no, porque no pensamos dárselo ni a ése ni a ninguno, sino al que verdaderamente se atenga a las normas que existen y a las leyes que se voten en el Parlamento y al ejercicio normal del Gobierno, a nada distinto. Por tanto, lo único que entiendo es que por respeto al Congreso había que enfocar esta pregunta de la manera primordial en que yo la he contestado; de ninguna manera era una pregunta presupuestaria, puesto que ha pasado el momento de las preguntas presupuestarias, y si se quería hacer esta pregunta bajo la hipótesis de que se va a aprobar el presupuesto, cosa que no ha sucedido todavía, que se hubiera hecho en debida forma. Eso es lo que yo entiendo.

No es cierto, señor García-Arreciado, que esto sea simplemente la suscripción de unos textos sometidos. No es cierto desde ningún punto de vista. No es verdad. Yo no conozco los textos sometidos. Naturalmente que como los empresarios leen la prensa económica, se enteraron de que se iba a montar esta comisión, y algunos de ellos, efectivamente, tienen tesorería, se apresuraron a dar opiniones; muchas de ellas las dieron en la prensa. Todo el mundo tiene derecho en un Estado democrático a opinar lo que quiera y a tratar de influir como quiera. Naturalmente que los constructores que van por el ministerio, con cualquier Gobierno —también con el Gobierno anterior han visitado muchísimas veces el ministerio—, pidieron entrevista con el Ministro, se les recibió siempre colectivamente para tomar nota de lo que podían decir y, sencillamente, mostraron la disposición que se muestra hacia todo Gobierno que entra, que por el camino que indicase el Gobierno en principio, por los problemas que tenía el país, estaban dispuestos a colaborar, lo cual es natural, por otra parte, pero no hubo nada más. O sea, que toda sospecha de que sencillamente se le ha dado forma a algo presentado es absolutamente infundada y esa afirmación es absolutamente falsa. Eso lo tengo que rechazar, absolutamente.

En cuanto al PDI que se ha invocado —también lo ha recordado el señor Sedó—, a cualquiera que entra en el Ministerio de Fomento se le explica con todo género de detalles que tenía una laguna —y estuvimos hablando con los grupos parlamentarios— fundamental: no tenía financiación. Sencillamente, era un *wistful thinking*, muchas cosas, los grupos parlamentarios estuvieron de acuerdo, había una serie de materias en las que se estaba de acuerdo, y no se le dio financiación. Sencillamente, no tenía financiación. Eso es todo lo que le pasaba al PDI, y ponía precisamente, como se ha recordado: financiación extrapresupuestaria —no recuerdo los términos, a lo mejor decía privada—, y había, en particular para el ferrocarril, una montaña de dinero, sin explicar de dónde, cómo ni de qué manera podía salir. De manera que el PDI está muy bien invocarlo, pero realmente no tiene la menor aplicación. Justamente le faltaba lo único que hace falta en estos momentos, que es quién paga las inversiones. De manera que eso es lo que había.

Yo creo que empleamos un tiempo récord. Había un problema delante, que es el problema del déficit, había un déficit a finales del año pasado del 4,4 por ciento y hay que pasarlo a un 3 por ciento. Aun así, este Gobierno ha hecho un presupuesto de inversiones en el caso de Fomento bastante importante; si se le suma la parte de los 40 y 60.000 millones que se ha repetido tantas veces, es incluso superior respecto al real de 1996, del 11,7 por ciento; y al propio tiempo, hemos dicho ante la opinión pública que aquí hay un problema, que los problemas no se terminan en el 97, sino que seguirán en el 98. Eso lo he dicho yo en mi intervención. Yo agradezco al interviniente que me ha recordado que además los problemas continúan, pero yo lo he dicho también. No tiene mayor mérito, porque para todos los presentes es evidente que siguen en el 97 y siguen en el 98, pero además siguen como exigencia de déficit. Ésa es la realidad.

¿Qué van a financiar estos supuestos señores? Pues no van a financiar nada distinto de lo que venían financiando. El que se presente a una concesión la financiará como siempre. Ya ha habido muchas concesiones en España y en muchísimos países, y se van a financiar como se financia todo, y lo van a supervisar los funcionarios que han ido supervisando esto a lo largo de muchos años. Ninguno de los que hay supervisando cómo funciona el equilibrio económico-financiero se ha cambiado, ni uno solo. Son los mismos funcionarios los que mes a mes examinan la información sometida. No se ha cambiado ni uno solo. ¿Qué van a financiar estos señores? Efectivamente, el GIF, estas infraestructuras de los ferrocarriles son poco rentables, eso lo están descubriendo ahora los informes de Francia y por esa razón lo han separado de la empresa explotadora, como explicaba, y lo van a cargar a las cuentas del Estado. Como es evidente que no son muy rentables y que, por tanto, no pueden pagar un gran canon, el GIF en la ley de acompañamiento se presenta como una empresa estatal al cien por cien. Es un ente al cien por cien estatal, porque otra cosa tendría muy poco sentido económico. ¿Qué se puede financiar en el GIF? Se puede financiar lo que los constructores de material están dispuestos a financiar, que es el material rodante, el material que se instala, etcétera, porque como las empresas industriales tienen sus propias técnicas de equilibrar sus cuentas de resultados, financian y prefincian con mucho gusto cosas. Eso es financiación no en el sentido de pago de inversiones, sino financiación en el sentido de un préstamo clásico, el cual se reintegrará más tarde con los resultados de la explotación, que en este caso particular además se atribuye a Renfe, no se atribuye a nadie distinto del explotador usual. ¿Por qué razón se atribuye a Renfe? Porque si modernizamos el sistema ferroviario y lo moderno no lo explota Renfe, la estamos condenando a un déficit mayor cada año que pase, por razones obvias. De manera que nosotros creemos que hemos planteado una cosa sensata, útil para España, necesaria en los términos en que nos encontramos de Maastricht, que además se preconiza una inversión que de otro modo no se hubiera podido sacar en el caso del GIF y que, por consiguiente, es una explicación de una apuesta por el ferrocarril, que es un medio que en términos financieros es claramente problemático. Me parece que aquí han convergido una serie de respuestas todas ellas útiles. Naturalmente que cualquiera de los presentes y cualquiera de los grupos parlamentarios puede sospechar cualquier cosa hacia el futuro. Aquí la explotación que se ha dado es sobre el porqué de las figuras que se han presentado. En ese sentido he entendido yo las actuaciones concretas en que dicha colaboración se materializó, porque se ha materializado hasta ahora exclusivamente en presentar cuatro propuestas que van en la ley de acompañamiento. Siguen en el nivel de propuestas porque no ha terminado el ciclo parlamentario, y en eso ha derivado la comisión de infraestructuras, no en nada distinto. Así están hechos nuestros datos, así están hechos nuestros resúmenes y así lo entendemos siempre. Nunca hemos entendido nada distinto en esta cuestión. ¿Que el Gobierno puede hacer esto o puede hacer lo otro o lo de más allá? El Gobierno puede hacer cualquier cosa,

siempre sujeto a un control parlamentario en los términos en los que se ha venido controlando parlamentariamente, no en ningún término distinto. No aparece nada distinto. Hay figuras del 6.5 en una serie de situaciones, y aquí lo que se previene es una de dichas figuras del artículo 6.5 de la Ley General Presupuestaria, y otra me parece que es del artículo 6.1. ¿Cómo se va a controlar esto? Exactamente en los mismos términos que se viene controlando cualquier ente. Si hasta ahora no se venía controlando, se seguirá sin controlar, y si hasta ahora se venía controlando, se seguirá controlando. No hay nada distinto.

Peajes. Creo que en este tema hay una confusión o a mí me ha parecido entender que la hay. Una cosa es el peaje por una concesión, que hay que pagarlo, porque vivimos en Estados libres y en los cuales hay una iniciativa de mercado y si un señor tiene una concesión, no hay más remedio que pagarlo. Nadie puede hacer nada distinto de eso. Otra cosa distinta es el peaje blando, que significa que el Gobierno o alguna Administración autonómica paga una parte del peaje; eso es distinto. Lo que he dicho yo es que, digamos, no se ha tomado en consideración legalmente la figura del peaje blando y subsistirán los peajes donde los haya. No se propondrán carreteras o nuevas concesiones en lugares donde no existiera una carretera alternativa. En todo caso, se propondrán donde haya una carretera alternativa. Nadie vendrá obligado a pagar un peaje, cosa que es distinta en algunas partes del país donde se establecieron concesiones en los principios, cuando verdaderamente las carreteras alternativas —al principio por lo menos— eran lamentables y, en cierto modo, se obligaba a pasar por esa carretera. Ésa tampoco va a ser la situación en general para las nuevas concesiones que se presentan.

¿Qué vamos a hacer nosotros en cuanto al análisis de los años? Es cierto que los años del futuro se descuentan de manera importante, porque para eso son futuro, y, por consiguiente, conforme nos alejamos del momento de tiempo presente pesa menos en el cálculo económico y, por tanto, los años de alargamiento de la concesión pesan menos en el descuento del peaje en el tiempo presente. Creo que el problema fundamental es otro distinto y lo estamos teniendo en cuenta. Las autopistas se pueden rescatar; lo que sucede es que el montante total de autopistas cuesta un billón de pesetas y ni el Estado ni las autonomías tenemos el billón de pesetas para rescatar las autopistas. Eso es todo lo que está sucediendo. Aquí lo importante es que con el alargamiento de la concesión, primero, se obtengan unos beneficios a corto o a medio plazo con esta disminución de los peajes y, por otra parte, que no se altere el valor del rescate de la autopista, para que en el momento en que el presupuesto de España o el de la autonomía pase por unas circunstancias tan boyantes que lo pueda rescatar, si así es la opinión de los electores, naturalmente proceda a rescatarlo. De manera que la condición que existe es que efectivamente no se altere esa situación de la posibilidad de reversión de la autopista al Estado en cualquier momento, porque ésa es una decisión de naturaleza política y sujeta a los vaivenes, a las peticiones electorales y al montante de los presupuestos. Ésa es, entiendo yo, la verdadera condición de equidad y la estamos teniendo en cuenta.

¿Qué sucede? Primero, no se ha acabado la ley de acompañamiento, no se ha aprobado del todo, porque no ha concluido el ciclo legislativo, como digo. En segundo término, estamos haciéndolo, porque esos cálculos son cuidadosos y meticulosos, no es simplemente salir y decir: dígame usted que ha rebajado los peajes; para nosotros es un estudio bastante más complicado y no lo hemos concluido; lo hacemos con sumo cuidado y tenemos de plazo, efectivamente, hasta que se apruebe la ley de acompañamiento, porque antes legalmente no tiene ningún sentido hablar con nadie hasta ese momento. Lo mismo sucede con la posibilidad de proponer nuevas autopistas y nuevas concesiones.

Poco tengo que añadir. El artículo 135 es una previsión que tenemos escrita. Ya lo hemos discutido en otras ocasiones. Se lo he explicado a los sindicatos, en el caso de Renfe, cuando intervienen, que lo hacen sistemáticamente. Hemos recibido a entidades de transportes y se lo hemos explicado. Es sencillamente una previsión porque está bajo el supuesto de que existe un ente que deriva ingresos y, como consecuencia, no computa en el déficit de Maastricht. Si para derivar ingresos los tiene que derivar al presente o si con este método de financiación extrapresupuestaria se emprenden elementos que no son de alta velocidad, hay que escribirlo de un modo abierto que permita efectivamente hacer un manejo útil de esta situación a los fines de España. No hemos sabido encontrar otra solución más que ésta. Nos parece que es la única respuesta posible para atender a estos distintos frentes y ése es el motivo sencillo al artículo 135. Lo he explicado de todas las maneras que he sabido. Comprendo que no lo sé explicar, porque no consigo dejar de tener que repetirlo. No existe ninguna intención de ningún otro tipo en esta cuestión y siento que no lleguemos a ponernos de acuerdo. La vida tendrá que continuar de todas formas y Dios dirá si aprueba el Parlamento o no el artículo 135. No se ha acabado el tiempo.

Creo que la intervención del señor Sedó a mí por lo menos me ha ayudado, porque ha recordado que el tiempo no ha empezado ahora, que existen una serie de antecedentes, que el PDI hay que ponerlo en su verdadero plano y no en el que no tuvo, que no lo tuvo. Comprendo lo que dice del tema de los peajes, pero ya lo he explicado: ojalá pudiéramos rescatar todas las autopistas y habríamos acabado con el problema. Lo lamentable es que un billón de pesetas es una cantidad imposible de conseguir para esa finalidad. Lo siento mucho y también soy de una parte del país en que la verdad es que si sales y quieres andar un poco tienes que pagar un peaje.

Creo que efectivamente está claro para qué están destinados los 40 y los 60.000 millones. Los 60.000 millones del GIF están destinados, en principio, por sucesivas declaraciones, al tema del AVE Madrid-Barcelona, en la medida en que esa cantidad de dinero sea aplicable, sea útil, y lo es. No sabemos qué limitaciones tendremos. No sabemos qué alcance tendrán las privatizaciones. Desde luego, para obtener 60.000 millones no hace falta vender 400.000 u otras cantidades. Basta con vender 60.000 y querer aplicarlos a esto, no hace falta nada más. De todas formas, las previsiones que conozco del Gobierno en materia de priva-

tizaciones pueden alcanzar cantidades sustancialmente superiores. Los 40.000 millones van destinados, tal como expresa perfectamente la sección 17, a infraestructura de carreteras. Ahí lo dice claramente en el artículo y lugar correspondiente. Un destino podría ser unos anticipos reintegrables para el caso de concesiones cuya economía no alcance, como no la alcanza casi ninguna de las nuevas concesiones que se puedan pensar.

Finalmente, agradezco, como no podía ser menos, la intervención del Diputado señor Camps, que me parece que no ha sido, digamos, demasiado benévola, sino que, sencillamente, me parece que es un Diputado que estaba bien informado y que ha querido decir las cosas que son pertinentes y atinentes a esta materia y no unas distintas. Eso es lo que he visto. Bien es verdad que mis ojos en esto no son neutrales.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a abrir un turno, pero insisto en que voy a ser muy estricto con el tiempo, porque creo que esta comparecencia está durando mucho.

Señor García-Arreciado, tiene la palabra por tres minutos.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO**: Señor Presidente, no voy a gastar estos tres minutos en responder a los grupos que continúan siendo oposición al Partido Socialista, que está en la oposición. No voy a responder a esas cosas y me voy a limitar a lo que ha dicho el señor Secretario de Estado.

Estoy de acuerdo con usted en que la sustancia es fundamental entre los seres racionales. Entre la gente que funciona por convicciones, por ideas, desde luego todo lo que sean los elementos de argumento son fundamentales para llegar al fondo de las cosas, pero estará usted conmigo en que hoy no es el momento procesal de la sustancia; la sustancia hubiera tenido su momento antes. Una vez que usted ha hecho la ley, que la ha traído aquí, que está ya recogida su particular interpretación de lo que es la racionalidad y la sustancia, no tiene ningún sentido, porque es como refregar la sustancia por la cara a quien hubiese tenido sumo placer en discutir con usted los elementos de sustancia antes de las actuaciones concretas.

No quiero, señor Abril Martorell, que me hable ni de bancos, ni de empresas, ni de cómo se llaman. Me da exactamente igual. Quiero únicamente que me hable de obras, que me diga qué actuaciones, qué obras de este país van a ser financiadas por el sistema de llave en mano; que me diga si lo va a pagar usted el año que se acaba o en diez años, como dice la ley, porque una cosa es quién financie, y aquí hay un engaño tremendo: financiar financia quien sea; pagar pagamos nosotros, los usuarios. Es como cuando se compra usted un piso; el banco se lo financia, pero luego usted tiene que pagar al banco. El problema no es quién financia la obra pública, sino que al final tenemos que pagarla nosotros. Y tal como están diseñadas algunas actuaciones, con intereses, con demora en los plazos de pago, etcétera, mucho me temo que eso va a ser más caro, no para el Estado, sino para los ciudadanos que lo van a tener que pagar y, desde luego, más caro que deuda pública

a diez años, que está ahora a un interés prácticamente coincidente con la inflación.

Quería que me dijese usted eso. Que me dijese a qué autovías se le van a renovar las concesiones, qué consecuencias tendrá eso en el peaje que se pague, en fin, aquellas cosas que se entiende que usted, que es el responsable del Ministerio, tiene que tener en la cabeza, a lo mejor no completamente diseñadas, pero alguna idea más que la vaporosa sustancia que nos refriega por la cara una y otra vez debería usted, y estoy seguro de que la tiene, tener al respecto. ¿Por qué no lo dice? No lo sé. Se lo diría a quien se lo quiera decir, en el momento en que usted quiera decirlo. Desde luego, mi intención hoy, en nombre de mi grupo parlamentario, es saber qué se va a hacer con 100.000 millones de pesetas, que no están controlados por los presupuestos, que abren una serie de posibilidades de actuación que no van a estar controladas por esta Cámara y que van a introducir sistemas nuevos de financiación de obras públicas que van a ser más caros para los ciudadanos. Usted no me responde a esas cosas, y lo siento muchísimo, pero tendré que seguir llamándole a comparecer, en la política de hechos consumados, hasta que tenga usted a bien —usted, el Gobierno al que pertenece y los grupos que les apoyan— informar a esta Cámara sobre lo que van a hacer con los Presupuestos Generales del Estado. Algo tan sencillo como eso es lo que se pretendía en esta Comisión y algo tan sencillo como eso ha sido usted incapaz o no ha tenido la voluntad de aclararlo en esta Comisión, al menos a satisfacción de este grupo; otros grupos, con que diga usted la hora que es, se hubieran dado por satisfechos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández, pero brevemente.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Muy brevemente, señor Presidente.

Creo que al señor Abril al final le ha traicionado el subconsciente y nos ha dicho que el Gobierno puede hacer cualquier cosa. Nosotros disentimos claramente de esa postura, aunque entendemos que haya podido ser un lapsus. La verdad es que nos parece que no ha sido ningún lapsus, porque de la lectura detallada de la ley de acompañamiento, artículos 124 y 135, se desprende que realmente la intencionalidad es ésta: que el Gobierno pueda hacer cualquier cosa. Con el artículo 124, que dice: La adjudicación del contrato se efectuará por procedimiento abierto o restringido, mediante la modalidad de concurso, después de lo que hemos hablado, las pocas posibilidades que van a tener las empresas de acceder a este tipo de concursos, han abierto la puerta para hacer lo que quieran y adjudicar a quien quieran. Eso está bastante claro.

El señor Abril nos dice también que se van a aplicar peajes a aquellas carreteras de nueva construcción donde ya existan vías alternativas. Yo le tendría que hacer una recomendación y es que a veces viene muy bien circular por las carreteras nacionales para saber en qué estado se encuentran; porque es insuficiente plantear que va a haber peajes en carreteras donde exista una carretera alternativa, ¿pero en qué condiciones? Porque viajando se puede ver

que en nuestras carreteras nacionales hay cantidad de puntos que están totalmente saturados, que siguen pasando por poblaciones y que las autopistas, en cambio, están en un nivel muy bajo de utilización.

Por otra parte, la ampliación de concesiones en 25 años más supone que los ciudadanos vamos a tener que seguir soportando unas tasas, unos peajes, durante un montón de años más, cuando la realidad es que incluso ahora, con el sistema que pacten para bajar los peajes, no es suficiente. Al final ¿qué se debería pretender? Eliminar un peaje cuando la concesión ha terminado.

Señor Abril, la verdad es que no coincidimos en este tipo de políticas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camps, brevemente.

El señor **CAMPS DEVESA**: Señor Secretario de Estado, en primer lugar, quiero recordar que por fin un Gobierno dice en qué se va a gastar el dinero de las privatizaciones, y en este caso, además, no sólo dice que se lo va a gastar en inversiones, sino que el propio documento —como ha expuesto usted anteriormente, y también, y es de agradecer, en el debate presupuestario, porque así hemos tenido ocasión de saber explícitamente cuáles son las intenciones del Ministerio de Fomento— dice claramente, como usted ha repetido en varias ocasiones a lo largo de la tarde de hoy y bastantes veces más en estas últimas semanas, que 60.000 millones de pesetas van destinados a infraestructura ferroviaria y que 40.000 millones de pesetas van destinados a infraestructura de carreteras. Creo que ésta es una gran novedad respecto a decisiones de privatización de gobiernos anteriores.

En último lugar, he de decir que, aunque sea evidente, aunque las propuestas que trae sean transparentes y aunque la opinión pública o cualquiera que tenga un mínimo de entendederas comprenda cuáles son las propuestas del Ministerio de Fomento, comprenda cuáles son las propuestas del Gobierno del Partido Popular, seguirá habiendo grupos parlamentarios que sigan diciendo que no, independientemente de la hora en la que nos encontremos cuando usted haga las propuestas correspondientes.

Pienso que estamos en la buena línea. Y posiblemente el que algunos grupos parlamentarios no estén de acuerdo con esa nueva línea emprendida por el Ministerio de Fomento reafirme, consolide esas propuestas como válidas para todos y para los objetivos que el Gobierno del Partido Popular se ha marcado para los próximos años.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a estas últimas intervenciones, tiene la palabra el Secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Señor Presidente, yo creo que básicamente todas las cuestiones que se han expuesto ahora son reiteración de las anteriores y que leyendo el «Diario de Sesiones» se verá que todas están contestadas previamente. Pero, por cortesía, voy a comentarlas brevemente.

Ya he explicado de forma amplia que la pregunta parlamentaria se ha enfocado del modo que parece más correcto, más importante y más respetuoso para el Congreso. Lamento que la pregunta fuese sobre qué carreteras se van a hacer con 40.000 millones. El día que quiera preguntar, lo único que recomiendo al señor García-Arreciado es que haga esa pregunta y no otra distinta, porque eso sí que es ocultismo: adivinar con esa pregunta que había que traer la lista de las carreteras, la verdad es que no era sencillo.

Yo pienso que el Gobierno puede hacer todo aquello que le permita la ley, porque es lo que hacen todos los gobiernos. Las leyes están para cumplirlas. Lo que las leyes no pueden hacer es decir innumerables cosas que son objeto de la vida diaria. Por consiguiente, hay un campo de maniobra importante. Eso consta en el «Diario de Sesiones», eso es lo que yo he dicho anteriormente y se le podrá sacar punta parlamentaria, porque eso siempre se puede hacer.

Me interesa recordar o repetir que lo que yo he dicho es que cuando se saquen propuestas de concesión con peaje serán propuestas de unas carreteras que tendrán alternativa, lo cual no quiere decir ni que todas las carreteras que se saquen vayan a concesión ni que todas las propuestas sean aceptadas; tampoco, que las carreteras nacionales, que ahora pasan por donde pasan, dejen de pasar por donde están pasando, con más o menos dificultades, menos que en el pasado y menos dificultades todavía en el futuro.

Efectivamente, es importante la ampliación que se puede hacer, pero quiero volver a decir que en esta ampliación, en unos momentos en los cuales nos enfrentamos a los problemas que presenta la Unión Monetaria, es importante que si se puede bajar a un precio se haga. Por la misma razón que, al poder sacar a concesión carreteras que tienen necesariamente menos tráfico que las concesiones actuales de autopistas, haya que prever un mayor plazo para que puedan hacer los cálculos económicos con más cantidad de ingresos a lo largo del tiempo, aprovechando eso, se puede, al propio tiempo, intentar, con ese mismo mecanismo, aplicado en este caso, con otro artículo, a las concesiones existentes, negociar eso. Naturalmente, los cálculos son delicados, sólo pueden ser sobre la base del equilibrio económico-financiero. Los expertos que están en el tema, tanto del Ministerio como de las empresas, ya han hecho, y precisamente bajo el Gobierno anterior, este tipo de extensiones; justamente esto ya se ha practicado, y pasó, en lo que yo recuerdo, la concesión de una carretera del límite del año 2003 al año 2014. Lo único es que ahora se va a emprender con más de una concesión, si es que, efectivamente, están dispuestos, porque son muy libres de no aceptar ninguna extensión y el ministerio o el Gobierno es muy libre de no parecerle bien el cálculo que el señor de enfrente hace, porque no coincide con los cálculos propios, que, repito, los harán los funcionarios que los vienen haciendo.

Hay que dejar constancia de esto, pero lo fundamental es que el precio de rescate de la autopista no se altere con lo cual en el medio plazo se tendrán unos peajes más bajos y en el momento en que se quisiera rescatar la autopista

tendrá el mismo precio correspondiente que si no se hubiera hecho ese tipo de negociación.

Nosotros estamos estudiándolo, creemos que eso se puede conseguir, no lo hemos terminado y es la razón por la que no podemos dar ni la lista de estas negociaciones ni la de concesiones, porque todavía se está trabajando en ambas cosas. No existe ningún ánimo de ocultismo. En el momento en que se terminen esos trabajos y se apruebe la ley de acompañamiento, con mucho gusto volveré a comparecer y responderé ampliamente a las preguntas, que en ese caso sí que podrán ser contestadas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Secretario de Estado. Agradecemos su presencia y su intervención, y estoy seguro de que en el devenir de esta Comisión tendrá muchas ocasiones de explicar la política de su Secretaría de Estado.

Suspendemos un instante la sesión para continuar con la comparecencia del Presidente de Renfe.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) (CORSINI FREESE) PARA INFORMAR SOBRE:

- **DIRECTRICES Y LÍNEAS ARGUMENTALES DE LA POLÍTICA QUE VA A APLICAR LA EMPRESA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/000030.)**
- **POLÍTICA FERROVIARIA QUE VA A LLEVAR A CABO EN LOS PRÓXIMOS AÑOS, ASÍ COMO EL CONTENIDO Y APLICACIÓN DE LOS PLANES DE INVERSIONES. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/000055.)**
- **POLÍTICA QUE PIENSA DESARROLLAR LA NUEVA DIRECCIÓN, ASÍ COMO DE LAS CONSECUENCIAS QUE TENDRÁ SOBRE LA CITADA COMPAÑÍA LA CREACIÓN DEL ENTE DE GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA (GIF). A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/000387.)**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión con la presencia del Presidente de Renfe, don Miguel Corsini, a quien damos la bienvenida y deseamos mucho éxito en su gestión.

Reunimos tres peticiones de comparecencia: una que se ha hecho por el Grupo Socialista, y dos, por el Grupo de Izquierda Unida. Una de las de este último se refiere a que explique las directrices y líneas argumentales de la política que va a aplicar a la empresa; otra, también de Izquierda Unida, a que explique la política ferroviaria que va a llevar a cabo en los próximos años, así como el contenido y aplicación de los planes de inversiones, y la del Grupo Socialista es para informar sobre la política que piensa desarrollar la nueva dirección, así como sobre las consecuencias que tendrá sobre la citada compañía la creación del ente de gestión de infraestructura ferroviaria (GIF).

Como tienen un trato digamos similar, yo pediría al Presidente de Renfe que en su intervención contestara a las tres peticiones de comparecencia, con especial referencia a la creación del ente de gestión de infraestructura ferroviaria, a lo que se alude específicamente en una de las comparecencias.

Tiene la palabra el Presidente de Renfe.

El señor **PRESIDENTE DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)** (Corcini Freese): Buenas tardes, señoras y señores Diputados.

De una forma más o menos global voy a intentar contestar a las tres preguntas, y voy a empezar por hacer una referencia a lo que es un poco el marco en el que se han desarrollado las relaciones de Renfe con el Estado.

En primer lugar, resulta imprescindible describir el marco de referencia actual de Renfe, que está constituido por dos elementos principales: la misión y el régimen económico en el que se realizan las actividades de la empresa y los objetivos estratégicos para la misma, tanto en sus aspectos cualitativos como en las mejoras económicas que se han fijado como meta a alcanzar en el período 1994-98.

Desde el punto de vista de la misión de la empresa y las relaciones económicas con el Estado, existe un marco de relaciones caracterizado en el momento actual por las siguientes reglas de juego. La gestión de la circulación y mantenimiento de la infraestructura lo realiza Renfe por cuenta del Estado. Esta actividad está regulada por un contrato específico y se desarrolla dentro de la empresa por medio de organizaciones dedicadas exclusivamente a esta actividad. **(El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)** Los servicios de transporte los ejecuta la empresa en dos regímenes económicos diferentes —uno de servicio público y otro de mercado—. El transporte de cercanías y regionales se realiza en régimen contractual, con aportación pública, contrato servicio público, y en el caso de los transportes regionales, también con aportaciones contractuales de las comunidades autónomas. El resto de actividades se realiza en régimen de mercado, donde la aportación del Estado se efectúa en el marco de un plan de viabilidad, teniendo la empresa, en principio, la capacidad de ajustar su oferta atendiendo a parámetros comerciales.

La definición de red ferroviaria y la financiación de las infraestructuras es misión del Estado y las infraestructuras ferroviarias han de ser contempladas dentro del conjunto de infraestructuras del país.

En síntesis, cada actividad que realiza la empresa está contractualmente regulada, de manera que la aportación del Estado está justificada desde el punto de vista económico y los objetivos de la empresa determinados, pudiendo seguirse sus cumplimientos puntualmente. Asimismo, las relaciones entre la empresa y el Estado se clarifican en su componente de deuda histórica, asumiendo el Estado su amortización paulatina y el pago de sus intereses. Esta deuda es consecuencia fundamentalmente del tradicional sistema de financiación de las inversiones de infraestructura y de la insuficiencia de aportaciones para el sistema.

A la empresa se le han fijado objetivos económicos de productividad y de calidad crecientes, exigentes año a año, en el período 1994-1998 en un contexto claramente restrictivo. Estos objetivos, que se encuentran desagregados, actividad por actividad, en el contrato que la empresa tiene con el Estado, pueden ser analizados sintéticamente desde una doble vertiente: los objetivos cualitativos y los objetivos expresados en términos cuantitativos precisos.

El contrato-programa firmado con el Estado en 1994 y que tiene una vigencia de cinco años se ha configurado como un elemento clave en la racionalización de la empresa y su gestión, siendo valorado positivamente, tanto interna como externamente.

La claridad de precisión con que se han definido los objetivos en el contrato, año a año y para cada actividad, y la propia organización interna de Renfe por unidades de negocios han permitido un seguimiento preciso del mismo, así como el destino de cada peseta aportada por el Estado para Renfe. Sería, pues, conveniente presentar a continuación una síntesis rápida de dicho contrato-programa.

El contrato-programa 1994-1998, firmado entre el Estado y Renfe, contempla primero una elaboración, estructura y objetivos del mismo.

El contrato-programa constituye un elemento regulador de las relaciones de Renfe con el Estado, estableciendo relaciones contractuales en la prestación de servicios y fijando unos objetivos específicos y unas contraprestaciones. Los objetivos del contrato-programa se pueden sintetizar en lo siguiente: Primero, adecuar permanentemente la oferta de los diferentes servicios a las necesidades de la demanda en cada mercado específico, aprovechando las ventajas específicas del ferrocarril. Especializar la gestión por mercados, actuando de forma diferenciada en función de las diferentes posiciones competitivas —lo que nosotros llamamos unidad de negocio—, de manera que en el conjunto se incrementen los ingresos comerciales, con lo que se mejoran los resultados económicos. Mejorar, de forma sistemática, la calidad de los servicios, alcanzando, tanto en puntualidad como en calidad percibida, los objetivos preestablecidos. Una mejora de productividad, tanto de recursos humanos como de capital. Identificar en cada unidad de negocio los ingresos y gastos de manera que sus cuentas de resultados se configuren como un elemento clave, tanto en el seguimiento de la gestión como en los procesos de planificación.

En resumen, alcanzar el equilibrio económico con aportaciones decrecientes del Estado y garantizar el futuro de

la empresa asegurando que, si todos los firmantes del contrato-programa cumplen sus compromisos, se logrará una estructura financiera más sana y se romperá la tendencia al incremento de endeudamiento que históricamente se había producido.

El contrato-programa se elaboró de forma consistente con las directrices que emanan de la Directiva europea 91/440, sobre el ferrocarril. Se articuló en cinco convenios, cada uno soportado por los elementos comunitarios oportunos. En realidad, cuando hablamos del presupuesto de Renfe habría que hablar de cinco presupuestos distintos. Yo entiendo que el desglose de los cinco es muy complicado, pero para entender el presupuesto de Renfe habría que hablar de cinco convenios. El primer convenio es para la gestión y mantenimiento de la infraestructura. El segundo, para la financiación de cercanías en base a una aportación por viajero/kilómetro. El tercer convenio es para la financiación de servicios regionales en donde se establece la cifra tope a ser financiada por el Estado y se define también el marco en el que se pueden alcanzar convenios para la prestación del servicio de transportes con las comunidades autónomas. El cuarto convenio, para la financiación del plan de viabilidad para el resto de las unidades de negocio, mercancías, resto de viajeros, talleres. Yo quiero hacer una aclaración al respecto y es que la Unión Europea contempla que en el futuro solamente podrán estar subvencionados otro tipo de actividades, lo que son los transportes de cercanías, por razón de utilidad pública, y los transportes regionales, por razones de vertebración del territorio. El resto de las unidades de negocio tienen que llegar a equilibrios en el tiempo y si no de una forma u otra tendrían que ser suprimidas al entender que cualquier otro medio de transporte sería más competitivo. Éste es el objetivo de la Unión Europea. En el futuro, determinadas unidades, exceptuando cercanías y transportes regionales, tienen que tender al equilibrio. No hay un límite en el tiempo específico, tiene que haber un tiempo razonable. El quinto convenio sería para la financiación y amortización de la deuda histórica.

Desde el punto de vista económico consolidado de la empresa y como consecuencia de los citados convenios, el contrato-programa establece objetivos de reducciones de gastos, incrementos de ingresos y mejora de la rotación de activos. Algunos indicadores de estas mejoras son los siguientes: En el período comprendido entre 1994 y 1998, el número de empleados debe reducirse en 6.485, un 16 por ciento de la plantilla inicial de 41.626 personas. Como efecto combinado de la contención salarial y de la reducción de plantilla, los gastos de personal se reducirán en un 14,1 por ciento, en pesetas constantes. El índice de ingresos de clientes por tráfico partido por gastos de personal habrá de pasar, del 82 por ciento en 1994, al 112 por ciento, en 1998. En el contrato-programa se establece lo que sería una plantilla ideal, que llevaría a un índice del 126 por ciento. En el período, las inversiones por valor de 332.665 millones de pesetas serán inferiores a las amortizaciones en 52.000 millones de pesetas, contribuyendo al autosaneamiento financiero de la empresa. Los ingresos generados por los clientes aumentarán en el período en un

31 por ciento en pesetas corrientes y en un 16 por ciento de pesetas constantes. En paralelo, con la mejora económica a lo largo del contrato-programa se produce un reposicionamiento de los productos de la empresa en el mercado del transporte, ganando peso relativo en los ingresos aquellas actividades como mercancías, cercanías y alta velocidad que, por sus condiciones desde la demanda o desde la oferta, se adoptan especialmente al ferrocarril.

Como consecuencia de los incrementos de ingresos, de la reducción de gastos, de la adecuación del ritmo inversor a los fondos generados y de las aportaciones del Estado pactadas en el contrato-programa se produce el control del endeudamiento de la empresa, cambiando radicalmente la tendencia de los últimos años. Asimismo las aportaciones del Estado, vía contrato, se reducen en el período 1994/1998 en un 15,7 por ciento en pesetas corrientes.

Conclusiones generales para hacer un balance de los dos primeros años de vigencia del contrato-programa. Desde la firma del contrato y dada la claridad y la falta de ambigüedad con que se han establecido los objetivos y se conocen los resultados en cada actividad, se han facilitado de manera importante las relaciones con los distintos organismos, agentes y relaciones con la empresa y de manera singular con las comunidades autónomas, autoridades locales y sindicatos. Se ha puesto en marcha de acuerdo con los sindicatos un plan social, ERE 1994/1996, una prórroga firmada en el mes de julio de 1996 a 1998, que está permitiendo mejorar la productividad y ajustar los recursos de la empresa, según lo previsto en el contrato-programa, y, por primera vez en la historia de la empresa, se ha vinculado la política salarial a la consecución de objetivos económicos.

La racionalización de las políticas tarifarias con incrementos importantes en la apreciación de viajero/kilómetro en cercanías y regionales es básica para alcanzar las coberturas previstas en el contrato-programa y han permitido acercar los precios a los de otros modos de transporte. Esos incrementos han sido razonablemente aceptados por los clientes, debido, evidentemente, a una mejora de la calidad. La reducción de tres kilómetros de muy baja ocupación y la financiación de algunos servicios regionales con las comunidades autónomas se ha realizado en un marco general de concertación y comunicación. Las comunidades autónomas se han involucrado de manera importante en la financiación de servicios específicos, abre vías de conocimiento mutuo, implicación y, a la postre, racionalización de este tipo de tráfico. La empresa ha efectuado un esfuerzo en el rigor y la racionalización de inversiones, mejorando la rotación de sus activos y generando una cierta autofinanciación por este concepto.

El contrato-programa introduce rigor en las relaciones de la empresa y, en consecuencia, del Estado como accionista única con el sector financiero, en cuanto que define un marco en el que el conjunto de aportaciones, inversiones, ingresos y gastos establecidos en el contrato implica un marco conocido y un control de endeudamiento. En este sentido, es importante el cumplimiento de todos los compromisos, tanto por la empresa como por el Estado. el contrato-programa, al establecer las previsiones de inversión,

tanto en material de transporte como en otros conceptos a cinco años, introduce indicadores al sector industrial para su planificación.

Los objetivos económicos y de calidad establecidos que suponían unas mejoras importantes respecto a ejercicios anteriores se han alcanzado. En paralelo, se ha producido un mayor crecimiento de los segmentos de transporte más adaptados al ferrocarril, la situación tecnológica actual, como son mercancías, cercanías y alta velocidad. Al establecer las aportaciones del Estado para los diferentes servicios y fijar los objetivos de la empresa, se ha conseguido dotar a ésta de autonomía de gestión real inherente a toda actividad empresarial y necesaria para su eficiencia. El equilibrio financiero, uno de los objetivos clave del contrato, exige el cumplimiento por todas las partes de compromisos del mismo. De este escenario, una menor aportación del Estado y demora de los pagos establecidos se traduciría en un mayor endeudamiento y mayores intereses financieros progresivos. Romper este círculo vicioso es una de las virtudes del contrato y un aspecto importante para el rigor y la credibilidad.

En síntesis, la experiencia del contrato hasta la fecha es positiva. No obstante, es necesario ser consciente de las dificultades que restan para alcanzar en 1998 todos los objetivos previstos. Es necesario señalar en este punto que, entre las dificultades para alcanzar los objetivos ambiciosos marcados para los próximos ejercicios, determinadas unidades de negocio sufren ya problemas, unos, de carácter coyuntural, y otros, estructurales.

El sector de viajeros de largo recorrido está siendo afectado y lo seguirá siendo en el futuro por la desregulación que ha tenido lugar en el sector aéreo y el efecto que ha supuesto, tanto sobre la creación de oferta como sobre la reducción de precios. Ha de tenerse en cuenta que, en un mercado de transportes competitivo, la diferencia de servicios de las infraestructuras de los diferentes modos aéreo, carretera y ferroviario, constituye un factor clave de competitividad. La falta de desarrollo en los próximos años de las infraestructuras ferroviarias llevaría al modo ferroviario a una concentración en nichos de mercado muy especializada.

En este contexto, la conexión con el norte a través de Valladolid en velocidad alta es esencial para el mantenimiento relevante en el mercado del norte de España. Quisiera hacer una especial referencia a la variante de Guadarrama a la que ya en la comparecencia anterior me referí. Partiendo de la base de que nosotros consideramos que la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona ya se está desarrollando, puesto que se han producido las inversiones y se está actuando sobre la variante Ricla-Calatayud y sobre Zaragoza-Lérida, entiendo que esta línea ya está en marcha y de una forma u de otra se continuará, en función de las facilidades presupuestarias, los plazos previstos de ejecución. La variante de Valladolid, desde el punto de vista de explotación ferroviaria, es absolutamente esencial. Que podamos contar con una línea que nos permita estar en Valladolid en una hora y cinco minutos significa que los tiempos de recorrido de toda la cornisa del norte sufrirá una reducción en dos horas; en ese aspecto, se va a producir un

efecto dominó. Además, entendemos que ésta es una línea que, con un coste aproximado de unos 200.000 millones de pesetas y con la financiación vía fondos de cohesión, se podría realizar en un plazo relativamente breve. Este año se ha contemplado un presupuesto para la realización de estudios y entendemos que sería bueno que los proyectos constructivos y administrativos estuviesen terminados a lo largo de 1997 y nos permitiesen, de una forma u otra, empezar a contratar en los primeros meses o a mediados de 1998. Para nosotros esto es absolutamente necesario, porque la cobertura de la mayor parte de nuestra línea de largo recorrido en la cornisa del norte es absolutamente insuficiente, en el entorno del 45 ó 50 por ciento, o incluso menos, lo que es preocupante. Es absolutamente necesaria una infraestructura competitiva para, de una u otra forma, estar en condiciones de ofrecer a nuestros clientes un medio de transporte alternativo. Por eso, yo quiero hacer especial hincapié en la variante sobre Valladolid, en lo que se llama variante Guadarrama, para que también se aceleren los procesos de concertación, lo que se refiere a la salida por la zona de Guadarrama, con el impacto ambiental que produce, que en este momento están negociando el ministerio y la Comunidad de Madrid.

En cuanto a las mercancías, la desmaterialización que se produce en la economía afecta de forma estructural a la unidad de cargas, que, por otra parte, es enormemente sensible a la coyuntura económica industrial. El desarrollo del transporte internacional, con la mejora de los sistemas de elaboración de las empresas ferroviarias europeas, es la única forma de afrontar el futuro en este campo; no obstante, de cumplirse los compromisos por todas las partes, en 1998 la empresa estará bien adaptada a la demanda, con índices de productividad y de calidad muy superiores a los del inicio del contrato y con un equilibrio financiero tal como fue previsto en el contrato-programa.

El presupuesto para 1997. En todo caso, el presupuesto de Renfe para el ejercicio de 1997, incluido en los Presupuestos Generales del Estado, se enmarca en el contrato-programa vigente. En primer lugar, Renfe se compromete en el cumplimiento de sus objetivos económicos de obtención de mayores ingresos y de contención de sus gastos. Se mantiene la cifra de ingresos prevista en el contrato-programa y se reducen los gastos de explotación en 9.000 millones de pesetas.

Estos objetivos implican el cumplimiento del resultado del contrato-programa y los distintos convenios de unidades de la empresa. La cuenta de resultados, antes de subvenciones, que se presenta para 1997 supone una mejora del resultado global, tanto respecto a las previsiones contenidas en el contrato-programa para 1997 como con respecto a 1996; sobre ese año se prevé una mejora del 8,5 por ciento. Los ingresos de tráfico mejoran un 7,14 por ciento. El total de gastos se reduce a un 2,4 por ciento, con la inflación prevista del 2,6 por ciento.

Las proyecciones del período 1995-2000, incluidas en el PAIF, cumplen todas las ratios del contrato-programa, tanto las específicas de convenios como las generales de empresa, y con las aportaciones estatales previstas en los Presupuestos Generales del Estado y con el esfuerzo reali-

zado por Renfe, incluido el mantenimiento del ritmo inversor, las previsiones de contención del endeudamiento de Renfe se mantienen.

Por último, quiero señalar que los esfuerzos de mejora en cada convenio del contrato contenido en estos presupuestos para 1997 son importantes, pues los objetivos de la empresa son cada año más ambiciosos y, por tanto, más exigentes.

La mejora de la productividad que supone cada uno de los convenios y los compromisos asumidos por Renfe derivados de las aportaciones del Estado para 1997, se puede resumir en: una reducción de la ratio coste/subvenciones viajero-kilómetro en cercanías en un 7,7 por ciento en pesetas constantes; una reducción del coste absoluto en la subvención a la unidad de negocios regionales en un 8,6 por ciento en pesetas constantes; una reducción del coste de la gestión de infraestructura en un 3,7 por ciento en pesetas constantes, mejorando el índice ingresos-gastos en un 7,2 por ciento; una reducción de pérdidas de las unidades de negocio del plan de viabilidad en un 17,5 por ciento, en pesetas constantes. Naturalmente, en este momento estamos hablando de los datos que contienen los Presupuestos Generales del Estado. Quiero decir que nosotros estamos elaborando nuestro presupuesto de Renfe, que coincide sustancialmente en los objetivos del contrato-programa. La valoración que tenemos sobre el comportamiento de la demanda después de la experiencia a lo largo de 1996 es que no debe ser distinto al de este año; por tanto, tenemos la completa seguridad de que se deben cumplir estas ratios, debido, como digo, a la experiencia acumulada que tenemos en 1996 y el comportamiento presumible de la demanda. Si hubiese mejor comportamiento de la demanda, probablemente el endeudamiento neto previsto, que estaría en torno a los 13.000 millones de pesetas, se podría reducir. Si no, tendríamos que ir a ese endeudamiento como mal menor.

Inversiones. El contrato-programa 1994-1998 consolida a Renfe como empresa de prestación de servicios de transporte, correspondiendo al Ministerio de Fomento la planificación y ejecución de las inversiones en obras e infraestructuras ferroviarias. Como ya se ha señalado, se establece un convenio específico, en el que Renfe asume, por cuenta del Estado, el mantenimiento y la conservación de la red existente y el control del tráfico ferroviario. En consecuencia, las inversiones de Renfe en el período 1994-1998 incluyen aquellas requeridas para la operación del transporte, tomando como base las expectativas y previsiones comerciales, pero dentro del marco de saneamiento financiero, y las correspondientes para el mantenimiento y rehabilitación de los activos existentes de infraestructura ferroviaria. Dicha inversión alcanzará la cifra de 332.665 millones de pesetas en el quinquenio 1994-1998, con un resto pendiente de ejecutar como consecuencia de la inversión aprobada en dicho período no superior a 75.000 millones al final del mismo período.

La distribución de dicha inversión, según los tipos de activo, es la siguiente: gestión de infraestructuras, 186.049 millones de pesetas, que supone el 56 por ciento de las inversiones totales; equipos y medios de transporte, 110.877

millones de pesetas, lo que representa un 33 por ciento del total del presupuesto de inversiones; talleres y otros medios de producción, 35.739 millones, que supone un 11 por ciento. El total del quinquenio 1994-1998 es de 332.665 millones de pesetas.

Las inversiones más significativas realizadas hasta el presente ejercicio corresponden a la adquisición y modernización de trenes de cercanías, que alcanza una cifra total de 54.000 millones de pesetas, el 23 por ciento de la inversión total realizada, y la rehabilitación de activos e infraestructuras, que ha supuesto una inversión media anual de aproximadamente 20.000 millones de pesetas. Creo que SS. SS. no necesitarán el desglose de cada una de estas partidas, pero, si quieren, se lo puedo enviar, para que vean en qué se ha invertido la totalidad de esos 332.000 millones de pesetas.

La inversión prevista para 1997, que era una de las preguntas que se planteaban, asciende a 58.123 millones de pesetas, que, sumada a la inversión del período 1994-1996, daría una inversión acumulada de 284.393 millones de pesetas.

El desglose de las inversiones por tipo de activo en el ejercicio 1997 es el siguiente: en gestión de infraestructura, 37.339 millones, el 64 por ciento del total; en equipos y medios de transporte, 13.146 millones de pesetas, el 73 por ciento, y los talleres y otros medios de producción, 7.638 millones de pesetas, que es el 13 por ciento. En total para 1997, 58.123 millones.

Las inversiones en gestión de infraestructura corresponden a más de novecientas operaciones de rehabilitación de activos, distribuidas entre las diversas especialidades, como son infraestructuras, superestructuras de vía, electrificación, instalaciones de seguridad, etcétera. De estas inversiones, el 64 por ciento corresponde a actuaciones en infraestructura y vía, el 14 por ciento se realiza en instalaciones de seguridad y un 10 por ciento corresponde a electrificación. El 12 por ciento restante son actuaciones en telecomunicación y pasos a nivel.

Las principales inversiones en equipos y medios de transporte de las operadoras son las siguientes: en regionales, destaca la adquisición de dieciséis automotores Diesel —proyecto aprobado en 1995— por 7.000 millones de pesetas, siendo la inversión en el ejercicio 1997 de 6.299 millones de pesetas. Los dieciséis trenes serán entregados durante el año 1997, entre los meses de abril y diciembre. No voy a relatar las características técnicas, porque sería aburrirles. En largo recorrido, destaca la adquisición de diez electrotrenes —proyecto aprobado en 1996— por un total de 10.000 millones de pesetas, con una inversión en 1997 de 3.800 millones de pesetas. Los diez trenes se entregarán durante 1998, entre los meses de febrero y junio. Las inversiones en regionales y largo recorrido representan el 77 por ciento del total de las inversiones en material rodante en el ejercicio 1997. Las inversiones en talleres y otros medios de producción corresponden a actuaciones de modernización y rehabilitación de activos, tanto de talleres como de instalaciones de carga, y bases de tracción, incluyendo asimismo equipamiento informático e inversiones de carácter corporativo.

Creación del ente de gestión de la infraestructura ferroviaria. La política común de transportes de la Unión Europea para el ferrocarril se desarrolla en tres directivas: la Directiva 91/440, sobre desarrollo de ferrocarriles comunitarios; la Directiva 95/18, sobre concesión de licencias a empresas ferroviarias, y la Directiva 95/19, sobre la adjudicación de las capacidades de la infraestructura ferroviaria y la fijación de los correspondientes cánones de utilización. En todas ellas se va desarrollando la separación de infraestructura ferroviaria y servicio de transporte.

Por otra parte, como se ha dicho anteriormente, en el contrato-programa vigente se fija como compromiso del Estado la ejecución de todas aquellas inversiones en infraestructuras distintas al simple mantenimiento.

En otros países comunitarios, como Suecia, Gran Bretaña y Francia, por ejemplo, se han realizado o se van a realizar cambios en la infraestructura organizativa del sistema ferroviario en la línea señalada por la política común de transporte de clarificación del papel del Estado y de la empresa y de delimitación de la actividad de infraestructura, del mantenimiento de la misma y de prestación del servicio de transporte.

En Suecia se creó la Banverket, como ente encargado de la construcción y mantenimiento de la infraestructura; en Gran Bretaña se construyó la sociedad Rail Track, y el proyecto actual del Gobierno francés prevé la creación de una Réseau Ferré Nationale, como propietaria y gestora de la infraestructura ferroviaria.

La autorización del Gobierno para crear un ente público que tenga por objeto la construcción de las nuevas infraestructuras ferroviarias, que expresamente le atribuye el Gobierno, incluida en el proyecto de ley de acompañamiento a los presupuestos del Estado, se podría enmarcar en este contexto.

En un marco presupuestario restrictivo para los próximos ejercicios es positiva la configuración de instrumentos financieros que sirven para desarrollar nuevas infraestructuras que, de otro modo, no podrían llevarse a cabo. Evidentemente, para un desarrollo futuro de los servicios de ferrocarril la construcción de nuevas infraestructuras es fundamental, ya que permitirá nuevas oportunidades para una cuota de mercado en el marco de una competencia intermodal.

Yo quería hacer alguna reflexión en relación con el GIF. Para Renfe, en este momento, el que la construcción de nueva infraestructura se la haga el Ministerio, como lo venía haciendo antes, que lo hiciera Renfe, para lo que tendría algunas dificultades porque, de una forma u otra, iría en contra de los principios establecidos en el propio contrato-programa, que era reducir su endeudamiento, por lo tanto, cualquier inversión en infraestructura realizada por Renfe incrementaría el endeudamiento de Renfe, en contra del espíritu del contrato-programa; o que lo haga una entidad gestora o un instrumento financiero, como antes ha explicitado el Secretario de Estado, yo creo que eso no tiene realmente ninguna importancia. Lo que tiene importancia es que se haga la infraestructura.

Hemos hablado mucho sobre los posibles aspectos perversos de la interpretación de los famosos artículos

134 y 135. Yo entiendo que lo que se pretende y lo que se va a hacer es crear una infraestructura ferroviaria y para nosotros sería deseable que fuese en el menor espacio de tiempo posible. Yo vuelvo a insistirles que sin infraestructura ferroviaria el ferrocarril no es competitivo, y estamos abandonando unos segmentos del mercado importantísimos porque en este momento no tenemos capacidad para responder a la demanda de nuestros clientes. Nosotros necesitamos infraestructuras, y si las hace este instrumento financiero, para no recargar el endeudamiento del Estado, o si lo hace el Ministerio, eso creo que no tiene tanta importancia.

También entiendo que de una forma u otra parece lógico que el mantenimiento de la infraestructura en cualquier caso debería ser realizado por Renfe. Nosotros entendemos que quien tiene las capacidades técnicas, como es Renfe, quien tiene los medios humanos y materiales, debería ser quien realizase el mantenimiento. En fin, por el momento, como todavía no tenemos las infraestructuras, es difícil que podamos hablar del mantenimiento de las mismas. Por lo tanto, lo que yo sí pido es que hagamos un esfuerzo entre todos para que consigamos las infraestructuras en tiempo récord.

Yo creo que he contestado a las preguntas planteadas. Lamento que haya sido un poco larga mi intervención, pero si queremos contestar a un presupuesto, hay que dar datos. En cualquier caso, si quieren ustedes les hago llegar la mayor documentación, aquí hay una serie de datos, pero no me ha parecido oportuno aburrirles a ustedes con una serie de cifras.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Esta intervención ha sido motivada por la petición de comparecencia del Grupo Parlamentario Socialista y del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Muchas gracias, señor Presidente de Renfe, por su información.

Lo que colijo de la intervención que ha hecho ante la Comisión es que recoge usted una empresa bien gestionada con un elemento fundamental, que es este contrato-programa, en el cual están establecidas las prestaciones que el Estado debe de ofrecer a la empresa como contraprestación a las funciones públicas que ejerce también en nombre del Estado.

Este contrato-programa tuvo su traducción en términos interiores a la empresa en un plan de empresa por la misma duración desde 1994 a 1998. Quisiera saber, dado que parece estar conforme con la previsiones de este contrato-programa, si le parece también sostenible el plan de empresa que se habría de aplicar también en el quinquenio 1994-98.

Usted ha hecho una referencia importante a los problemas de futuro, como es que la falta de inversión puede llevar a Renfe a refugiarse en los nichos que el mercado le

deje, es decir, que no pueda competir con otras formas de transporte, como son la carretera y el avión.

En este sentido, tenemos que recordarle que, a pesar de su valoración positiva de los presupuestos generales de este año y su supuesto ajuste a lo establecido en el contrato-programa, lo real es que hay una disminución importante que ciframos en casi 60.000 millones, parte en inversiones y parte en la amortización de deuda que el Estado asumía en el contrato-programa.

Por lo tanto, ése es un primer punto de inquietud que se agrava cuando, coincidiendo con usted en que uno de los retos fundamentales es la nueva salida Norte, para llevar el ferrocarril a todo el Noroeste del país, no hemos tenido la respuesta que creíamos que íbamos a obtener en otros grupos parlamentarios con más poder de decisión en esta Cámara a la hora de presentar en los presupuestos de este año algunas modestas enmiendas que iban a dotar de más dinero la realización de los estudios correspondientes para la finalización de la nueva salida Norte por Guadarrama, hacia Valladolid y hacia el Noroeste.

La importancia fundamental que tiene la salida Norte nosotros creemos es preciso complementarla, por lo que quisiéramos saber qué es lo que piensa usted al respecto con otras declaraciones públicas, que le dan igual o mayor importancia la conexión con Levante, en la versión de velocidad alta, incluso a llevar la alta velocidad al país Vasco y a la Y vasca. Todo esto forma un entramado que necesita unas inversiones que a mí me parece que no estamos en condiciones de garantizar con igual intensidad. En este sentido, quisiera saber cuál es su prioridad.

Quisiera decirle que compartimos con usted, como ya lo hemos hecho en la anterior etapa de Renfe, la necesidad de apuntalar las tres líneas de negocio fundamentales de Renfe, que son las mercancías, grandes cargas a grandes distancias, los servicios de viajeros que pudiéramos llamar de alta calidad, los Intercity, la alta velocidad, la velocidad alta y, por supuesto, las cercanías por la extraordinaria importancia que tiene para la movilidad de los ciudadanos.

Por todo lo anterior, a mí me satisface su intervención, parece que vamos a hablar el mismo lenguaje en los próximos años, y por tanto vamos a estar conformes con el desarrollo de la gestión de la empresa si se produce, y no tengo razón para dudar de ello, en los términos que usted ha establecido, aunque denunciemos que ya el primer año hay, en nuestro criterio, un descenso importante en las cantidades que el contrato-programa debiera asignar a Renfe.

Estando así las cosas, y siendo razonable el grado de cumplimiento del contrato-programa, es evidente que una empresa que pasó durante una serie de años por una cierta desvaloración en la opinión pública ha sabido recuperarse. Hoy día, los parámetros de la calidad de Renfe son bien recibidos por la gente, la empresa en su conjunto, al igual que ocurrió con Correos, que pasó unos años muy malos, parece haber recuperado el agrado de los ciudadanos, y fundamentalmente de los usuarios. Entonces, si todo esto funciona razonablemente bien, permítame que le haga una pregunta, porque es el único elemento que nos separa: ¿Por qué se crea el GIF?

Yo creo que no es cierto que sea una exigencia de las directivas comunitarias. Las directivas comunitarias establecen la necesidad de una separación contable entre lo que es la financiación de las infraestructuras, que lógicamente no debe ir a cargo de Renfe ni de las tarifas, y lo que son los servicios del transporte.

Usted dice que no tiene importancia la creación del GIF y que lo importante es hacer infraestructuras. Sí, sin duda ninguna es importante hacer infraestructuras, pero vamos a iniciar un camino del que están de vuelta en Europa, señor Corsini. El Gobierno francés, que es uno de los tres países que usted ha citado entre los que han puesto en práctica esta experiencia, retiró ayer en el Parlamento, en el debate de los presupuestos, la creación del GIF francés, por la presión de los sindicatos, de los partidos políticos, etcétera.

Como le dije en el debate de los presupuestos, después de varios años de funcionar Rail Track como órgano de gestión separado British Rail Way, están llegando a un acuerdo para volver a inventar lo que era British Rail Way, y Suecia ha reconocido paladinamente que se equivocaron a la hora de desvincular, de romper la integración del ferrocarril, separando la gestión y la construcción de infraestructuras de lo que son los servicios del transporte.

Esto es así, porque ustedes están en una idea que nosotros no compartimos. Ustedes quieren aplicar al ferrocarril el modelo desintegrado de gestión de las carreteras. A nosotros nos parece que eso es posible pero no es bueno. Suecia y Reino Unido, que han sido los pioneros en esto, están dando marcha atrás. El ferrocarril es un modo de transporte —creemos nosotros— integrado por definición, donde la infraestructura no puede estar gestionada de forma distinta al prestador de los servicios del transporte. Eso es lo que va a hacer el GIF. Va a desgajar, no solamente la construcción de las infraestructuras, lo cual sí nos haría dar la razón a la frase que usted ha dicho que entonces no sería importante. Si fuese exclusivamente un sistema mediante el cual se pueden acopiar los recursos necesarios para construir rápido la infraestructura que el país necesita en ferrocarril, no sería importante, sería bueno. Pero, tal como está definido en la ley es algo más, es también la gestión y el mantenimiento, y no sólo de la nueva infraestructura, lo cual sustraería a Renfe de lo más valioso de sus activos, sino que hay un artículo después que permite al Gobierno ampliar a toda la infraestructura, es decir, también a la anterior, la capacidad de ser gestionada y administrada por el GIF aparte de Renfe. Nos parece que con las unidades de negocio se podría haber hecho esto igual.

Los factores de seguridad, los factores de la gran coordinación que tienen los horarios de transportes, sus relaciones con otros modos de transporte, el uso de las estaciones, la información, todo eso, hace que en la doctrina general al respecto se mantenga la validez del modelo integrado del transporte ferroviario sobre el desintegrado, que ustedes pretenden. Nosotros creemos sinceramente que se van a equivocar. Lo creemos porque la experiencia, como he dicho, de los dos países europeos con una gran tradición en el ferrocarril, sobre todo el Reino Unido, les ha hecho dar marcha atrás en algo que hicieron hace unos años. Y, repito, el Gobierno francés, respon-

diendo a las presiones de quienes se han negado a ello, ha tenido ayer la sensibilidad de retirar del proyecto de ley de presupuestos la creación de este órgano. No me atrevo a pedirles a ustedes tanto. Ya lo hemos intentado en el Congreso. No lo hemos conseguido. Sería sorprendente en la vida parlamentaria que se pudiera conseguir en el Senado algo que el empeño de varios grupos no ha podido conseguir en el Congreso. Pero le quiero decir que es el único elemento importante —por desgracia— que me impide en estos momentos poder decirle que lo que usted ha contado aquí es lo que venimos escuchando hace una serie de años, que Renfe pasó malos momentos, que en los últimos años se encauzó la gestión, se le dio unos criterios de eficacia y de mejora que le hacían falta, que pudiéramos haber seguido por ese camino y que la creación del GIF me parece que es gratuita en los términos en que está creado. Ya le digo, si fuese solamente para encontrar dinero para financiar obra pública, podríamos estar de acuerdo, pero las competencias con las que nace van a ir en contra de Renfe, van a ir en contra de sus intereses. Mucho me temo que si no se soluciona esto al final quedará una nueva Renfe que se llevará lo mejor y más válido del patrimonio de Renfe y una vieja Renfe que se irá poco a poco descapitalizando e irá poco a poco disminuyendo la ya escasa presencia del ferrocarril en el transporte en España.

Tiene nuestro apoyo, desde luego, para intentar cambiar esto y para mantener el modo de gestión que se ha desarrollado en Renfe y que he creído entender por sus palabras que merece una valoración positiva y, por tanto, una línea de continuidad en la gestión que usted haga.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: En primer lugar, quiero decir que nos hubiera gustado que a la hora de organizar el debate hubiera hablado con los portavoces, porque entiendo que debería haber empezado por orden de presentación de las peticiones de comparecencia. Es un tema menor. Lo digo solamente para que no se constituya en costumbre. No tiene mayor importancia.

Voy a comenzar por lo de más actualidad, porque la petición de la comparecencia no tenía sólo este objeto, sino que, lógicamente, ante la toma de posesión de un nuevo Presidente, queríamos conocer por parte de nuestro grupo cuál era un poco la visión, una vez pasado un tiempo prudencial, de las iniciativas o de la política ferroviaria a seguir. Después me detendré un poco en ello.

En cuanto al GIF tiene importancia, entre otras cosas, porque, por ejemplo, hoy el comité de empresa acaba de convocar un paro para los días 17, 18 y 19 de diciembre, precisamente porque el comité de empresa de Renfe no ha estado de acuerdo en esta valoración de minimizar lo que puede suponer el GIF, que es la que se nos ha trasladado aquí, no solamente por el señor Presidente de Renfe sino también por parte del señor Secretario de Estado, y en otras comparecencias.

Creo que es un debate provocado a destiempo. Una cosa son los mecanismos de creación de infraestructuras, y todos estamos de acuerdo en que dada la penuria de inversiones ferroviarias significativas, comparativamente con otros modos, es urgente tomar medidas (creo que desgraciadamente este año no se han tomado, salvo solamente para el tema de alta velocidad), y otra cosa que creo que es un año muy importante precisamente para analizar cuál es la situación real de la red básica, cuáles son sus deficiencias y poder impulsar en unos próximos presupuestos, con una visión plurianual, cuáles son las inversiones urgentes, cuáles son a medio plazo las prioridades y, por lo tanto, qué actuaciones hay que trasladar, vía presupuesto u otros mecanismos, a esas inversiones. En esa línea nuestro grupo va a apoyar, en la medida de su fuerza relativa, todo lo que vaya en esa dirección.

Creo que es desafortunada la redacción de la famosa ley de acompañamiento de medidas fiscales en un sentido. El artículo 135, para mí —en una lectura desapasionada— es reiterativo del 134. ¿Por qué? Porque el 134 ya habla de que una de las competencias de la agencia de gestión de infraestructuras ferroviarias es la administración de nuevas infraestructuras. El otro no añade nada nuevo, simplemente habla en abstracto de administración de infraestructuras. Si, como en reiteradas ocasiones se ha dicho aquí, el GIF es para eso, no entiendo por qué la obcecación en no retirar el artículo 135 que solucionaría, por ejemplo, este malestar o esta preocupación que se ha incentivado en el sector ferroviario. Yo sé que esto para los profanos, para los que no están al día a día de estos temas ferroviarios o de la cultura ferroviaria quizá no lo entiendan, pero quiero hacer memoria histórica porque puede ser útil.

Las movilizaciones importantísimas que hubo hace años en Renfe terminaron cuando el señor Barrionuevo y el señor García Valverde, con el comité de empresa que en aquellos momentos presidía yo, fuimos capaces de llegar a un compromiso, que fue casi verbal, de no privatización de partes de Renfe. Ahora mismo, este Gobierno se ha metido en la misma dinámica de crear incertidumbres en un terreno donde ya llueve sobre mojado tras muchos años. Cualquier aspecto que introduzca dudas a este respecto provoca lo que está provocando ya: un inicio de movilización, un incremento de la tensión en un momento en el que los sindicatos estaban en una voluntad importante, como ya se ha explicado, con un plan social y con una serie de iniciativas, donde si algo estaba primando en este momento era la actitud de diálogo por parte de los sindicatos y también, hay que decirlo, de la propia dirección, especialmente la de personal.

Sé que el mensaje no es tanto para el Presidente de Renfe sino para que, a su vez, se enteren los gestores del Gobierno que están a tiempo en el Senado de remediar esta situación. En todo caso, hay muchos años por delante, muchas legislaturas y muchos proyectos de ley para poder discutir con tranquilidad sobre estos temas y quitarnos de en medio un problema que me parece que se puede ir engordando artificialmente por muchas razones, y sería lamentable, en un momento muy difícil. Por lo tanto, insistimos en la petición de separación del artículo 135, sin que

eso no signifique que también tengamos críticas al 134, entre otras una que el mismo Presidente de Rende acaba de exponer. Parece un poco absurdo que si el mecanismo es para construir la infraestructura, tenga que llevar aparejado también que todo lo que es el mantenimiento de esa infraestructura lo tenga que continuar haciendo el GIF. Lo lógico es sustituir el mecanismo al hacer la infraestructura, que antes una parte era el Ministerio, y ahora sería la agencia, o como se quiera llamar. Pero el mantenimiento, por razones obvias, es mucho más operativo que lo lleve Rende. Otra cosa es que en ocasiones coyunturales se recurra a externalidades por motivos puntuales, como ya se viene haciendo en cualquier tipo de actuaciones sobre la infraestructura, bien sea por incidentes o por inversiones concretas. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Insistimos en que se está a tiempo de paralizar este tema y sentarse a discutir otra cosa, que es el convenio colectivo. En esa línea me gustaría saber qué planteamientos va a hacer Renfe, si va intentar trasladar una congelación salarial o si va a ir a otro tipo de criterios. También si se va a cambiar el modelo organizativo actual o, al menos, hacer una revisión de lo que son las unidades de gestión, lo que es imputación de costes, de ingresos y de gastos, y, sobre todo, si más allá de los grandes números, en su comparencia ha explicado algunas cosas importantes, se va a hacer de verdad un análisis autocrítico. Pondría ejemplos de las disfunciones que existen, pero creo que no es el momento. Podría hablar de algunas, por ejemplo, de la unidad que lleva el personal de conducción que genera dificultades importantes para poder actuar en muchas estaciones en determinadas maniobras para que los trenes de mercancías salgan a su hora y no creen distorsiones en toda la programación de trenes. Este tipo de conflictos son permanentes y los ferroviarios que conocen muy a pie de obra estas cosas dicen que existen graves problemas de coordinación. Cada UNE está más preocupada de sus costes como UNE que de la implicación que eso tiene en el cumplimiento de los compromisos con los clientes, en ocasiones, o del mantenimiento de la regularidad del servicio ferroviario, especialmente en el área de mercancías, con lo que ello implica después de posible incumplimiento con clientes, etcétera, y de pérdida de transporte a medio plazo.

También nos gustaría saber cuál es la plantilla eficaz para el funcionamiento de Renfe. Si son los 35.000 de los que se empieza a hablar, o si es posible tener algún día una cifra estable donde los interlocutores sociales sepan en qué campo se mueven, porque ha sido el problema histórico de Renfe. Todo el mundo establece objetivos de reducción, pero nunca se sabe dónde está el final. Eso produce muchas disfunciones para intentar hacer una política consensuada entre empresas, sindicatos, etcétera. El objetivo permanente es la reducción, pero nadie sabe si reduciendo 5.000 más hemos terminado y se puede organizar la empresa. Es el problema con el que siempre nos encontramos. Yo recuerdo que en nuestra etapa teníamos 35.000 y ahora estamos en los 41.000 que usted acaba de citar. Sin embargo, no ha sido un proceso traumático, sino negociado. A veces nos ha llevado a confrontaciones, pero no se puede seguir en esa línea en la que el objetivo es los que se

puedan quitar sin analizar unidades por unidades, sin analizar lo que son directivos, es decir, las funciones que tiene cada uno, porque se puede estar reduciendo el personal indiscriminadamente con disfuncionalidades importantes, en áreas importantes de la propia empresa. Insisto en que nos gustaría conocer en profundidad cuál es el análisis que se va a hacer de la situación de las infraestructuras actuales. Nos gustaría conocer con tiempo cuál es la situación, aunque a *grosso modo* se han dado algunos datos de las deficiencias que hay en el norte-noroeste, de la importancia que tiene la variante de Guadarrama, pero que no se corresponde con las inversiones de este año, que creo recordar son de 56 millones. Todas esas preocupaciones están ahí.

La mejor manera de impulsar las inversiones es que, blanco sobre negro, se ponga encima de la mesa una fotografía de lo que hay hoy en la empresa Renfe, y a partir de ahí puedan tomarse decisiones y convencer a todos los organismos de la necesidad de hacer un esfuerzo inversor en la red básica ferroviaria.

También me gustaría conocer la conexión con Portugal, si han discutido cuáles son sus prioridades. En mi opinión hay una distorsión importante entre lo que Portugal considera prioritario y lo que España considera prioritario para su conexión con Portugal. Aquí se ha seguido insistiendo en la conexión por Badajoz, mientras que Portugal está haciendo su infraestructura y su electrificación para conectar vía Fuentes de Oñoro. Nosotros no estamos preparados en nuestro territorio para discutir e intentar hacer políticas coordinadas y nos podemos encontrar con situaciones absurdas, que también se dan en infraestructuras de otro tipo, donde Portugal termina la autopista y empieza un camino de cabras y, a la inversa, donde España ha hecho otra política de conexión, termina su autopista y empieza un camino de cabras en Portugal. En el ferrocarril corremos el riesgo de situarnos en la misma línea.

También nos gustaría saber si han tomado alguna decisión sobre el ancho de vía de la nueva alta velocidad. Es un problema importantísimo que hace años se intentó resolver diciendo que se iba a cambiar todo el ancho de vía de la red. En su día dijimos que económicamente era imposible y que había que pensárselo muy bien antes de tomar una decisión de ese calibre, para evitar situaciones como las que se dan ahora en el Madrid-Sevilla, donde tenemos un material determinado como es el de alta velocidad que por sus características no puede sobrepasar Sevilla y tenemos que utilizar el talgo para poder aprovechar sus posibilidades de intercambio de vía. No es una decisión baladí y habría que reflexionar, porque a lo mejor la decisión final puede ser repensar el ancho de vía incluso del Madrid-Sevilla. Hay que tener una visión global y saber adónde caminamos o, si se quiere, tener una red muy limitada de alta velocidad y luego un sistema ferroviario paralelo que sería la red básica. Hay una serie de problemas sobre los vendría reflexionar.

Otro tema importante es la coordinación con las comunidades autónomas, que en muchos casos no está resuelto. Existen algunas comisiones de funcionamiento entre Renfe y las comunidades autónomas, en algunos casos hay

incluso consejos del transporte, como en Asturias, pero nunca han estado operativos. Muchas veces hay una gran disparidad entre los criterios de Renfe porque determinadas cosas no se hacen en el campo concreto de la comunidad autónoma. Sería muy importante mejorar esa interrelación y tener un foro de discusión en cada comunidad autónoma, para compartir al menos la gestión de lo que son las cercanías, algunos servicios y cuáles son las prioridades y que la propia empresa tenga el empuje de las comunidades autónomas para exigir más inversiones o conocer cuáles son los problemas ferroviarios.

Éstos son algunos de los problemas que nos preocupan, a los que usted ha contestado con lo que es el borrador de presupuestos de Renfe, directrices, etcétera, que nosotros no podemos cuestionar de momento en cuanto que estén dentro del contrato-programa y nosotros seguimos creyendo en el contrato-programa. Creemos que es un buen instrumento a desarrollar en un futuro, pero lo que le falta es el complemento de una política de inversiones ferroviarias que sustituya el déficit que tenemos en este momento. En esa línea van a tener ustedes todo el apoyo. Nos gustaría conocer más en profundidad cuál va a ser la política organizativa, si se prevén grandes cambios, si se prevé una revisión de lo actual, cuál va a ser la política de externalidades, filiales, etcétera, con tranquilidad y sin que esto tenga urgencia, aunque sí la tiene que se intente tranquilizar a una empresa, y no quiero hacer leña del pasado, que ha sufrido demasiados avatares en pocos años, que ha perdido la ilusión en su conjunto y que necesita un impulso significativo, para que tanto la empresa, como los propios usuarios vean que es un servicio todavía útil y que haciendo las inversiones necesarias puede ser un gran complemento como infraestructura y como sistema de transportes.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rodríguez por el Grupo Mixto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Empezaré por referirme a las cuestiones de carácter general que mencionó el señor Presidente de Renfe, para después concretarlas al caso de Galicia.

El señor Presidente de Renfe dijo que había cinco presupuestos distintos: uno que iba destinado en concreto al mantenimiento y gestión de infraestructuras; otro a las cercanías; otro a regionales; otro a la viabilidad de las mercancías y, por supuesto, al mantenimiento y funcionamiento de talleres y otras cuestiones de servicio. Los cinco presupuestos distintos merecerían seguramente una interpretación distinta si se ven territorializados o no. En todo caso, llama la atención que tanto con el dinero que proviene directamente de los presupuestos como aquel que se pueda derivar de las privatizaciones, en el caso de Galicia nunca se darían inversiones superiores al 1 por ciento de lo que se va a gastar en todos los años sucesivos hasta el año 2000. Desde la perspectiva del Bloque Nacionalista Gallego, no podemos sentirnos nada satisfechos. Y no es un problema de egoísmo o de voracidad, porque las reglas de juego tienen que valer para todos. A mí me parece muy

bien que se diga que hay un fuerte intento por equilibrar los gastos con los ingresos; por dar un buen servicio público; por servir, desde el punto de vista contractual, a todos los convenios firmados incluso con las comunidades autónomas, pero no me parece bien que después se haga una política de inversiones que no tiene en cuenta la rentabilidad real del ferrocarril en ciertas zonas del Estado, ni su grado de abandono provocado históricamente. Me voy a referir al caso de Galicia.

A mí me gustaría preguntar al señor Presidente de Renfe si, según los datos oficiales, el corredor A Coruña-Vigo es el que tiene, en términos relativos, no absolutos, la mayor ocupación de todos los de Renfe, teniendo en cuenta la población y el número de servicios, cómo es posible que Renfe no haya hecho nada hasta ahora —por lo que veo va a seguir dispuesta a no hacer nada— para que se ponga una doble vía, se electrifique el servicio, porque es la única manera de hacer que prácticamente 16 servicios de un lado y 16 servicios de otro no estén sometidos a la casualidad de que no se puedan hacer justamente los cruces y entonces todos los trenes se atrasen. Esto no es un caso excepcional. Hay muchas veces que los regionales expresos no pueden llegar justo en una hora, que son 71 kilómetros entre Coruña y Santiago, precisamente porque no se pueden hacer los cruces. Cómo se come que solamente por presión social, por mucho debate político y por una concienciación de la sociedad gallega en este momento, con un nivel muy alto de responsabilidad respecto del ferrocarril, cómo se come, digo, que se tenga abandonada una línea Ferrol-Betanzos, y solamente por presión de la Xunta de Galicia, en concreto a través de los miembros de la Comisión Mixta, se hiciese una investigación y se descubriese que, efectivamente, los raíles estaban a punto de romperse y ahora se empiecen a cambiar con raíles que se sacan de otras vías y que ya están prácticamente gastados y obsoletos, y aun así la obra no se hace ni en seis meses. Cómo es posible que solamente la presión económica, es decir, el dinero contante y sonante pueda llevar a Renfe a volver a pensar que hay que recuperar la relación intermodal entre el puerto de Ferrol y la estación de ferrocarril, abandonada desde hace más de 20 años, y que no se le toque la infraestructura, con un túnel en un estado lamentable y unas vías de las que prefiero no hablar. Eso se hace exclusivamente por petición de la base empresarial y porque Renfe sabe perfectamente las cuantiosas ganancias que eso puede dar, aunque está en un estado calamitoso.

Cómo es posible, si las fronteras están cayendo, que la única frontera que no cae es la de Portugal con Galicia. Le voy a dar un dato. Si usted quiere ir de Coruña a Porto en ferrocarril, no puede ir. Tiene que ir a Vigo, pero es que en Vigo o en cualquier estación gallega no le pueden dar ningún billete que valga para montarse en los trenes Porto-Lisboa, porque no están conectados los ordenadores; sí se pueden coger trenes para París, para Frankfurt, para Milán, para todas las partes de la Unión Europea. Cómo se puede explicar —y yo creo que nada más se puede explicar porque curiosamente va por donde va— que la línea Madrid-Medina del Campo-Zamora entre Zamora y Medina está prácticamente trillada, con unos golpes y unos saltos del

expres Rías Baixas que prácticamente despiertan a todos los viajeros. A mí me gustaría comparar el grado de ocupación de los expresos gallegos con los del resto, por ejemplo, con los del norte de la cornisa Cantábrica, para ver cuál es, y nos podríamos llevar una sorpresa. Digo esto porque se está siempre amenazando con que hay que quitarlos, con que hay que reducirlos porque no tienen suficiente ocupación. Cómo es posible que se esté dispuesto a gastar 200.000 millones de pesetas en el túnel de Guadarrama, que puede mejorar una hora, mientras que no se gasta nada para que podamos llegar a León no en siete horas, de las doce horas en total de hoy en un expreso, sino por lo menos en cinco. Porque también se puede ganar rapidez por otros territorios, no solamente en la salida de Madrid, que ya sabemos a dónde va a conducir, a la conexión con Euskadi y con Europa, que parece ser que es lo que les preocupa a muchos y es lo único que entienden por cohesión. Cómo es posible, señor Presidente, que no haya manera de que, a pesar de que hay una demanda reglada que se sabe de antemano, no haya manera de poner a los expresos que van los fines de semana de Santiago a Ourense un vagón más de segunda o de primera para que se puedan montar todas las personas que demandan este servicio y que van de pie. No son una ni dos, hay mucha gente de pie. A pesar de que hay protestas, incluso públicas escritas en el libro de reclamaciones, Renfe no sabe o no entiende. Cómo es posible que uno vaya a buscar un billete a Coruña o Ferrol para coger el Talgo a Ávila, y le cueste mil pesetas más que a Madrid.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Rodríguez, quiero decirle que está usted en su derecho de manifestar lo que le parezca, pero el tema de las comparecencias es de carácter más general.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Sí, pero es que esto ilustra cómo nos tratan a nosotros. Hay que decirlo de una vez: Esto es una cantada. Vuelvo a repetir que a mí me parece que el tratamiento que se está dando a Galicia en el terreno del ferrocarril es infumable. Si los 100.000 millones de pesetas fueran para este año, esperaríamos a ver cuál es la perspectiva de futuro, pero como son para el año 2000, señor Presidente, yo no puedo estar de acuerdo, como representante de un partido político gallego que no pide altas velocidades, con este tipo de planteamientos. Ustedes tienen allí la línea más rentable en términos relativos y solamente hacen ofertas basadas en la atracción cuando ven que hay una gran protesta social. Ahora nos van a traer unos trenes de Dinamarca que a ver cómo van a hacer los cruces en las estaciones. La línea de la costa es incapaz de mantener el nivel de servicios que tiene si no hay una modificación de las infraestructuras.

Para ir acabando (pido disculpas por mi exaltación, pero yo soy también usuario del ferrocarril), la sociedad gallega tiene claro que si la estación de Ferrol hoy no está cerrada es por la responsabilidad del pueblo gallego, no por las administraciones públicas, empezando por la empresa Renfe y acabando por lo que antes era el Moptma; si hay un servicio a Monforte es porque la Xunta de Galicia

pone de su bolsillo 400 y pico millones de pesetas. Una situación así, en la que ni siquiera ustedes están dispuestos a que los trenes de largo recorrido funcionen como regionales, por lo menos en Galicia, a nosotros nos parece alarmante. Quiero decírselo así de claro, porque yo creo que la cohesión tiene que valer para todos. Vuelvo a repetir, aquí no funciona ni teniendo en cuenta competitividad o despooblación, no hay ningún tren de cercanías. ¿Cómo se come eso con todos los núcleos de población a 30 kilómetros? Inviertan ustedes 200.000 millones de pesetas en el túnel de Guadarrama, a lo mejor a beneficio de inventario, y a ver si algún día nos podemos escapar por Portugal, porque ya no queda otra opción.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA:** Muchas gracias, señor Corsini, por la comparecencia y la explicación detallada que ha dado sobre la política ferroviaria no sólo para 1997, sino para los próximos años y los planes de inversiones y la sinceridad con que ha expresado su opinión sobre el GIF, el Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias.

En su comparecencia del 15 de octubre para explicar los presupuestos de Renfe para el año próximo, algún Diputado le dijo que tenía que ser mago para llevar a cabo lo que proponía. Ha transcurrido mes y medio y algo se ha avanzado para poder calificarle de mago.

La primera directiva europea que motivó el contrato-programa es del año 1991, y el contrato-programa se firmó —hablo de memoria— muy avanzado el año 1994, creo que en octubre. Es decir, hubo tres años básicos de retraso en la puesta en marcha de un contrato-programa para cumplir la directiva europea, retraso que se va a ir notando, porque en el año 1991 la deuda de Renfe era de 700.000 millones de pesetas; el 31 de diciembre de 1995 ha pasado a 1,3 billones de pesetas, y con esa línea de actuación y gestión de estos meses se confía —con la coincidencia de situación y evaluación económica— en reducir la deuda a finales del ejercicio actual en 120.000 millones de pesetas.

Esa directiva europea obligaba a un contrato-programa que debió establecerse antes de octubre de 1994 y con el corsé de Maastricht no había más remedio, para mantener el nivel de inversiones, como todos conocemos, que inventarse una cosa como ha sido el GIF, que soluciona un problema coyuntural para resolver las inversiones a largo plazo en infraestructura ferroviaria, que también a muy largo plazo, después de su puesta en explotación, empiezan a ser rentables. Luego, a esas inversiones no iba a acudir la iniciativa privada ni podía acudir Renfe porque, como ha dicho ya el Presidente de Renfe, aumentaría la deuda.

Nos ha hablado de política en los próximos años y en personal ha anticipado una novedad: por primera vez la política salarial ha establecido unos objetivos económicos. Ya es un paso importante esa reducción de deuda en cuanto a la política económica; ya es importante el estableci-

miento de balances de exigencia de gestión de responsabilidad de las unidades de negocio.

En explotación todos conocemos como usuarios —hay muchos usuarios del ferrocarril aquí, no sólo el señor Rodríguez— el éxito de cercanías, ya en la gestión del Gobierno anterior. Tenemos el mantenimiento de los ferrocarriles regionales gracias a un convenio que es político por el interés social que conocen los gobiernos autonómicos, y en función de eso se establece un convenio para mantenimiento de unos servicios que se sabe que son deficitarios.

En mercancías —ya lo ha apuntado en sus proyectos— es importante la infraestructura que existe: el viajero se queja, la mercancía no. Para la mercancía de largo recorrido de Renfe es muy aprovechable en horarios perfectamente compatibles con la no existencia de trenes de viajeros.

Es evidente —lo entendemos todos— que el cuadrante norte-noroeste de España no cumple el nivel de servicios mínimos en cuanto a calidad del servicio ferroviario. Eso lo sabemos todos. Se ha reconocido en la comparecencia anterior calificándose de desastrosa la situación. Dentro de ello está naturalmente Galicia. Yo defiendo a Galicia. Soy Diputado por aquella circunscripción, como lo es el parlamentario que ha intervenido anteriormente por otro grupo. Sé que en Galicia, con la decisión aprobada por unanimidad por el Parlamento gallego, quejándose de la situación de la red ferroviaria, no sólo de Renfe, sino de FEVE, se ha planteado la creación de una comisión mixta y hay el compromiso de que con intervención de Renfe, del Ministerio de Fomento y de la Xunta de Galicia se estudien todos los casos, no el de La Coruña, Vigo, sino las comunicaciones con Portugal, Ferrol-As Pontes, Marín-Pontevedra y la mejora de Medina-Zamora-Orense, todo ello perfectamente compatible con esa solución básica que nosotros estamos seguros de que es la fundamental y prioritaria, que es la variante de Guadarrama, para lo cual es necesario que todos sumemos esfuerzos para construir las infraestructuras necesarias y mejorar las que no tienen el nivel de servicios mínimos.

El tema de GIF, con esos artículos harto citados en el debate de presupuestos, que serán tratados en el Senado seguramente cuando se discutan las enmiendas de supresión, constituye en estos momentos —y estamos en tiempo— un reto para Renfe. Renfe debe cumplir el contrato-programa hasta el 31 de diciembre de 1998 y en esa fecha se irá viendo cómo Renfe está cumpliendo su gestión y cómo afronta su compromiso de construcción de infraestructuras el Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las diversas intervenciones, tiene la palabra el señor Corsini.

El señor **PRESIDENTE DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES** (Corsini Freese): Me gustaría si puedo, señor Presidente, empezar contestando al señor Rodríguez, del Grupo Mixto.

He escuchado con muchísima atención la exposición del señor Rodríguez. Habla de una serie de temas puntuales y no tengo en la mano la capacidad de decir que esto no sea verdad, por supuesto que lo será, pero en este momento

la política de Renfe, por lo que se refiere al tratamiento y a la concertación a la que están llegando, a través de las diferentes comunidades autónomas, los tráficos regionales, no solamente los de cercanías donde no soy presuntuoso si afirmo que en general tenemos unas magníficas cercanías, probablemente de las mejores del mundo, con unos niveles de percepción de calidad por parte de nuestros usuarios importantísimos, muy altos; Renfe, como decía, está haciendo un gran esfuerzo. Como cualquier obra humana, es perfectible e intentaremos remediar todos esos problemas puntuales que están sucediendo en Galicia, muchos de los cuales están derivados no solamente de la necesidad de infraestructura, sino también de la necesidad de contar con los medios para renovar material rodante.

En este momento se está elaborando un plan de transportes de la Xunta y el Ministerio de Fomento, donde participa Renfe. Entiendo que la Xunta traslada los problemas que en política de transportes son reflejo de las exigencias que en el Parlamento gallego se están produciendo, donde todos los grupos tienen presencia y expondrán sus necesidades e intentaremos conseguir puntos de acuerdo en lo que va a ser la política de transportes en Galicia, con un plan de transportes que, de una forma u otra, resuelva los problemas puntuales regionales; y exactamente igual en el tema de las cercanías. Lo que le pido a S. S. es que nos deje la posibilidad de intentarlo y a lo mejor dentro de un año estamos en condiciones de contestar de una forma satisfactoria.

En cuanto a las obras de infraestructuras tengo que volver a incidir, porque es un tema que afecta a Galicia, en la variante de Valladolid. Éste no es un tema baladí. Cuando hablo de Valladolid, de 200.000 millones, que naturalmente se traduciría con los fondos de cohesión, con una cobertura aproximada del 62 por ciento, en 60.000 ó 70.000 millones de pesetas, es decir, es una obra que se puede afrontar con una cierta rapidez, es porque de una forma u otra también afecta a Galicia. Eso permitiría reducir los tiempos de recorrido también a Galicia en dos horas. Para nosotros es primordial llegar a Valladolid, porque si no lo hacemos difícilmente podemos reducir los tiempos de recorrido con el resto de la cornisa del norte. Por tanto les pido un esfuerzo respecto a la variante de Guadarrama.

Cuando oía la intervención del Secretario de Estado sobre la velocidad alta o alta velocidad yo escribía algo en un papel. Tengo que decir que estamos introduciendo una falsa dialéctica en la instrumentación de la alta velocidad o la velocidad alta. A Renfe como explotador ferroviario, como operador, lo que le importa es las inversiones necesarias en infraestructura y en material para estar en origen destino, es decir, entre Madrid-Valladolid —vamos a poner un caso concreto—, en una hora. Eso lo podemos etiquetar de la forma que queramos: puede ser alta velocidad o velocidad alta.

Con esta falsa dialéctica de la alta velocidad o velocidad alta da la sensación de que establecemos dos categorías, los del club de alta velocidad y los segundos. Eso no es así. Cuando hablamos, desde el punto de vista de operadores, de velocidad alta estamos hablando de velocidades comerciales entre 150 y 170 kilómetros por hora. ¿Qué significa? Que en una hora más o menos se hace un tra-

yecto de 150 kilómetros; en dos horas, aproximadamente 300, que es lo que se puede barrer, en términos ferroviarios, con una velocidad alta. Las tres horas corresponderían a 450 kilómetros. Por el contrario, en la alta velocidad moderna estaríamos hablando de velocidades comerciales de 230 kilómetros por hora.

Hay una relación entre la ocupación del sector aéreo, de nuestra competencia, que es la aviación, y el ferrocarril. En las primeras dos horas de recorrido, prácticamente el 90 por ciento de la ocupación es ferroviaria, el 10 por ciento corresponde al sector aéreo; en dos horas y media, estaríamos en un 65 ó 70 por ciento y un 30, en tres horas, en el 50 por ciento en cada uno de los medios de transporte; a partir de ese tiempo se invierte la proporción en favor de la aviación. Si eso lo calculan más o menos con el tiempo recorrido y los trazados, verán que Barcelona está en el límite, serían 500 kilómetros y estaría en unas dos horas y media aproximadamente. Si no, estamos generando agravios comparativos que yo creo que son innecesarios. Desde que salimos de Atocha —lo he explicado algunas veces— no vamos a 200 kilómetros por hora ni a 250; hay tramos en los que se va a 160, al final estamos en una velocidad comercial de 209 kilómetros por hora, ésa es la verdad. Es una explicación que de vez en cuando conviene dar porque, lamentablemente, cada vez que voy a algún sitio la primera pregunta que me hacen siempre es la misma: ¿Aquí qué velocidad alta o alta velocidad? Mire usted, será lo que tenga que ser para hacer este trayecto en una hora o en una hora y media. A eso lo podemos llamar como queramos.

¿Por qué se crea el GIF? No puedo decir nada distinto de lo que ha dicho el Secretario de Estado. Una de las razones por las que de una forma u de otra hay continuidad entre la política anterior y la nueva, en lo que se refiere al contrato-programa, es porque el contrato-programa se mantiene en su integridad. Si hubiese habido una intención perversa por parte del Gobierno, con haber llevado a la comisión de seguimiento la creación de un nuevo contrato-programa o de unos nuevos objetivos, lo hubiese hecho. Por eso sigo insistiendo en que el GIF se crea con unas funciones claramente determinadas, que es la inversión en infraestructuras, un instrumento financiero para no recargar la deuda de Renfe y para no hacerlo en la deuda del Estado; y sigo insistiendo en que lo que necesitamos, de alguna manera, es tener en un tiempo récord cualquier tipo de infraestructura.

Yo no estoy nada deslumbrado, quiero adelantárselo, por los modelos francés, inglés o sueco; los conozco todos bien. No hay ningún modelo perfecto. Renfe está buscando, igual que les pasa al resto de los ferrocarriles, le pasa al Deutsche Bundesbahn, le pasa a la Ferrovía del Stato, le pasa a la SNCF, un modelo de gestión ferroviaria para adaptarse a la directiva de Maastricht. Nosotros hemos sido pioneros en algunas cosas, en cuanto a la separación de infraestructura y la separación de la operación ferroviaria o la explotación ferroviaria y otros están en otros modelos.

Decía del señor García-Arreciado que están cuestionándose diferentes modelos. Probablemente sí, porque el modelo, como todos, no es perfecto: unos están en retirada,

otros en reconversión y otros retocándose; el GIF francés evidentemente se ha retirado durante un mes para reconsiderar de una u otra forma sus objetivos y su alcance. Es una información puntual que yo he tenido también.

Tenemos que dar al GIF la importancia que tiene. En cualquier caso, no hay que plantearse, como decía antes, la intención perversa. Vamos a ver primero quién hace la infraestructura y luego hablaremos de qué hacemos con ella. Yo sigo insistiendo en que —la fórmula francesa es así, el mantenimiento le corresponde a la SNCF, el mantenimiento le correspondería a Renfe, porque lógicamente debe hacer el mantenimiento el que sabe y sabe el que tiene los medios, y nosotros tenemos los medios materiales y los medios humanos para hacerlo. Al GIF le corresponderá el mantenimiento le corresponde a la SNCF— el mantenimiento de la infraestructura, pero puede actuar a través de terceros, es decir, que no hay ningún problema. Igual que nosotros hacemos el mantenimiento de la infraestructura por cuenta del ministerio, lo podemos hacer por cuenta del GIF. El instrumento es exactamente igual, es el mismo. Eso respecto a que no existe contradicción con el mantenimiento de la infraestructura.

En cuanto a los cambios en los modelos de gestión que había planteado el señor Santiso, nosotros entendemos —y a mí no me duelen prendas en reconocerlo— que el contrato-programa es un buen modelo de gestión, en el sentido de que de una forma u otra identifica las debilidades y las fortalezas de cada una de las unidades de negocio de la casa, lo cual nos permite ser competitivos y hablar con un lenguaje que ha introducido la propia cultura del contrato-programa, que es: menores costes, mayores ingresos, competitividad, productividad, etcétera; la gente lo entiende y lo entiende bien. El trabajo del contrato-programa es un trabajo de reducción permanente, año a año; es un esfuerzo tremendo, porque en los contratos-programa, cuando se contempla un ciclo económico de cinco años, le puede a uno pasar, como nos ha pasado a comienzos de este año, que el comportamiento de la demanda no se produzca exactamente igual que el año anterior; este año se cayeron las cargas en caída libre y estuvimos así hasta el mes de julio. Se produjo un parón y ahora un suave deslizamiento hacia arriba que nos ha permitido poder afrontar 1997 con unas ciertas expectativas de cumplimiento y con la absoluta garantía de que el mercado va a tener una respuesta positiva a nuestra oferta.

El contrato-programa es un buen modelo de gestión. Nosotros así lo aceptamos. Habrá que seguir profundizando en él, nosotros vamos a descender al detalle del contrato-programa. Me parece que en este momento la estructura de unidades de negocio no es más que la punta de un iceberg y que hay que descender a las unidades de mercado con la responsabilidad por líneas, por productos, por segmentos, etcétera. Es decir, hay que responsabilizar más abajo, no hay que quedarse solamente en las unidades de negocio, hay que identificar un poco más la gestión y ahí seremos efectivos y eficaces, que es un poco lo que pretendemos.

En general, el contrato-programa por parte de Renfe se va a cumplir con dificultades. Este año, 1996, igual que pasó en 1995, se cumple con muchas dificultades, pero se cumple; y en 1997 también, con el esfuerzo de todos los ferroviarios, porque ésta no es una labor del equipo directivo ni del Presidente, que tenga cuatro ideas mejores o peores, sino que es el trabajo en este momento de 36.900 hombres que han apostado, de una u otra forma, por un modelo de gestión que yo tengo que defender aquí. Como digo, ésta no es la labor de una sola persona, sino la de mucha gente. Ahí estamos en línea y haremos todo lo que tengamos que hacer para cumplir nuestros compromisos hasta 1998.

A partir de 1998 habrá que ir pensando en una fórmula no traumática para conseguir los objetivos de empresa, que no puede ser más que otro contrato-programa o algo parecido, como lo queramos llamar. No estaremos antes de tres o cuatro años en condiciones de equilibrio en la mayor parte de las unidades de negocio. Necesitamos el esfuerzo adicional de dos años. Necesitamos una política de reducción de personal, de forma no traumática. El planteamiento de este año con el expediente de regulación de empleo, firmado en el mes de julio, ha sido un ejemplo de concertación social con los sindicatos que nos permite reducir en 2.500 hombres la plantilla hasta finales de 1998 y que termine en un número de 35.000 hombres. Me parece que es un esfuerzo importante que hay que reconocer a la capacidad de diálogo de Renfe y a la capacidad, naturalmente, de diálogo de los sindicatos, porque ha habido concertación y de una forma satisfactoria. Me parece que nosotros debemos cumplir esos objetivos de empresa.

En relación con la conexión con Portugal, por Fuentes de Oñoro, hoy por hoy creemos que los portugueses no tienen un modelo claro; quizá en este momento hay una cierta divergencia entre lo que quieren los portugueses y lo que queremos nosotros. Alguna vez se había planteado la posibilidad de extender una alta velocidad, o una velocidad alta, hasta la frontera con Portugal, por Cáceres o por Badajoz, pero no ha habido respuesta. Parece que sus prioridades no son invertir ahí, en cambio sí están en la línea de priorizar Fuentes de Oñoro. Estamos en conversaciones con ellos; va a depender mucho de la financiación con fondos de cohesión, que es prioritario para ellos, si no hay financiación no van a hacer nada. Por tanto, ahí estamos un poco a la expectativa para ver qué decide el Gobierno portugués.

Ancho de vía. Si queremos optimizar recursos, las líneas troncales de alta velocidad tendrán que tener un ancho internacional en la conexión con la frontera francesa, si no, no tendría sentido. ¿Qué vamos a hacer? ¿Establecer cada vez más fronteras en el interior? Habrá una línea troncal, en 1,44 el ancho internacional, desde Sevilla hasta la frontera francesa; eso parece lo lógico, al igual que optimizar los recursos que tenemos, porque tenemos material en 1,44 y si no transformaríamos la alta velocidad Madrid-Sevilla en una isla. A mí no me parece que eso sea oportuno. Como gestor y como Presidente de Renfe tengo que recomendar que se haga en 1,44. Yo entiendo que eso es como debe ser.

Coordinación con las comunidades autónomas. Se está haciendo un gran esfuerzo. Creo que las comunidades au-

tónomas empiezan a entender, de forma gustosa, el lenguaje que nosotros intentamos trasladarles, que es de corresponsabilidad. Nosotros entendemos que una comunidad autónoma lo que no puede estar haciendo es financiar a fondo perdido un trazado ferroviario en el que de una forma u otra no es protagonista. Por otro lado, ahí estamos. Yo creo que estamos llegando a acuerdos satisfactorios con todas las comunidades autónomas y que han entendido lo que queremos, y nosotros también entendemos lo que quieren ellas, una mayor capacidad de diálogo, y estamos obteniendo resultados muy positivos y esperamos muchos más en 1997.

En cuanto a la huelga de los días 17, 18 y 19, yo creo que al equipo gestor de Renfe y a quien les habla, que ha estado mucho tiempo dedicado a temas laborales, se nos puede acusar de muchas cosas, pero no de falta de capacidad de diálogo. No puedo compartir la huelga de los días 17, 18 y 19, porque, evidentemente, no hay razones objetivas. Yo he estado leyendo y repasando los objetivos de la huelga. Son: «Por el mantenimiento y respeto a los derechos laborales de los trabajadores de Renfe». Yo creo que los derechos laborales de los trabajadores de Renfe se mantienen. No ha habido hasta ahora ninguna razón para pensar lo contrario. «Por la defensa, el mantenimiento y mejora del empleo en Renfe». Yo creo que estamos todos concertados en ese objetivo. «Para que se respete el contenido íntegro del contrato-programa vigente entre Renfe y el Gobierno». Creo que lo estamos haciendo puntualmente y estoy pasando revista a este tema. «Para que se garanticen y respeten las funciones que actualmente tiene Renfe, manteniendo en ella tanto la administración de infraestructura como la prestación del servicio de transporte». Yo puedo decir que hasta este momento no he visto nada que me permita pensar lo contrario. Por lo tanto, no puedo coincidir en eso. «Por la conservación en Renfe de la gestión de las infraestructuras ferroviarias y, en particular, la responsabilidad de las inversiones del mantenimiento y de la financiación que supone dicha gestión en su aspecto comercial y financiero». Si es lo que pretendemos. Yo creo que el contrato-programa es eso. «Contra los recortes presupuestarios en Renfe que impiden la normal explotación de la empresa, reducen la seguridad, dificultan el mantenimiento de empleo e impiden la negociación colectiva». Yo creo que si contemplamos lo que ha sido un poco el contrato-programa nunca han coincidido las aportaciones del Estado con las aportaciones previstas en el contrato-programa, y hay que ser solidarios con las limitaciones presupuestarias. ¿Cuál sería la postura del Presidente de Renfe? Tener la mayor cantidad de dinero posible para poder realizar inversiones, para poder amortizar deuda, pero hay que ser posibilista. Tenemos lo que tenemos y en esos medios nos tenemos que mover. Por lo tanto, yo lo único que pretendo es ser realista. Yo creo que con la reducción del endeudamiento, con las aportaciones de los años 1994, 1995, el pago de los atrasos de Correos y el adelantamiento de las aportaciones por parte del Estado, que en vez de pagar a 90 días, paga ahora puntualmente, nos permite devolver la deuda a los orígenes y cantidades de comienzos de 1993 —es decir, 120.000 millones de pesetas menos, y

en torno a un billón 200.000 millones de pesetas—. ¿Que en el resto hay que hacer un gran esfuerzo? Lo estamos haciendo. Después de subvenciones, al final, naturalmente, tendremos que recurrir al mercado de capitales para incrementar endeudamiento, del neto, en 12.000 millones de pesetas. A mí me parece que con el esfuerzo que representan los 120.000 millones de pesetas está compensado. No puedo decir nada más, porque creo que ése va a ser el comportamiento del mercado. Si estuviese en condiciones de decir que no vamos a necesitar recurrir al endeudamiento, lo diría. A lo mejor dentro de seis meses les puedo decir que en lugar de esos 12.000, 12.500 ó 13.000 millones, van a ser 6.000. Me gustaría hacerlo.

No sé si he contestado puntualmente todas las preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Si algún portavoz quiere intervenir. **(Pausa.)**

Señor Rodríguez, tiene la palabra por un minuto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Intervengo solamente para aclararle al señor Presidente de Renfe que en el Bloque Nacionalista Galego podemos entender cualquier tipo de obra de infraestructura multimillonaria, pero usted tiene que reconocer que cuando se vive en un país donde en la mayoría de las ciudades no nos podemos montar en el tren para venir aquí, que nos vendan el túnel de Guadarrama, la verdad, viene a significar que nos toman como si fuéramos los negritos de África cuando les regalaban abalorios. Yo no puedo llegar a Monforte, pero usted me vende el túnel de Guadarrama. Entonces, claro, comprenderá que tenga que reaccionar, por lo menos para que la patraña no cuele, que es una patraña muy vendida allí.

De todas formas quiero decirle eso y vuelvo otra vez a pedirle disculpas en todo caso por la fogosidad del discurso, pero está relacionado con tres años de batalla bastante más fuerte y con los resultados alcanzados. **(El señor Santiso del Valle pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Aunque su turno había corrido, le dejaremos que intervenga por un minuto.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Muy brevemente. Simplemente quiero decir que es verdad que Renfe ha hecho un esfuerzo muy importante, pero el peso mayor del ahorro ha recaído sobre los trabajadores, si no, analicemos

las plantillas y los gastos de personal. Por lo tanto, el problema es que llega un momento en que los trabajadores ya no se lo creen, porque el incremento de productividad se produce por eso, por la reducción de plantilla básicamente, y hay que hacer un esfuerzo para recuperar la credibilidad como empresa. Ése es el motivo de la huelga. Ya nadie se cree nada. A los ferroviarios se les han vendido tantas cosas ya a las que luego no se ha correspondido que podemos seguir hablando ahora. En las comunidades autónomas si sumáramos todas las declaraciones de los responsables del Partido Popular en este momento, antes del Partido Socialista, de alta velocidad y de inversiones por aquí y por allá, yo creo que serían algo así como 6 billones, y eso ya no sirve. Entonces, yo creo que hay una realidad y es que el ferrocarril se ha deteriorado y no hay este año, desgraciadamente, una expectativa a mejor. Por lo tanto, lo que se quiere es generar una discusión para que al menos en el próximo año se sepa adónde vamos y para qué sobre lo que hoy es un Plan Director de Infraestructuras, en el que en lo que respecta al ferrocarril no se sabe cómo se van a pagar ni siquiera las inversiones, insuficientes —por ejemplo, no está la variante de Pajares ni otras actuaciones—, a ver si podemos poner los pies en el suelo e ir a una discusión seria con los sectores implicados, con las comunidades autónomas, para el año que viene discutir un plan ferroviario serio y creíble.

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

El señor **PRESIDENTE DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)** (Corsini Freese): Solamente quiero comentar, en relación con el tema de Galicia, que voy a solicitar al señor Rodríguez que nos dé por lo menos la posibilidad al año que viene de rectificar, es decir, que si lo estamos haciendo muy mal, que tengamos la capacidad de rectificar y que a lo mejor dentro de un año eso que califica como patraña, que no me parece bien, podamos demostrar que no lo es.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Corsini. Le agradecemos su presencia aquí y su contestación a las preguntas que le han sido formuladas.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho y veinte minutos de la noche.