



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1988

III Legislatura

Núm. 229

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión celebrada el martes, 1 de marzo de 1988

ORDEN DEL DIA

Comparecencias en relación con el Plan de Transporte Ferroviario:

- Del Señor Presidente de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) (García Valverde) (a solicitud de los Grupos Parlamentarios Socialistas y Popular, señor Rebollo, del CDS y Agrupación de Diputados del PDP) (números de expedientes 212/001022, 212/001039, 212/001033 y 212/001026).
- Del señor Director General de Infraestructura, del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Alcalde Pérez) (a solicitud de los Grupos Parlamentarios Socialista y Popular, señor Rebollo, del CDS, Grupo Parlamentario de Minoría Catalana y Agrupación de Diputados del PDP) (números de expedientes 212/001021, 212/001042, 212/001034, 212/001038 y 212/001025).
- Del señor Director General Financiero de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) (Arce Torres) (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular) (número de expediente 212/001040).
- Del señor Director General de Ingeniería y Equipamiento de Instalaciones Fijas de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) (Martín Baranda) (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular y señor Rebollo, del CDS) (números de expedientes 212/001044 y 212/001037).

- Del señor Director General de Personal y Organización de RENFE (Navascués Poyo) (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular y señor Rebollo, del CDS) (números de expedientes 212/001045 y 212/001036).
- Del señor Catedrático de Transportes de la Escuela Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (Izquierdo Bartolomé) (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular) (número de expediente 219/000040).
- Del señor Presidente de la Asociación de Empresas Constructoras de Ambito Nacional, SEOPAN (Durán) (a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista) (número de expediente 212/001019).

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

COMPARENCIAS EN RELACION CON EL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO:

- **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) (A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA Y POPULAR, SEÑOR REBOLLO, DEL CDS, Y AGRUPACION PDP)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Vamos a iniciar la sesión de comparencias en relación con el Plan de transporte ferroviario, remitido por el Gobierno a esta Cámara.

En primer lugar, damos la bienvenida al Presidente de RENFE, don Julián García Valverde, a quien agradecemos su presencia en esta Comisión.

La comparencia del Presidente de RENFE ha sido solicitada por los Grupos Parlamentarios Socialista, Popular, CDS y Agrupación PDP.

Vamos a dar la palabra, en primer lugar, para formular preguntas al señor García Valverde, a los Grupos que han solicitado la comparencia, empezando de menor a mayor.

Por la Agrupación del PDP, tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PÉREZ DOBÓN**: A nadie se le escapa el importantísimo alcance que tiene el Plan de transporte ferroviario en el futuro no solo del ferrocarril, sino de la economía del país en general y en otros campos sociales que no son solamente la economía. Hay una serie de datos en el texto que se ha distribuido que nos obligan a pedir bastante información complementaria, entre otras cosas porque este Grupo en concreto solicitó del Ministerio de Transportes —ya sé que no es exactamente lo mismo por RENFE, aunque tienen cierta conexión— los documentos y estudios que habían dado lugar al Plan de transporte ferroviario, que estaban en la génesis de este Plan. Se pidió hace un montón de meses y la contestación fue un poco curiosa. Se nos dijo que como eran 15.000 páginas no nos las mandaban. Yo creo que la alfabetización del país se presume. Se ha vuelto a reiterar la petición de la documentación a través del Presidente de la Comisión

y a mi poder no ha llegado ninguno de esos estudios. Hacer una comparencia como la de hoy sin disponer de esos estudios y sin haberlos consultado anteriormente, lógicamente supone un punto de partida en precario. Creo que no debe volver a suceder, y yo en nombre de mi Grupo lo lamento.

Ateniéndonos a los datos que figuran en la distribución que se ha publicado en el «Boletín Oficial de las Cortes» y en relación, en concreto, con las competencias del Presidente de RENFE, yo quisiera saber si se ha hecho un estudio generalizado sobre las necesidades ferroviarias de este país, o bien se ha partido de una especie de apriorismo; es decir, vamos a tomar primero la decisión política de por dónde van a ir las inversiones y las obras de infraestructura del Plan de transporte ferroviario y se han adaptado los estudios y los documentos a lo que previamente se ha escogido como objetivo a alcanzar.

Cuando se citan los estudios que se han realizado —ya digo que no se me facilita el texto pero sí se dice cuáles son los ejes que se han estudiado— son aquellos que aparecen exclusivamente en el Plan de transporte ferroviario. Si en la génesis ya figuran esos ejes quiere decir que otros se han excluido desde el comienzo. Si no fuera así, me gustaría saber cuál es la opinión del Presidente de RENFE.

Por otra parte, me gustaría saber cuál es su opinión sobre si un plan de transporte ferroviario debe tener o no un calendario. En el Plan que se ha distribuido no hay un calendario de inversiones. Se conocen algunas fechas, puesto que ya se han empezado a ejecutar; en concreto ya se han aprobado importantes cantidades por el Consejo de Ministros. Pero no se sabe cuál es el calendario de aquí al año 2.000, porque en un plan no solo importa qué es lo que se va a hacer, sino el cómo y el cuándo; en concreto el cuándo está radicalmente ausente de las previsiones del Plan. Desde la óptica empresarial y de servicios de la Compañía RENFE me gustaría conocer cuál es su opinión al respecto y si puede dar alguna información sobre ello.

También me gustaría saber si RENFE ha hecho gestiones con las comunidades autónomas y los ayuntamientos afectados por el Plan, con objeto de saber cuál es el alcance o qué previsiones hay sobre esa presunta colaboración económica de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos. Si el Plan prevé que parte de la financiación va venir de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos, naturalmente si no hay la certeza de que

esa colaboración se va a producir el Plan va a tener unas bases relativamente poco sólidas.

Refiriéndome a puntos concretos, me gustaría conocer cuál es la opinión del Presidente de RENFE, en cuanto presidente de una compañía como RENFE, sobre la previsión del Plan en relación, en concreto, con la líneas transversales que, en mi opinión, no existen prácticamente en el Plan de transporte ferroviario que se presenta; también si la política de exclusión de algunas zonas concretas del territorio nacional de la línea de alta velocidad —me refiero a Galicia, aparte de la cornisa cantábrica, a toda la zona oeste de la península y fundamentalmente al sureste, provincias de Jaén, Granada y Almería— se debe a unas razones estrictamente comerciales, si puede tener justificación desde el punto de vista económico-comercial, o bien deriva de un criterio simplemente político. En el Plan se dice, por citar un ejemplo, que la línea nueva a Sevilla, Madrid-Brazatortas-Sevilla, acorta los accesos a Andalucía en 92 kilómetros. Pues no; acorta en 92 kilómetros los accesos a Córdoba, Sevilla y Málaga, pero desde luego nos aleja 92 kilómetros de Jaén, Granada y Almería. Más que una óptica política, puesto que eso es competencia más bien de los cargos del Ministerio —supongo—, quiero saber cuál es la posición de RENFE en cuanto empresa en relación con estos extremos a los que he hecho referencia.

El señor **PRESIDENTE**: Sobre la solicitud de información de su Grupo, a la que se ha referido, que es relativamente reciente, tengo que decirle que está en trámite y probablemente no ha llegado a la Compañía esa petición. De todas formas estamos en una sesión informativa, que es tan informativa como los documentos que con toda pertinencia ha solicitado su Grupo.

Ya sabe S. S. que después habrá dos sesiones de debate, la semana próxima con el Ministro y una semana después para las propuestas de resolución; es decir, que su Grupo está a tiempo de recibir toda la información precisa. **(El señor Trillo pide la palabra.)**

¿Señor Trillo?

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Para una cuestión de orden. ¿Sería posible que se fueran contestando las preguntas por Grupos, como se hace habitualmente en las comparecencias de Presupuestos, a efectos de no reiterar las mismas preguntas por los distintos Grupos y poder ir tomando nota de las contestaciones? Como tenemos tiempo, creo que sería una buena medida.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trillo, cuando el Presidente de Renfe lo estime oportuno, contestará individualmente; de lo contrario se hará globalmente. También en la Comisión de Presupuestos se suele hacer por bloques. En primer lugar, vamos a hacer bloques de Grupos que han solicitado la comparecencia. Después preguntarán los Grupos que no la han solicitado. De todas formas, si el Presidente de RENFE quiere contestar individualmente a alguno de los Grupos, está a su completa disposición. El debate será todo lo flexible que sea necesario.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: En aras de la flexibilidad pedía exactamente eso.

El señor **PRESIDENTE**: Como va a haber segunda y tercera ronda de preguntas, al tratarse del Presidente de RENFE, se podrá ampliar, si fuera necesario.

El señor Rebollo tiene la palabra.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Voy a intentar ser lo más breve posible, señor Presidente de RENFE; pero es cierto que su cargo, dentro de RENFE, obliga a un desnivel, por utilizar una terminología ferroviaria, entre lo que podría ser el peso de las preguntas realizadas al presidente de RENFE y al resto de los comparecientes, por lo menos por lo que respecta a mi Grupo.

Señor Presidente, en la introducción del Plan en su quinta línea, se contiene, se dice que el sector transporte, considerando su actividad en toda su extensión, es soporte fundamental de la economía de un país y «de sus relaciones sociales». Señor Presidente, ni en las comparecencias del señor Ministro, ni en su comparecencia a propósito de Presupuestos ni en la presentación del Plan ni en ninguno de los documentos que se nos ha suministrado, aparece atendido el tema de las relaciones sociales. Y despachar este renglón con la mera mención en la introducción parece un atentado grave a lo que es cualquier plan de comunicaciones en un país, y más en un país como el nuestro que tiene unas comunicaciones bastante deficientes.

Dentro de este primer enfoque global, hago la primera pregunta: ¿Qué verdad hay detrás de esta atención a las relaciones sociales? Esta pregunta engrana con otro montón de preguntas que vendrán a continuación. En todo el plan y en la documentación que se ha aportado sucesivamente —y no digamos de las declaraciones del propio Presidente de RENFE en prensa—, se habla «de la obra del siglo», de «ponernos a la altura de Europa». Señor Presidente —y hago la segunda pregunta—, ¿sabe lo que se está haciendo en Europa? ¿Sabe que en el año 1970 ya existían velocidades comerciales de 200 kilómetros hora y que en el año 2000 el objetivo y las preparaciones que ahora mismo se están haciendo en el área comunitaria, son 300, 350 kilómetros por hora? ¿Sabe que la tecnología en el sistema rueda-carril ha sufrido un avance impresionante? ¿Que en el año 1989, que prácticamente está a la vuelta de la esquina, Francia tendrá el tren de gran velocidad del Atlántico, con 300 kilómetros por hora, y que toda la red europea de alta velocidad está prácticamente, a medio paso, con proyectos y obras con medias comerciales de 250 kilómetros por hora?

En esta consideración global del plan, hablar de una inversión conjunta de 2,1 billones de pesetas son, sinceramente, ganas de confundir y, desde luego, es hacer demagogia. Yo lo entiendo así, pues si se distribuye en anualidades —ustedes lo hacen en alguno de sus documentos— salen del orden de 140.000 millones-año, en pesetas de 1986.

En 1981 y 1982 —cito estos años porque los conozco perfectamente— las inversiones superaban los 100.000

millones-año. Ponga eso a pesetas constantes y se encontrará con que el Plan que se denomina «la obra del siglo» y se dice que va a «ponernos a la altura de Europa», al final se queda, por todo lo que he expuesto, en poner parte de la red en el año 1970 y hacer unas inversiones anuales similares a las que se realizaban antes de que el Partido Socialista llegara al Gobierno.

Es más, en el ejercicio actual de 1988 las inversiones para RENFE son 107.000 millones. ¿Cómo puede, a pesetas de 1988, conjugarse esto con un Plan, en pesetas de 1986, que ya resulta inferior a las inversiones realizadas en los años 1981 y 1982? Segunda consideración que le sugerirá sin duda la respuesta oportuna.

Pero hagamos un macroanálisis del Plan. En el Plan se emplean 193.750 millones en nuevas variantes y, en general, la infraestructura se contempla fundamentalmente con tres nuevas variantes (Guadarrama, Despeñaperros y Orduña), la duplicación de 1.000 kilómetros de vía, la remodelación de las cercanías de Madrid, Barcelona y Sevilla —remodelación que ya estaba prevista hace bastantes años y que tuvo un frenazo cuando el PSOE llegó al Gobierno— y un parcheo del resto de la red, pues ya en los propios documentos oficiales se habla de renovar vía en la red básica y, con la vía que se levante, parchear o arreglar las vías de la red secundaria. Todo esto a propósito de una red que es terciarista y decimonónica en estos momentos, que tiene un 65 por ciento en curvas y que, dentro de este porcentaje, un 25 por ciento, creo recordar, tiene un radio inferior a 300 metros.

En este macroanálisis de la infraestructura del Plan de transporte ferroviario, destacan diversas cuestiones, de las que voy a citar la primera, por aquello de que la conozco bastante bien: la variante del Pajares. En absoluto se habla de ella y por lo menos se necesitaría una mención para explicar lo ocurrido con algo que se consideró —no solamente por RENFE y no solamente en la época de los años 1981 y 1982— como una pieza esencial y casi faraónica. Es curioso, la prensa y las declaraciones quedan ahí y luego pasan los años y se habla de obras faraónicas; se podían comparar con las demás y ver qué calificativos podrían recibir en estos momentos las demás. En fin, entonces se habló mucho de la variante del Pajares y cuando yo ocupé la Presidencia de RENFE me encontré con estudios y proyectos muy completos a propósito de la misma. En el año 1982, señor Presidente, sale a concurso público y se publica en el «Boletín Oficial del Estado» la primera adjudicación por valor de 3.500 millones de pesetas. De todo eso no se dice absolutamente nada. Supongo que en el interior de todo este Plan algo se dirá, pero no conozco lo que ahora mismo pueda existir como fundamento o razón para que se haya prescindido de lo que significa una obra básica para la comunicación de Asturias con la meseta.

En todo el Plan de transporte ferroviario no se examina el tema importantísimo del ancho de vía europeo. Pero, aparte de nuestra entrada en el Mercado común, aparte de nuestros compromisos comunitarios y con Marruecos —que tiene el ancho internacional— de que España sea vía de paso y de tránsito de las mercancías y del tráfico

marroquí y, en definitiva, de todo el norte de África hacia Europa, da la casualidad, señor Presidente, que la Generalitat ha llegado a unos ciertos preacuerdos o acuerdos de intenciones para prolongar el tren de gran velocidad hasta Barcelona. A esto hay que unir los intentos que en el mismo sentido está haciendo la Comunidad Autónoma del País Vasco. Nos encontraremos, pues, con iniciativas indudablemente auspiciadas por la lógica y por las autoridades comunitarias, según declaraciones reiteradas que se han ofrecido en la prensa catalana y en la vasca respecto a esto, que supongo que tienen el sello de la verdad. Y vemos que tampoco se contemplan —por lo menos en la documentación que se ha suministrado a esta Cámara— las razones que existen para desechar, en un Plan que contempla una inversión de dos billones y pico de pesetas, el abordar el ancho de vía europeo.

¿No se podría conseguir que la relación Portbou-Barcelona-Lérida-Zaragoza-Madrid-Ciudad Real-Córdoba-Sevilla-Algeciras se hiciera con el ancho internacional, en una línea de alta velocidad? Se mantendría el resto de la red con el ancho actual, modernizado, pero tratando, precisamente al hablar de la modernización, de que la infraestructura pudiera soportar en el futuro —el ancho internacional es menor— las exigencias de esa red internacional, para poder ir pasando, poco a poco y en la medida de nuestras posibilidades, el resto de la red al ancho internacional. Es una oportunidad histórica, señor Presidente. Es muy difícil, después de esta inversión, que a RENFE se le plantee otra ocasión similar para homologarse con el resto de Europa. Indudablemente es necesario el utilizar un material homologado en todos los países comunitarios, el poder suprimir sistemas que indudablemente suponen una rémora en el tráfico de una frontera a otra; además se han abandonado los estudios sobre los ejes de ancho variable OGI y VEVEY, para el tráfico de mercancías, que indudablemente se han abandonado, en parte porque, como usted explicó en la Comisión de Presupuestos que RENFE no tenía por qué investigar, lo dijo usted con estas palabras. Las industrias normalmente investigan cuando reciben encargos con tiempo suficiente para ejecutarlos. Pero cuando estamos hablando de un Plan que teóricamente comenzó a ejecutarse en 1987 y, desde luego, en este ejercicio 1988 —y digo esto porque el Ministro de Transporte dijo en varias ocasiones que el año 1987 era un año que se podía enmarcar perfectamente dentro del Plan— uno se pregunta el porqué de que no investigue RENFE, cosa que particularmente me parece un disparate, aunque sólo sea porque es bueno copiar de los demás. La SNCF tiene sus órganos de investigación, al igual que la DB, los British Railways y la Ferrovia dello Stato. Por eso me quedo pasmado con que de repente se descubra que en nuestra red no hace falta investigar, porque para eso están las industrias privadas, a las que se les enfrenta normalmente con unas fechas cogidas en el último tren, para tratar de que suministren unos materiales que al mismo tiempo comporten innovaciones tecnológicas importantes.

Por otra parte, si no existe esa tecnología, ¿cómo puede supervisar RENFE, más que por un método puramente

empírico, enormes inversiones como las que se programan en su conjunto, no ya año por año, para el llamado Plan de transportes ferroviarios?

Sigo con el macroanálisis de la infraestructura. La relación directa Lisboa-Madrid sería lógico hacerla por Valencia de Alcántara, en vez de por Badajoz; pero es un problema que se ve en el mapa. Hay o había un mapa de bolsillo que distribuía la RENFE; por favor, señor Presidente, ábralo y mire por donde van las vías. Veamos cómo es posible llegar a Badajoz y desprestigiar una relación directa, donde se hicieron unas inversiones de renovación importantísimas. No lo entiendo.

La relación Madrid-Galicia por Zamora son 678 kilómetros en vez de los 837 que hay por León. A propósito de esta línea, a pesar de todo, a pesar de que los trenes están mejor dotados y con una infraestructura más completa —según ustedes dicen en el Plan— la velocidad comercial en el año 2.000 será de 127 kilómetros por hora, repito, parece que, es como si alguien se obsesionara por seguir a los catetos olvidándose de la hipotenusa.

Las revitalizaciones del Ruta de la Plata, relacionando norte y sur, sin pasar por Madrid, y uniendo Galicia y Asturias con Castilla-León, Andalucía y Extremadura se han desprestigiado totalmente en este análisis de la infraestructura del PTF. ¿Dónde quedan los trenes transversales? ¿Qué son trenes transversales? ¿Aquellos que vuelven a pasar por Madrid?

La reapertura y modernización del Canfranc o del Alhendricos-Guadix es también un problema que se observa al coger un mapa y ver qué comunicaciones existen, en el segundo caso, en el occidente de Andalucía. Ni siquiera se menciona en el Plan de transportes ferroviarios la alternativa estratégica que significa Canfranc; el hecho de que, frente a unas manifestaciones recientes —en los últimos meses— de las autoridades francesas, se hayan puesto de nuevo en marcha algunos servicios, hace que parezca que siempre estamos funcionando al dictado de los demás, sin una política de comunicaciones propia.

La conexión con África por ferrocarril tampoco se contempla en el Plan, que, sin embargo, es el Plan para dentro de doce o trece años, el Plan del año 2000.

También hay otra laguna importante relativa al transporte intermodal. Lo importante es conseguir unos costos mínimos de transporte y la convivencia entre módulos. Lo han dicho el señor Presidente de RENFE y el señor Ministro en varias ocasiones. Pónganse los medios para ello, porque el transporte intermodal no puede despacharse con una frase; no puede despacharse diciendo: Llevamos camiones en los trenes.

Lo relativo al plan de nudos ferroviarios, la intercomunicación entre ferrocarril y carretera, todo esto en unas recientes jornadas del transporte de mercancías por carretera se puso de manifiesto que es una gran laguna del transporte por ferrocarril suplida por los pequeños y medianos empresarios del transporte de mercancías por carretera. Por favor, que se contemple específicamente en el Plan, que se diga qué va a ocurrir con eso. Qué medidas se ponen en pie. Que no se nos despache diciendo que

se llevan camiones en los trenes, porque a mí eso me deja absolutamente insensible.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rebollo, perdone. Solamente quiero recordar a su señoría que estamos en una sesión informativa. Aunque el Presidente está dispuesto a ser flexible, le recuerdo que habrá debates posteriores, pero la esencia de esta sesión es obtener información, solamente eso.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, en la Comisión de Presupuestos se puso de manifiesto, a propósito del Plan, que en RENFE-85 y 86 se daban como cifras de mercancías en toneladas-kilómetro correspondientes a 1985, 10.243 millones. Personalmente dije que si el objetivo del Plan era conseguir 15.582 millones de toneladas-kilómetro, y la realidad de los documentos de RENFE, descansaba en 11.654 millones de toneladas-kilómetro, ya se estaban escamoteando las cifras y ya se estaba cumpliendo casi el 25 por ciento del Plan antes de empezarlo. En consecuencia, creo que de algo sirvió aquella reiterada observación hecha por mí al Presidente de RENFE y al Ministro cuando en esta documentación que ahora se nos entrega se habla de que el transporte de mercancías en RENFE fue, efectivamente, de 11.654 millones de toneladas-kilómetro. Pero uno creería ingenuamente —esta es la pregunta, señor Presidente— que si nos encontramos con 1.500 millones de toneladas más de principio, se movería el objetivo del Plan, porque todos los cálculos de incremento año por año se hicieron para obtener la cifra de 15.582. Sin embargo, observamos que, habiendo modificado la cifra de partida, no se cambió la cifra de objetivos. ¿Por qué? Siguen siendo 15.582 millones de toneladas-kilómetro las que figuran como objetivo del plan.

Por otra parte, no hay cálculos financieros en el Plan, ni cálculos de cuenta de resultados. Entiendo que todo plan debe de tenerlos, pero no existe, repito, ni el mínimo vestigio. Es más, en la presentación del Plan se dijo en varias ocasiones —voy a terminar ya esta ronda de preguntas— que esto mejoraría la cuenta de resultados en la red. Señor Presidente, demostrado que en 1987 el tráfico fue menor que en 1986, y en 1986 menor que en 1985 (consultense los Diarios de Sesiones); demostrado el incremento de gastos financieros (hay unas declaraciones recientes del señor Presidente de RENFE, en este sentido); demostrado que el Estado solamente aportará directamente 700.000 millones de pesetas y el resto tendrá que hacerlo RENFE con sus recursos, endeudándose, ¿cómo va a resultar la cuenta final de RENFE? ¿A qué cifras de déficit nos vamos? En definitiva, ¿cómo es posible que se haga frente a ese tremendo incremento de los gastos financieros? Todo esto lo pongo en relación con una frase del señor Presidente de RENFE, que decía: yo creo más en las pesetas que en el tráfico.

El señor Presidente, para poder enjuiciar todo esto con mayor profundidad, me prometió, como representante del CDS, enviarme los datos sobre conservación y mantenimiento. Me lo prometió este año y me lo prometió el se-

ñor Ministro el año anterior, pero los he recibido. El señor Presidente también me prometió enviarme un balance consolidado, y como reconoció que no se tenía, a fin de que lo pudiera consolidar mi Grupo, me enviaría los balances correspondientes a todas las empresas que RENFE acoge de alguna manera en plan «holding». Tampoco los he recibido. Es el segundo año en que se incumplen promesas hechas a un Diputado. Cualquiera que sea mi Grupo, cualquiera que sea la ideología de ese grupo, lo que sí le pido al Presidente de cualquier empresa pública que venga a una Comisión a someterse al control parlamentario, es que se tenga más respeto con un representante del pueblo. Por consiguiente, si dos años seguidos yo he pedido unos datos y no se me han suministrado, tengo que denunciar esto al Presidente de la Comisión, y tengo que recordar al Presidente de RENFE lo que tiene pendiente conmigo, y perdone, señor Presidente, porque no hay absolutamente nada personal en esto, como lo demuestra el hecho de que se haya incumplido esta promesa dos años seguidos.

¿Cómo puedo ver cuál va a ser la cuenta de resultados de los años futuros si me faltan datos elementales? ¿Si cuando se habla de 200.000 millones de pérdidas o de 193 millones de déficit no sé a qué se refiere exactamente? Yo no sé si están metidos o no en esa proyección de futuro los gastos financieros. No sé si, por fin, el Gobierno socialista tiene su mentalidad preparada para que ese déficit de RENFE (mal llamado simple déficit de RENFE, lo he sostenido 500.000 veces), pero yo no sé, repito, si el Gobierno está preparado para asumir cifras de 600.000 millones correspondientes a RENFE si se incluyen los gastos financieros del Plan de transportes ferroviarios.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Trillo, por el Grupo parlamentario de Coalición Popular, tiene la palabra.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Si la Presidencia lo autoriza, consumiríamos el turno entre Felipe Camisón y yo.

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Señor Presidente, gracias por estar con nosotros.

En primer lugar, tengo que reconocer que en relación con este Plan de transportes ferroviarios esperábamos más en todos los terrenos, esperábamos más en amplitud de propuestas, más, quizá, en amplitud de inversiones, más en presentación, inclusive. Nos ha sabido a poco. Sinceramente, pensábamos que habría más documentación que, de alguna manera, tratara de justificar todo lo que se nos presenta en el Plan para solicitar la autorización de este Congreso a las cuantiosas inversiones que figuran en el mismo. En cualquier caso, esto no es sino una introducción. No pretendo plantear un debate. Ateniéndome al ruego de la Presidencia de formular las preguntas estrictamente, al objeto de cumplir con la comparecencia, paso a formularlas.

Señor Presidente, ¿qué justificación tiene la inversión

para una línea de alta velocidad Madrid-Sevilla? Esa es la primera pregunta a la que nos interesa tener una contestación puntual. Lógicamente, nos gustaría que nos explicara dicha justificación desde el punto de vista técnico y, muy especialmente ferroviario, tráficos, etcétera. A dos años vista para la inauguración de esta línea, ¿me podría indicar cómo van las gestiones para la adquisición de los vehículos motores de alta velocidad y remolcados adaptados a nuestro ancho específico de vía? A título de orientación diré que Alemania podrá tener una locomotora, la E-120, a 250 kilómetros por hora, partiendo de la E-110, a 200 kilómetros por hora. Un salto de 50 kilómetros por hora de media no parece exagerado, pero tardó cerca de diez años. Nos gustaría que tranquilizara a los miembros de esta Comisión señalando que lo que se está haciendo se está haciendo bien. Por cierto, señor Presidente, este Plan, ¿lo ha hecho el Ministerio de Transportes o lo ha hecho RENFE? Esta es otra pregunta, por ir concretando lo más posible.

A lo largo de la lectura del Plan se desprenden cuestiones que chocan. Por ejemplo, dice: Donde el ferrocarril sea competitivo, debe diseñarse para velocidades de 200 kilómetros por hora. Y a continuación afirma que los desdoblamientos de vía se aprovecharían para velocidades de 160 kilómetros por hora, con lo cual se limita, de entrada, la competitividad futura de estas líneas, ya que suponemos que, en general, sus desdoblamientos vienen obligados por necesidades de tráfico. Pensamos que en estos desdoblamientos debería de intentarse también el límite de los 200 kilómetros hora, salvo que haya razones que nosotros desconocemos y que el señor Presidente nos pueda explicar.

En el Programa 513-A, recientemente aprobado en este Congreso, correspondiente a los Presupuestos Generales del Estado, Dirección General de Infraestructura del Transporte, en su objetivo B se nos decía que las características de explotación de la red básica deberían ser homogéneas. No parece que haya mucha homogeneidad en el Madrid-Sevilla, cuando tiene nudos importantes y le falta un Madrid-Algeciras y un Madrid-Burgos para hacer un eje norte-sur. La homogeneidad ahí brilla un poco por su ausencia.

Si tenemos una red ferroviaria que no llega sino al 65 por ciento del índice medio de los restantes países europeos, considerando número de kilómetros de vía por kilómetros cuadrados, por número de habitantes o por cualquier otro factor que pueda entrar, y si con este Plan pretendemos acercarnos de verdad a Europa, ¿podría darnos alguna de las razones que le han movido a RENFE o al Ministerio a desechar el ancho europeo?

Señor Presidente, si el PTF, como dicen ustedes, constituye una importante apuesta por la modernización del ferrocarril, y en particular por los aspectos relativos a la calidad del servicio, siempre ha dicho mi Grupo y lo reiterará que el déficit de RENFE no nos parece exagerado cualitativamente, lo que sí nos ha parecido siempre exagerado es esa cantidad de dinero por el servicio que se viene dando en RENFE, y al considerar servicio consideramos todo. En este sentido, ¿podría resumirnos cuál es la

situación en esta materia y cuáles son los grandes objetivos de calidad que persigue el Plan para RENFE? ¿Puede darnos su opinión en relación con el déficit e indicarnos cuáles son sus previsiones a corto, medio y largo plazo, muy especialmente en relación con las inversiones prejuzgadas en el Plan de transporte ferroviario?

Realmente, el desfase entre los servicios ferroviarios de los países hacia los que tendemos y el nuestro, como decía antes, es muy grande. Sería difícil encontrar otro servicio público donde el desfase de España en relación con otros países de la Comunidad Europea sea tan importante. Por tanto, el primer factor de valoración del PTF es que es de absoluta necesidad. Mejorar este PTF o crear otro. Sin embargo, ¿considera el Presidente fundamental las cuantiosas inversiones ya aprobadas en los Presupuestos Generales del Estado para esas líneas, como la de Madrid-Sevilla, de alta velocidad? Alta velocidad o gran velocidad; tendríamos que ponernos de acuerdo.

Parece que se dedican —desearía la confirmación de la cifra— 546.000 millones en pesetas del año 1986 para realizar un cambio sustancial en el parque de vehículos de nuestra red nacional. Me gustaría que me aclarara esa cifra del medio billón de pesetas de inversiones.

Las empresas españolas en el sector de la electrificación, por indicación precisamente de la Administración, han ido buscando asesores extranjeros, y hoy se encuentran con que no pueden establecer compromisos sobre aplicación y uso de esa tecnología por la inconcreción del Plan en el tema de la electrificación. La decantación por una determinada tecnología cuando se produzca, quizá ponga en manos de estos asesores argumentos sobrados para encarecer y condicionar su aportación a las empresas de electrificación españolas. Desearíamos una opinión del Presidente sobre este tema.

Se han referido ya otros portavoces, pero entendemos que es bueno volverlo a repetir, desglose que figuraba en el avance del PTF, en el cual PTF no figura. Es decir, en el avance figuraba un mediano desglose, por no decir un gran desglose, y vemos que en el Plan actual no figura. Nos gustaría conocer de alguna manera ese desglose en obra civil, en montaje de vías, en subestaciones, en comunicaciones, instalación de seguridad, material móvil, de manera que no fueran esas macrocifras que figuran en la última página del Plan, que por lo menos se parecieran un poquito más a las dos últimas páginas del avance del Plan y a poder ser con un cierto nivel anual, porque al fin y al cabo entendemos que es bueno saber a qué atenernos.

¿Considera el Presidente que en los últimos años ha habido una cierta falta de programación en los proyectos a realizar por parte de la Red Española de Ferrocarriles? ¿Considera el Presidente que como consecuencia de todo ello se ha producido un cierto deterioro de la situación con la proliferación de nuevas empresas sin aportar mejoras sustanciales al sector, pero pueden haber deteriorado la situación de las empresas anteriores compitiendo realmente?

Finalmente un ruego: intentar que los programas anuales que se van a presentar traten de ser lo más uniformes posible, y que la totalidad del material, siguiendo la ter-

minología empleada por nuestro señor Ministro de Transportes en su comparecencia en el Senado, pueda y deba ser fabricado en España, se fabrique casi obligatoriamente en España por empresas españolas del sector, que según nuestra opinión están en perfectas condiciones de adquirir y asimilar las tecnologías cuando sea necesario.

Y, por último, ¿qué porcentaje de mercancías peligrosas se transportan en los países de la Comunidad Económica Europea por ferrocarril, sobre carretera, qué porcentaje de mercancías peligrosas se transportan en España y cuál es la razón del poco tratamiento que da el Plan de transporte ferroviario a ese tema de indudable trascendencia en la seguridad ciudadana?

Nada más.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: En fecha 26 de octubre de 1986, señor Presidente de RENFE, usted manifestó que existían negociaciones con la compañía portuguesa de ferrocarriles y con autoridades de aquel país a fin de dilucidar el trazado más conveniente del corredor Madrid-Lisboa. ¿Puede especificarnos dichas negociaciones? En relación con Francia, ¿ha habido negociaciones también? ¿En qué sentido? En dicha negociación para el corredor Madrid-Lisboa, ¿ha intervenido el Gobierno autónomo de Extremadura? ¿En qué sentido? ¿Cuál sería el itinerario más corto, ferroviario naturalmente, entre Madrid y Lisboa? Para este corredor, ¿qué perspectivas de financiación tiene el Plan de transporte ferroviario?

A nivel de catedráticos prestigiosos de transporte se ha dicho públicamente que el Plan de transporte ferroviario español parte de un planteamiento tímido y desfasado respecto a los planes europeos de establecer una red única de ferrocarriles de gran velocidad, y si no reaccionamos a tiempo esto nos puede llevar a un error histórico que posiblemente nos haría perder el tren para siempre. El PTF se está realizando sin un estudio de viabilidad serio, siguiendo un planteamiento que nos acerca más a África y nos aleja de Europa. Al justificar este error histórico se añade que se está refiriendo a que no ha previsto la adaptación de nuestra red al ancho europeo en los itinerarios de interés continental, y que al introducir la alta velocidad casi exclusivamente en el acceso al sur y consagrar la diferencia del ancho de la que no nos engañemos —añade— se trata de una frontera física importantísima, da la impresión de que el Plan, repito, nos acerca más a África y nos aleja de Europa. En resumen, nos estamos quedando aislados se mire por donde se mire. Me gustaría, señor Presidente, que nos diera su opinión respecto a estos criterios.

Por otro lado, en fecha 6 de abril del pasado año, el Parlamento Europeo adoptó el texto del reglamento relativo a la infraestructura del transporte, en cuya resolución se subraya que la coordinación y construcción de una red europea de trenes de alta velocidad constituye un objetivo prioritario, poniéndose especial énfasis en los enlaces transfronterizos y en la integración de España y Portugal,

que debe ser objeto de apoyo comunitario. ¿Este Plan que estamos analizando se ha concebido desde esta filosofía europea?

En el mismo documento comunitario se hace notar que es imprescindible proceder a la eliminación de los obstáculos físicos transfronterizos que afectan gravemente a algunas regiones de la Comunidad, como España. ¿Considera el señor Presidente de RENFE que entre tales obstáculos se encuentra el diferente ancho de vía que sufre nuestro país?

También en el documento comunitario se considera que la ampliación de los ejes de comunicación importantes para la Comunidad Europea es una de las cuatro grandes áreas del proyecto del Plan general comunitario para la fijación del marco de una política común en materia de transportes, el «master plan», aprobado por el Consejo tras la sentencia del Tribunal de Justicia Europeo sobre el recurso de abstención. ¿En qué medida el PTF ha incorporado esta consideración?

En el tan repetido documento se establecen como criterios a tener en cuenta la protección del medio ambiente, el ahorro energético, la situación de empleo y la adaptación de nuevas tecnologías. ¿En qué medida el Plan ha recogido estos criterios? ¿Estima que dentro de dicha adaptación de nuevas tecnologías sería posible la reconversión de nuestra red ferroviaria hacia el ancho europeo? Caso de ser posible, ¿a qué ritmo se podría llevar a cabo? ¿Tendría interés experimentar tal reconversión de ancho de vía en el corredor Francia-Barcelona-Madrid-Lisboa, considerado en la resolución del Parlamento Europeo sobre la red europea de trenes de gran velocidad?

Pasando a otro tema, ¿estima que las experiencias que puede proporcionar el TGV francés o el SHINKANSEN japonés pueden ser aplicables al caso de nuestro país?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Dávila, por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Quiero empezar mi intervención transmitiendo, en nombre del Grupo Socialista, nuestro saludo al Presidente de RENFE y nuestra congratulación porque nos aporte informaciones para formar nuestra opinión sobre este Plan de transporte ferroviario que se presenta ante la Cámara.

Sólo voy a hacer dos preguntas, pero ambas conviene verlas desde la perspectiva del final de lo que significa este Plan, es decir, en ese umbral del siglo XXI, en ese año 2000, porque es evidente que, además de la atención a los detalles concretos de la realización actual, la valoración total de la política ferroviaria habrá que hacerla en función de que satisfaga o no esa situación para el umbral del siglo XXI en el que estamos contemplando todos los planteamientos españoles.

Desde esa perspectiva, señor Presidente, creo que es obvio para todos —lo dice el Plan y se ha manifestado en las intervenciones que hemos tenido en otras comparecencias— que estamos asistiendo a un resurgimiento del ferrocarril. Eso ya es evidente no sólo entre nosotros, sino incluso en nuestro entorno socioeconómico. Pero es cier-

to que se trata de un ferrocarril distinto, nuevo. Ha habido un cambio cualitativo muy importante —al menos desde nuestra perspectiva— que está reflejado en ese Plan de transporte ferroviario. El ferrocarril ha dejado de ser el vector, el instrumento por el que el desarrollo económico, incluido el social, iba llegando a las distintas zonas de un país. Por tanto, el transporte ferroviario ya no tiene que asumir las cargas de tipo económico y social que se derivaban de esa circunstancia absolutamente singular.

Como se dice perfectamente en el Plan, hoy se trata de un modo de transporte especializado. Por tanto, el enjuiciamiento de todo lo que suceda hay que hacerlo en tanto en cuanto ese sistema integrado de transporte logre su optimización, y este modo concreto, que es el ferrocarril, asuma las exigencias de su especialización.

El Plan hace relación —quizá de forma somera pero evidente— de cuáles son las especializaciones que hacen falta en esa perspectiva de cambio del transporte ferroviario en España: la elección de determinados tráficos y de determinadas relaciones; trata de imponer criterios que eran inconcebibles en la situación anterior de la planificación por la demanda, no por la oferta; menciona esa exigencia del criterio económico, por tanto, de la economía de la gestión de la empresa correspondiente.

En el Plan se dan —y aquí viene nuestra solicitud de mayor información— datos sobre cómo se ha estimado que sea el crecimiento acumulativo anual a lo largo de todo ese período. Se dan cifras de cómo el incremento de viajeros en largo recorrido es de un 3,8 por ciento; en cercanías, 2,3 por ciento; en mercancías, 3,2 por ciento. Aquí está, repito, el interés de que nos complementen la información. ¿Estas estimaciones que se han hecho hacia ese año 2000 son meramente tendenciales, o inerciales? ¿Recogen única y exclusivamente lo que sería la extrapolación en este período de tiempo de tendencias que ya se observan, o reflejan evidentemente las previsiones de lo que pueda ser la repercusión de la planificación que en este momento se realiza al ofrecer opciones concretas sobre tráfico, sobre relaciones? Es un detalle que nos importaría saber. Incluso también nos gustaría saber hasta qué punto puede estimarse que una política podría incrementar los valores que se dan como tasas de crecimientos anuales, cuando existiera una política que pudiese modificar algunas de estas decisiones.

Esto nos llevaría a lo que es la pregunta interesante para nosotros como Grupo. Es decir, cuando llegue ese siglo XXI, ¿se habrá modificado, y en qué, la situación actual que traduce que hoy el tráfico ferroviario en España representa no más allá del orden del 10 por ciento del tráfico general —si he tomado bien los datos del propio Plan—, cuando, en cambio, países de nuestro entorno próximo, por razones incluso evidentes y lógicas y hasta geográficas, tienen valores mucho más altos? Nuestra pregunta concreta es, ¿cuál será la repercusión en esa relación intermodal que tendrá todo este Plan al final de su período de realización respecto de la situación actual?

Como se dice en el Plan y se ha manifestado en otras intervenciones, éste tiene las características de un menor consumo energético, un menor impacto ambiental, un

menor grado de accidentabilidad. Todas ellas son características que le hacen deseable como transporte —en los casos en que sea posible—, frente a sus competidores.

El segundo tema sobre el que querríamos que nos aportase información, señor Presidente de RENFE, se deriva de la constatación de un dato que encontramos en el Plan de transportes ferroviarios —y he recogido los datos tal como están porque lo que me importa es el orden de magnitud, no la precisión—, y se refiere al grado de electrificación que tiene nuestro transporte ferroviario. Se dice que a nivel de red es del orden del 48,8 por ciento, es decir, la mitad de nuestra red está electrificada, pero cuando lo contemplamos en los tráficos, es mucho mayor, es de dos tercios, hasta el 63 por ciento de los tráficos se hacen por tracción eléctrica.

Se dice en el Plan —no sé con qué precisión o exactitud— que esa situación sólo es superada en Europa por Suecia y por Suiza. Este es un dato que es merecedor —iba a decir de preocupación, pero lo retiro— de atención, porque se deduce que en este Grupo Socialista también hay cambios cualitativos, no sólo respecto a cómo es la situación del futuro ferrocarril como transporte, sino también por lo que significa la electrificación en sí. Para nosotros el viejo axioma leninista de que el progreso es la electrificación empieza a ser relativo y, por parte de algunos, profundamente cuestionado. En la más moderada de las posiciones es evidente que un alto grado de electrificación implica una cierta desvinculación de lo que es un mercado libre en los precios del recurso energético. El precio eléctrico es el menos libre y menos generado por la competitividad, no ya internacional sino incluso interna de cada país; es un vector energético que tiene ciertos grados de inseguridad, sobre todo cuando las redes generadoras de un país adquieren unos componentes nucleares excesivamente altos, y tiene, evidentemente, problemas de tipo financiero que trasladan desde otros sectores de la economía del país, respecto de los usuarios, aspectos financieros que no le corresponden intrínsecamente.

En resumen, para nosotros el alto grado de electrificación de nuestra red, de nuestro sistema ferroviario, es un motivo de atención. Por ello, rogaríamos al señor Presidente de RENFE que nos ilustrase sobre las tendencias previsibles de este grado de electrificación, su aumento o su disminución e incluso sus consecuencias de tipo económico; es decir, una evaluación de las ventajas o desventajas, si las hubiere, de este alto grado de electrificación de nuestra red.

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

El señor **GRACIA PLAZA**: Señor Presidente, a efectos de utilizar el turno para obtener información, ya que el Presidente de RENFE es en este momento mejor conocedor del tema que cualquiera de los Diputados que estamos aquí, y para el posterior debate voy a formular dos preguntas. El señor Presidente de RENFE sin duda conoce que antes de 1983 existió un plan de transporte ferroviario que marcaba unos objetivos. Por el conocimiento que tiene de ese plan, ¿en qué se diferencia fundamental-

mente de éste en cuanto a acortamiento de horarios, velocidades medias, tecnologías a emplear? ¿Se llegó a plantear en algún momento el cambio de ancho de vía o de tipo de tracción o se modificaron en este plan las opciones de los corredores a utilizar?

Segunda pregunta: desde 1980, 1981, ¿ha habido una evolución radical en cuanto a tecnologías o demanda social respecto a los servicios que puede prestar RENFE?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Presidente de RENFE, tiene la palabra para contestar a las formulaciones de los señores Diputados.

El señor **PRESIDENTE DE LA RENFE** (García Valverde): Trataré de contestar a las preguntas que se me han hecho, si el señor Presidente me lo permite, una por una, y en aquellos casos en los que observe que existe una coincidencia trataré de agruparlo, por razones de tiempo y no repetición de las tesis.

Empezando por las preguntas planteadas por el Diputado Pérez Dobón en cuanto a los estudios sobre las necesidades generalizadas que han conducido al Plan de transporte ferroviario, la contestación es que efectivamente esos estudios, sin que exista ninguna biblioteca en donde estén todos recogidos, ya que una de las características de las empresas ferroviarias es que con el paso del tiempo van destilando una cierta cultura en forma de estudios, que progresivamente se van perfeccionando, y que no solamente se realizan por parte de los técnicos y de los profesionales de la propia empresa ferroviaria sino de las empresas de ingeniería y de consultoría que trabajan alrededor de las empresas ferroviarias, van permitiendo decantar una serie de conclusiones o necesidades sobre infraestructura, tecnología, demandas de tráficos o demandas territoriales. Uno de los estudios que permanentemente se tiene en cuenta es el de la evolución de los tráficos entre los distintos corredores. Sin duda, ese ha sido uno de los «inputs» importantes para la definición del PTF y, desde el punto de vista empresarial, ese ha sido uno de los elementos importantes para aconsejar por dónde deberían de ir las inversiones.

En cuanto a la necesidad de que el PTF tenga un calendario, ciertamente un plan que abarca un horizonte temporal tan grande como de aquí a final de siglo tiene que concretarse en una serie de períodos más cortos que, además, combinen la planificación a largo plazo que significa un plan que, en la medida en que es una planificación a largo plazo, difícilmente puede tener una concreción grande sino que tiene que representar un conjunto de principios, de directrices generales, de fuentes de financiación, de ideas generales que luego serán o deberán ser concretadas en planes concretos, especialmente en aquellos planes estratégicos que configuran y atan la actividad empresarial de la empresa que administra el ferrocarril, de RENFE. Me refiero, por lo tanto, a los planes estratégicos anuales de RENFE.

En cuanto a la colaboración financiera de comunidades autónomas y ayuntamientos, ciertamente está prevista en el PTF, pero no tengo conocimiento de que existan

todavía los contactos o los resultados que su pregunta ha sugerido.

Respecto a las previsiones sobre las líneas transversales, éstas existen ya, unas pasando por Madrid y otras sin hacerlo así. Lo que le puedo decir es que las líneas transversales y los tráficos transversales en general son los que están registrando en estos momentos unas mayores tasas de crecimiento. Se está produciendo una tendencia a disminuir los tiempos en las relaciones transversales, a aumentar la calidad de servicios en ellas, y la reacción de la demanda está siendo bastante fuerte, de tal forma que estas líneas transversales Galicia-Cataluña, Galicia-Sur este, Galicia-Andalucía, País Vasco, Asturias, Cantabria, Sur, Levante, Cataluña, están entre las que tienen unos crecimientos más importantes.

En cuanto a su última pregunta respecto del acortamiento a Jaén, Granada y Almería, le puedo contestar que sí se acorta el tiempo a Jaén, a Granada y a Almería, y se acorta por dos razones: en primer lugar, porque se aumenta la velocidad a que van a poder circular los trenes que van a Jaén, a Granada y a Almería; pero además se acortan también porque va a aumentar la fluidez, la capacidad de tráfico por la línea que va a Jaén, Granada y Almería, en la medida en que la construcción de Brazatortas libera al corredor de Andalucía oriental de los problemas existentes en Despeñaperros. Por tanto, se produce un aumento de la capacidad de esa línea, que en estos momentos está realmente mal. Y gracias a los planes de inversión que permitan un aumento de velocidad disminuirán los tiempos en la medida que se contienen —y no voy a repetir— en el Plan de transporte ferroviario.

El señor Rebollo siempre demuestra el enorme cariño que tiene al ferrocarril. La verdad es que en eso estamos bastante unidos. Al principio de su intervención (que voy a intentar contestar punto a punto, porque me parece lo más interesante, a cada una de las observaciones que me ha hecho, de las preguntas que ha planteado), al principio de su introducción, repito, ha empezado punto a punto y, al final, ha tocado el tema financiero. La conclusión que saco de su intervención es que, efectivamente, si lo que queremos hacer es todo lo que usted ha planteado, es evidente que el problema financiero va a ser muy grave. Por eso es por lo que creo que no hay más remedio que empezar diciendo que el Plan de transporte ferroviario es un plan selectivo, es un plan que parte de un principio, que es el principio de la especialización del modo de transporte ferroviario; parte del principio de que el ferrocarril debe de existir sólo allí donde sea fuerte o donde la comunidad lo requiera por su especificidad o por su capacidad de generar economías externas al resto de la economía. Este último caso es claramente el de cercanías. Y el resto, tiene que reconocer la diferente realidad que caracteriza a nuestros tiempos actuales respecto de aquellos que vieron nacer al ferrocarril como medio de transporte y a los que el Diputado, señor Dávila, se acaba de referir hace un momento.

Ciertamente, la red española de ferrocarriles está hecha en un momento en el que desplazarse por la penín-

sula ibérica era desplazarse por ferrocarril, fundamentalmente. En estos momentos no podemos olvidar que existen modos de transporte alternativos, que en determinadas relaciones lo hacen mejor que el ferrocarril, queriendo decir con «hacerlo mejor» que lo hacen en menos tiempo, con menos coste y, probablemente, con una mayor satisfacción para los usuarios. Y, ¿por qué? Sencillamente, porque existen autopistas, porque existe una tecnología mucho más perfeccionada en los otros modos de transporte. Eso es preciso que se reconozca respecto al ferrocarril y que se concentre allí donde realmente va a ser fuerte y donde no va a tener una competencia de esos otros modos de transporte, y que se concentre allí donde la comunidad invierte, pero invierte de forma que no sea desperdiciada la inversión, de tal manera que, ese principio básico de la inversión que significa que debe de invertirse allí donde más lo necesite la comunidad, se cumpla.

Pasando a los comentarios concretos —me parecía que era importante hacer esta contestación general a su intervención—, aludía a que en la exposición se dice que el transporte es el soporte, o debe serlo, de la economía y de sus relaciones sociales. Entiendo que, evidentemente, es una afirmación que tiene toda su vigencia. El hablar de relaciones sociales va en un sentido amplio, entendiéndolo por relaciones sociales todas aquellas que caracterizan la vida socioeconómica.

Me preguntaba S. S. si sé lo que está ocurriendo en Europa. Siempre tiene unos ciertos límites, pero le puedo asegurar que sí sabemos lo que está pasando, al menos en aquellos países que están llevando a cabo programas de alta o de gran velocidad. Creo que la historia de la gran velocidad en Europa es una historia de tanteos o, mejor dicho, es una historia de tanteo por una sola administración ferroviaria, la francesa, que cree en la idea de la alta velocidad, las pone en práctica, descubre y demuestra que la alta velocidad es algo que puede ser rentable, desde el punto de vista social y desde el punto de vista, incluso, de una rentabilidad privada, y lo hace con el tren de gran velocidad París-Lyon. A partir de eso se produce un efecto demostrativo en otras administraciones ferroviarias y un efecto demostración dentro del país donde surge el tren de gran velocidad, Francia, que hace que, por una parte, en Alemania se inicien los programas de alta velocidad y que, por otra, en Francia se reproduzcan otros programas a imagen y semejanza del París-Lyon.

El París-Lyon es un tren que tiene una característica singular: es un tren de alta velocidad con una vía especializada para trenes de viajeros y no para trenes de mercancías. Es una vía que, por tanto, introduce una novedad: las pendientes y las rampas son mayores que los límites tradicionales en el ferrocarril, y que tiene como contrapartida precisamente la hipoteca de no permitir la circulación de trenes de mercancías. La velocidad máxima es de 270, 250, 220 kilómetros/hora; el margen es de 22-270 kilómetros/hora de circulación.

En el TGV atlántico se diseña un tren de hasta 300 kilómetros por hora, que es básicamente el mismo tren con determinadas modificaciones, más bien perfeccionamien-

tos técnicos en los sistemas de suspensión, y pequeñas modificaciones en los sistemas de tracción y electrónico.

El tren de alta velocidad alemán, «intercity» experimental, es un tren planeado para 300 kilómetros/hora, con velocidades máximas de 320 a 330 kilómetros/hora, y que se prevé circulará a velocidades máximas de 270-280 kilómetros/hora.

Lo expuesto no es distinto de lo que estamos pensando en España, señor Rebollo, y no lo es por una razón: porque la alta velocidad supone dos cosas: vía y material rodante. Vía es —para ser sintético y dicho por una persona que no es especialista, ni siquiera es ingeniero— dos cosas: calidad de vía y forma de vía, es decir, geometría; radios de curvas mayores a 4.000 metros y calidad de vía. En la medida en que este país y RENFE tengan a su disposición infraestructuras con esas dos características, la velocidad dependerá de la existencia o de la disponibilidad de ese material móvil; de nada más. Para ello se han llevado a cabo todos los estudios, que afortunadamente han podido ser realizados por los profesionales que tenemos en RENFE; estudios sobre el tipo de catenaria. Se ha tomado la decisión de la electrificación a 25.000 voltios, alterna. Es una decisión que tiene en cuenta, por una parte, la tendencia del resto de los trenes de alta velocidad; y, en estos momentos, la tecnología del material motor permite, mucho más que hace unos años, la existencia y disponibilidad de material motor locomotoras y ramas de alta velocidad bitensión sin los problemas que han sido característicos a la multiplicidad de tensiones en el material motor en los últimos años.

Por consiguiente, sí sabemos lo que está ocurriendo en Europa y lo sabemos tan bien que es prácticamente homologado lo que estamos haciendo en España; tan homologado que la vía que estamos previendo poner en la variante Brazatortas será una vía tipo alemán. Posteriormente, iremos eligiendo los distintos componentes (electrificación, material motor, etcétera), de entre aquellas opciones que existen hoy en el extranjero, con la intención de que no solamente tengamos este tren de alta velocidad, sino de que esta inversión sirva para inyectar dos cosas a la industria: conocimiento e ímpetu para competir y asimilar esa tecnología.

La reserva de mercados no es tan eficaz como el exponer a las empresas a una compra que se va a hacer con total seguridad, con unas características determinadas y con una ayuda decidida para que lleven a cabo los acuerdos que sean necesarios.

Decía que le preocupaba la no inclusión, incluso la no mención de la variante del Pajares. Yo le voy a dar solamente tres datos en cifras, pero que son datos que aparecen en las publicaciones de RENFE, que estoy seguro que ustedes recuerdan en cuanto se refieren a la densidad de remolque, a la densidad de carga, densidad de circulación por los distintos corredores de la red.

Por Pajares en el año 1982 pasaban 5,5 millones de viajeros-kilómetro, y en 1987 pasan 5,2; una disminución del 5,5. Y de mercancías pasaban 13,7, y hoy pasan 13,1. Por tanto, en total pasaban 19,2 unidades y hoy pasan 18,3; se produce, pues, una disminución del 4,7. Por Despeña-

perros, para no repetirle todos los datos le voy a dar solamente los totales, en el año 1982 pasaban 28,4 y hoy pasan 34,8; es decir, un aumento del 22,5. Por Orduña, en el año 1982 pasaban 12,7, hoy pasan 16,6, y por tanto se produce un aumento del 30,7.

Podría darle más datos, y están a disposición de todos ustedes, señorías, sobre el número de circulaciones-día, sobre capacidad de circulación, así como los mapas de la red donde figuran las densidades de circulación en todas las líneas. Esto lo cito, señor Rebollo, simplemente para demostrar por qué el PTF elige una dirección y no elige otra.

Una de las características de los tráficos ferroviarios en los últimos años no sólo en España, sino especialmente en el resto de los países europeos, es el importante cambio estructural de los tráficos de mercancías, derivado del cambio estructural del sector industrial y, en general, de los sectores del conjunto de las economías nacionales. La de España es una de las pocas redes ferroviarias, creo que también le ocurre igual a Portugal, a Irlanda y a Grecia, que no ha disminuido su tráfico ferroviario sensiblemente; en las demás redes se han producido disminuciones de tráfico de mercancías muy importantes. Y se han producido simplemente porque las producciones industriales esclavas del ferrocarril, típicas del modo ferroviario, han ido desapareciendo. En España ha ocurrido esto también; se ha producido una crisis industrial y se han producido reestructuraciones sectoriales importantes en los sectores siderúrgico, naval y minero. Antes existían tres empresas de minería del hierro y hoy existe una; por tanto, transportamos menos mineral de hierro. Y antes existía una producción de acero de casi el doble de lo que existe en estos momentos, y eso lo transportamos de menos.

España ha sido el único país que ha sabido absorber tráfico ferroviario de mercancías de otros sectores que han compensado la disminución del tráfico típico del ferrocarril.

Y la variante del Pajares, señor Rebollo, tiene un problema, y es que las previsiones de tráfico que se hicieron no se han cumplido, y en los años 1982 y 1983 era ya evidente este hecho. El no hacer la variante del Pajares no tiene nada que ver con los estudios técnicos ni con la contratación ni con nada de lo que se hizo antes de 1982-1983; tiene que ver con el reconocimiento de una evolución de tráficos derivada de una situación. Evidentemente, si hubiese una financiación, un dinero ilimitado para este Plan de transporte ferroviario, creo que Pajares y otras muchas cosas, a lo mejor podrían caber; difícilmente podrían caber todas, pero cuanto más dinero hubiera, más cosas cabrían. El único problema, que es el problema auténtico de toda planificación, es el problema de la asignación de inversiones, y el dogma consiste en que es necesario asignar las inversiones de tal forma que el rendimiento interno de esas inversiones sea el máximo.

Voy a referirme ahora, señor Presidente, a una pregunta que ha sido común a varios de los señores Diputados, que es la relativa al ancho europeo. El señor Rebollo ha aludido a determinados acuerdos o preacuerdos a los que la Generalitat, y después ha añadido el País Vasco, han po-

dido llegar. Tengo que empezar diciendo que, desde luego, yo no conozco ningún acuerdo y dudo que se haya producido en este sentido. Lo único que creo que existen son artículos de periódicos y en todo caso declaraciones, pero ningún acuerdo.

De todas maneras, me gustaría hacer una serie de consideraciones, señor Presidente, sobre la relevancia del ancho europeo, y especialmente de los trenes de gran velocidad, uniendo la península ibérica con Centroeuropa.

Creo que es necesario iniciar este debate diferenciando perfectamente la utilidad de la gran velocidad en Centroeuropa y la utilidad de la gran velocidad en lo que podríamos llamar los países más periféricos de Europa, en donde nos encontramos, queramos o no.

En primer lugar, las densidades de población en Centroeuropa son mucho mayores que en la península ibérica. Esto quiere decir que las distancias son más cortas y, además, en la península ibérica no solamente las densidades son menores, sino que la distancia desde la península ibérica hasta Centroeuropa es lo suficientemente grande como para que se produzca un fenómeno claramente desincentivador de la utilización del tren para la comunicación entre el centro y la periferia. Todos los análisis sociológicos que hemos llevado a cabo en el seno no sólo de RENFE, sino de la Unión Internacional de Ferrocarriles, han dado como resultado que el tiempo límite de permanencia en un tren, de forma competitiva con otros modos de transporte, en viaje diurno, es de tres horas y media, máximo cuatro horas. A partir de ese límite, el cliente se desplaza a otro modo de transporte; eso es no sólo verdad para el tren de alta velocidad, sino también para los trenes convencionales. Cuando en RENFE tratamos de potenciar el eje Madrid-Barcelona desde luego no estamos tratando de potenciar viajes Madrid-Barcelona, porque sabemos la limitación que tiene; estamos tratando de potenciar los dos corredores que están dentro del corredor Madrid-Barcelona: el Madrid-Zaragoza y el Zaragoza-Barcelona. Y la explicación es muy sencilla: porque en los momentos actuales no es posible ser competitivo en la relación Madrid-Barcelona y es perfectamente ser competitivos en las otras dos relaciones, puesto que se hacen en un tiempo de alrededor de tres horas, perfectamente competitivo con otros medios de transporte.

Si estamos hablando de un tren de alta velocidad, Madrid-Sevilla en tres horas, Madrid-Córdoba en dos horas, y a través de la distribución de este Córdoba-Sevilla al resto de Andalucía el límite de cuatro horas, estamos haciendo un auténtico corredor ferroviario muy competitivo de comunicación entre el centro y el sur de Andalucía, precisamente por la parte de Andalucía que tiene la mayor densidad de población. Pero intentar hacer una conexión de alta velocidad entre la península ibérica y Centroeuropa tiene sólo un problema, y es que por muy veloz que sea el tren que haga esta unión no se puede hacer en menos de siete horas, y siete horas ya no es un viaje ferroviario diurno competitivo. Por tanto, hay dos cosas distintas, una es la utilización de la alta velocidad dentro de nuestro país y otra es la utilización de la alta velocidad para relaciones internacionales. Y ahí se deduce que el ar-

gumento del ancho europeo y de la alta velocidad no es comercial, no es empresarial; podrá ser otro tipo de argumento, no lo dudo, pero yo le puedo asegurar que desde la empresa que administra el ferrocarril no recomendaría a nadie que hiciese tal proyecto económico, porque no sería muy rentable, ya que rápidamente se desplazaría el cliente hacia el avión si tuviera que ir de Barcelona a París o de Madrid a París. Solamente podría servir el aumento de velocidad para agrandar los límites de las relaciones nocturnas internacionales, para eso sí, pero eso lo estamos haciendo sin necesidad de llevar a cabo las inversiones que serían necesarias, cuantiosas y probablemente inabordables, para cambiar el ancho, y lo estamos haciendo a través de nuestras relaciones Talgo.

En estos momentos, como saben SS. SS., tenemos las relaciones Madrid-París, Barcelona-París y Barcelona-Ginebra. Sólo hace dos semanas hemos acordado definitivamente con la SNCF y con la administración de ferrocarriles italiana, Ferrovía dello Stato, la creación de un nuevo tren Barcelona-Milán. Esto nos asegura el haz de comunicación, no solamente a Centroeuropa a través de París y Ginebra, sino al norte de Italia y sur de Alemania a través de París, con una posible —en los próximos meses espero que sea realidad— bifurcación de ese mismo tren que conecte Barcelona con Zürich. ¿Qué consigue la alta velocidad en estas conexiones? Agrandar las relaciones, que en vez de hacer en una noche Madrid-París se pueda hacer Madrid-Bruselas o Lisboa-Madrid-París, o que se pueda agrandar desde Barcelona, avanzando hacia el sur, hacia Valencia o hacia el norte, más allá de Milán. Pero lo que no se consigue con la alta velocidad es crear un mercado de viajeros que conecte Centroeuropa con la Península Ibérica.

La segunda gran consideración que yo haría sobre el ancho internacional con lo que ha sido, quiero entender, el común denominador de la intervención del señor Rebollo: la necesidad de hacer muchas cosas, y en eso tiene mucha razón. Por tanto, si hubiese dinero para hacer un cambio de ancho europeo y a mí alguien me preguntase qué haría con ese dinero, lo que le puedo asegurar es que nunca haría el cambio de ancho europeo, porque, como usted ha dicho, hay muchas cosas que hacer, y sería muchísimo más rentable hacer todas esas cosas que cambiar el ancho español por el ancho europeo, primero, por lo que acabo de decir, segundo, por el porcentaje de tráfico internacional que tenemos, tercero, porque tenemos una tecnología Talgo que sirve muy bien y, cuarto, porque tenemos unas estaciones que habrá que agrandar seguramente, pero que funcionan muy bien para el tráfico internacional de mercancías.

Intermodal. Yo creo que en general mercancías es uno de los sectores más promotores del ferrocarril. Estoy convencido de que RENFE en los próximos años va a crecer mucho en mercancías. Intermodal no solamente va a crecer, sino que lleva creciendo tres años a ritmos espectaculares, contenedores está creciendo a ritmos sostenidos del 20 y el 25 por ciento, con gran estabilidad, y hay que hacer estaciones que permitan esa intermodalidad, ciertamente. Se están haciendo, creo que cerca de aquí tene-

mos una de ellas, que todavía no ha sido terminada, en Abruñigal, al lado de la M-30, donde se está generando una auténtica estación intermodal, con trenes puros de contenedores, que están permitiendo la utilización de contenedores nocturnos para alimentar incluso las necesidades de Mercamadrid, cosa inédita en el ferrocarril hasta ahora, porque necesita una flexibilidad, una agilidad.

Mi comentario en el tema intermodal es que yo no vería en el Plan de Transporte Ferroviario sino como una declaración de principios lo que ya está como tal; el resto, aunque esto sea decirme lo que debo hacer, o lo que debe hacer RENFE, lo tiene que hacer quien tiene que hacerlo, que es la administración ferroviaria, los que venden el servicio y los que lo dan. Lo que yo me haría sería una crítica que curiosamente es la que hago puertas adentro, pero no la he oído. RENFE funciona mal, señor Rebollo, RENFE funciona muy mal, y no vende más servicios de transporte, porque funciona muy mal.

La pregunta del transporte de mercancías peligrosas que he oído antes me parece de lo más relevante. No me puedo acordar en estos momentos del porcentaje de tráfico de mercancías peligrosas que tenemos aquí y en Europa, a pesar de haber estado en un coloquio en Mannheim, en el que precisamente estuvimos hablando de ello, pero la diferencia es entre el 80 por ciento —no me hagan mucho caso— de materias peligrosas transportadas en Europa y el 10 por ciento que estaremos transportando en estos momentos. Pero las cosas no ocurren por casualidad, sino porque la gente suele tener sentido común y racionalidad, y especialmente esa racionalidad donde más está es en las empresas, que sí tienen que transportar un producto, aunque sea peligroso, necesitan fiabilidad, y hasta ahora se la ha dado la carretera más que el tren. Eso lo tenemos que reconocer y tiene que ser el principio para construir una red ferroviaria competitiva. Le puedo anunciar que dentro de poco la refinería de Puertollano va a utilizar los servicios de RENFE, y vamos a ver cómo funcionamos. Es una gran alegría que RENFE empiece a transportar todos los productos peligrosos de la refinería de Puertollano, pero es necesario previamente hacer muchas cosas en esta red ferroviaria, porque su característica fundamental es la falta de fiabilidad de las infraestructuras. No se puede funcionar, no se puede transportar teniendo un Despeñaperros en donde la incidencia menor produce una quiebra total del sistema de transporte de la red y afecta a toda ella. Por tanto, es necesario quitar ese cuello de botella, que es el más importante, y a eso va la variante de Brazatortas. Es importante hacer una variante norte que sirva de gran corredor, de gran tubería de comunicación entre el sur y todo el abanico de destinos norte que existe en España, desde Galicia hasta la frontera de Irún, y es necesario conseguir que haya vía doble entre Madrid y Barcelona, que, no nos olvidemos, no existe; todavía no existe entre Madrid y Zaragoza, y en Andalucía hay sólo 70 kilómetros de vía doble. Esa es la primera asignatura que hemos de aprobar, tenemos una red ferroviaria fiable desde el punto de vista de la infraestructura. La segunda asignatura que tene-

mos que aprobar es la de tener una empresa manejable, una empresa fiable, por tanto, una empresa que sepa vender esto.

El reto no es tanto hacer todo lo que se necesita hacer, sino hacer lo que es más necesario con el dinero que tenemos, y después administrarlo lo mejor que se pueda, sin grandezas y con sentido de la racionalidad. Al final, si no, los intentos de hacer grandes obras, cuando no están claramente justificadas, lo único que hacen es repercutir en las cuentas de resultado de las empresas que administran estas grandes obras.

Tengo que pedirle disculpas, señor Rebollo, por no haber recibido usted lo que con todo el derecho me solicitó en la comparecencia en la Comisión de Presupuestos. Lo que le puedo decir es que sé que ha salido, sé que se lo hemos mandado, y me gustaría que si pudiésemos...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Presidente de RENFE, un momento. Le quiero informar al señor Rebollo, que, a la vista de sus contundentes afirmaciones, los servicios de esta Comisión han hecho una búsqueda de antecedentes hasta julio de 1985 y no consta ninguna petición de su Grupo en la Comisión de Industria. Si ha sido hecha por Presupuestos no podemos en este momento auxiliarle. Continúe, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (García Valverde): Gracias, señor Presidente.

Lo que le puedo decir es que la contestación ha salido de RENFE, hace aproximadamente dos semanas. No le puedo decir dónde está, pero creo que en el día de hoy se podrá encontrar aquí, en algún sitio.

Señor Trillo, sobre la justificación técnico-ferroviaria del Madrid-Sevilla, básicamente es la de que en Andalucía existe un mercado de tráfico tanto de mercancías como de viajeros que no puede ser atendido con la infraestructura ferroviaria existente en estos momentos. Se llevaron a cabo, dentro y fuera de RENFE, por el departamento de ingeniería y por empresas de ingeniería, estudios que comparaban la posibilidad de duplicar la vía por el paso de Despeñaperros con la creación de variantes, que, además de evitar Despeñaperros, consiguieran una disminución sustancial del recorrido entre Madrid-Córdoba. Finalmente se tomó la decisión de llevar a cabo la variante, precisamente porque una duplicación de vía en Despeñaperros no resolvería nada más que el problema del estrangulamiento, de la falta de capacidad, pero no resolvería ni el problema de la velocidad, ni el problema de la distancia entre las dos. La justificación técnica, desde luego, consta en los estudios que se hicieron y que no solamente tienen —diría yo— la antigüedad de la preparación del Plan de Transporte Ferroviario, sino que la variante Brazatortas tiene incluso una cierta tradición entre eso que yo llamaba esa destilación técnico-cultural de todas las empresas. Es una variante repetidamente solicitada por los técnicos ferroviarios durante muchos años.

En cuanto a las gestiones sobre la adquisición de material motor, le puedo relatar que la semana pasada se pusieron a disposición de todas las empresas los pliegos de

condiciones de las locomotoras y de las ramas autopropulsadas. Se trata de una adquisición de 75 locomotoras a 200 kilómetros por hora, bitensión, 25.000 alterna, 3.000 continua, y 24 ramas autopropulsadas también bitensión, 250 kilómetros de velocidad máxima/mínima. Aludo a la pregunta del Diputado, señor Rebollo, en el sentido de que lo que hemos hecho es limitar el mínimo de la velocidad máxima, y a partir de ahí, los fabricantes podrán ofrecer velocidades superiores y podemos conjugar esas velocidades con los costes de adquisición, de mantenimiento, de energía y, por tanto, elegir una velocidad comercial óptima, porque no se trata de hacer carreras de velocidad, se trata de llegar cuanto antes y a costes permisivos que redunden en un servicio comercial rentable. Por tanto, entre 250 y 300 kilómetros por hora, lo importante no es saber si vamos a ir a 250 ó 300, sino saber cuál es la rentabilidad total de un sistema a alta velocidad a 250 o de un sistema a alta velocidad a 300.

Con la recogida de los pliegos de condiciones de locomotoras y ramas de alta velocidad, se abre un plazo de —creo recordar— cuatro meses aproximadamente, día más, día menos, que acaba el 24 de junio, y el 24 de junio se abre un segundo período de estudio de las ofertas presentadas, que obligatoriamente acaba, por auto-obligación por parte de RENFE, a finales del mes de octubre. Esto quiere decir que a finales del mes de octubre tiene que haberse producido la decisión de adjudicación de las locomotoras y de las ramas autopropulsadas de los trenes de alta velocidad, que harán el servicio Madrid-Córdoba-Sevilla.

Comentaba que la E-120 había tardado varios años en pasar a 200 y a 250. Las informaciones que yo tengo, señor Trillo, son que la E-120 en Alemania no es una locomotora a 200 kilómetros por hora, que el prototipo de la E-120 no fue a 200 sino a 160, y lo que se ha producido ha sido una adaptación de esa locomotora de 160 a 200 kilómetros por hora. Estamos hablando de velocidades máximas comerciales aconsejadas, lo cual no quiere decir que esa locomotora no pueda alcanzar 250 kilómetros; también me consta que ha alcanzado 250 kilómetros por hora, pero con modificaciones de relaciones de cambio internas, desde luego no dirigidas a la explotación comercial; pero tanto en Alemania como en los países que por ejemplo, han hecho peticiones de oferta, la industria alemana ha ofrecido la E-120 siempre para velocidades de 200 kilómetros por hora.

El señor Trillo me preguntaba si el Plan lo ha hecho RENFE o el Ministerio de Transportes. La contestación es muy sencilla: el Plan lo ha hecho el Ministerio de Transportes con todo el apoyo de RENFE y con todo el acuerdo en cuanto a los estudios, en cuanto a las conclusiones del Plan de Transporte Ferroviario.

Dice que los desdoblamientos se deberían hacer a 200 y no a 160 kilómetros por hora. La mayor parte de los desdoblamientos de vía se hacen a 200 kilómetros por hora, como habrá podido observar el señor Trillo en las informaciones que están en el texto del Plan de Transporte Ferroviario, aunque ciertamente no todos; donde se produce un desdoblamiento para 160 kilómetros por hora es

por razones de geometría del trazado. Se hace un desdoblamiento en todo el corredor Valencia-Barcelona a 200 kilómetros por hora, y se hace un desdoblamiento en todo el corredor Madrid-Valencia, solamente se hace desdoblamiento a 160 kilómetros por hora en la línea de Madrid-Cáceres y en las conexiones de Andalucía a partir de Sevilla, pero en el resto se hace a 200 kilómetros por hora, y donde no se hace es exclusivamente por razones de geometría, que harían necesaria la construcción de variantes costosas. Desde luego, el principio es que siempre que se pueda hacer una renovación o un desdoblamiento de vía para poder circular a 200 kilómetros por hora, se haga.

Las características de explotación homogénea a que se refiere el programa 513-A que ha citado no se dan en el corredor Norte-Sur por definición, en la media en que dicho corredor va a ser progresivamente modificado y, con estas modificaciones, cada vez tendrá unas características iguales de explotación. Se tratará de unir la variante Madrid-Brazatortas con la variante Madrid-Norte, de tal forma que cuando las dos estén construidas, si existan estas características de explotación homogénea. Mientras no estén terminadas, no se podrá dar esta modalidad, pero lo importante es el objetivo. En cuanto a las razones para desechar el ancho europeo creo que me he referido a ellas suficientemente.

Las previsiones déficit de RENFE para los próximos años están en la dirección de disminuir progresivamente tanto el déficit total como el déficit de amortizaciones e intereses, como el déficit de gestión. Estos son los tres indicadores que siempre cito como indicadores de la calidad y de los resultados de gestión de RENFE. El déficit total, teniendo en cuenta amortizaciones e incluso intereses y que algunos de ellos no tienen por qué ser juzgados como propios de la actividad ferroviaria sino de accidentes históricos, va a disminuir, y el próximo ejercicio espero que lo haga al menos en 5.000 millones de pesetas. El déficit de amortizaciones e intereses se situará por debajo de los 100.000 millones de pesetas, y el déficit de gestión por debajo de los 20.000 millones, desde los 40.000 en que estaba hace dos años.

La inversión de Brazatortas es claramente positiva, y a la pregunta del señor Trillo sobre los objetivos de la calidad del servicio, tengo que decirle que van unidos a la observación que antes hacía respecto a los dos problemas fundamentales de RENFE: los estrangulamientos de infraestructura y la manejabilidad de la empresa. Creo que en los últimos dos años se ha progresado bastante en una serie de aspectos internos que podrían ser englobados en ese concepto de manejabilidad de la empresa. Tenemos trazadas las bases de una mejora sustancial de la infraestructura y lo que nos queda pendiente es cómo aumentar la calidad del servicio. Otro de los datos que se constata permanentemente en encuestas y en el curso diario de la actividad comercial es el deseo del cliente de RENFE de tener un servicio de calidad. Esto se hace patente mediante la observación de la evolución de los datos de pasajeros por clases. Aumentan significativamente todas las clases de gran servicio que corresponden a precios altos, y aumentan a pesar de las subidas importantes que hemos

introducido en los últimos años. Esto quiere decir que existe una demanda de calidad muy importante y no sólo de calidad, sino de fiabilidad de niveles de calidad. Esto no es un objetivo más dentro de la empresa; la calidad es una filosofía general de gestión. En una empresa de sericios no es un objetivo entre otros tantos sino que es el fundamental, y le puedo decir que en los próximos años es lo que yo llamo la asignatura pendiente de RENFE. Si la menajabilidad interna está bastante conseguida, si el problema de las infraestructuras, el PTF viene a resolverlo, a la empresa RENFE le queda que cumplir el tercer objetivo, que —repito— no es un objetivo parcial sino toda una filosofía de gestión, que es la de trabajar y dar servicio con calidad en una actividad en la que lo que se paga no es el transporte físico sino el servicio de puerta a puerta, o el servicio en todos y cada uno de los minutos que dura el recorrido del viaje.

También preguntaba el señor Trillo por la electrificación. En este tema, como en otros tantos de tecnologías de alta velocidad, lo que hemos intentado es abrir las puertas a tecnologías que no estaban en posesión de las empresas españolas y apoyar a estas empresas para que puedan encontrar una plataforma de negociación con quien posee esa tecnología, de tal forma que pueda vendérsela después. Si RENFE hubiese tomado una decisión sobre cada una de las tecnologías que constituyen una parte del sistema de gran velocidad, lo que hubiéramos dado habría sido una señal al tecnólogo, de tal modo que a partir de ese momento nadie habría podido negociar con ese tecnólogo, sabedor de haber sido elegido, en condiciones buenas. Por tanto, toda la estrategia que hemos llevado a cabo y seguiremos llevando es justo la contraria, que es decirle a toda la industria española: busca el mejor, negocia bien, y después vamos a sacar un concurso en el que pretendemos tener la mejor de las condiciones para RENFE y para el que mejor lo haya hecho de la industria española. Creo que hubiera sido un grave error si hubiésemos descubierto —por otra parte no lo sabemos— las opciones tecnológicas de alta velocidad.

El tema de la electrificación es sencillo. Ha sido exactamente como acabo de exponer, con una cierta diferencia respecto de otras tecnologías, porque tampoco hay tantas en electrificación. Hay «know how», hay oficio, pero no podemos hablar, como en el caso de la tracción eléctrica de alta velocidad, de una tecnología importante. Hay 25.000 voltios alterna que no se ha hecho, pero que tampoco plantea muchos problemas a la industria española. Lo que no tiene la industria española es una experiencia suficiente por parte de todas y cada una de sus empresas, pero le puedo asegurar, por los contactos que tengo con ellas, que las conversaciones que están llevando a cabo con los tecnólogos extranjeros las colocan, en la mayor parte de los casos, en situaciones bastante confortables de asimilar la tecnología a partir del primer contrato y, desde ese contrato, no tener necesidad de estar supeditadas a la tecnología extranjera.

En cuanto a la aparición de nuevas empresas que han deteriorado las anteriores, tengo que decir al señor Trillo que es verdad en el sector de obra civil típicamente ferro-

viaria. Tradicionalmente había existido cierta frontera o ciertas barreras de entrada al sector de la construcción ferroviaria por razones de especialidad, justificadas en gran parte y no tan justificadas en otra, pero en cualquier caso, ante la expectativa de un plan de inversiones muy grande, vimos que era necesario, absolutamente imprescindible, ampliar el tamaño del sector de construcción ferroviaria. Para eso no había más remedio que empezar a romper un poquito las barreras de dicho sector. Eso es lo que hemos venido haciendo desde hace dos años, pero por necesidades de las inversiones que sabíamos que íbamos a tener y que desde luego era absolutamente imposible que las empresas típicamente ferroviarias pudiesen alimentar. El resultado, en general, es bueno por parte de las empresas que entran en este sector. Ciertamente hay que tener cuidado, en el sentido de que tiene que producirse un filtro técnico —no toda empresa puede llevar a cabo una obra ferroviaria—, pero no es una obra ferroviaria todo lo que tenemos que hacer. Mientras un túnel lo puede hacer una empresa especialista en carreteras, en cambio, el tendido de las vías, de las traviesas, es necesario hacerlo con extremo cuidado, sobre todo en una obra de alta velocidad.

En cuanto al ruego de la programación anual, yo creo que en estos momentos esa programación es bastante conocida por la industria de material. En cuanto a que se fabrique casi obligatoriamente en España, yo espero que efectivamente sea así, pero lo que me preocupa es que no sólo se fabrique esto porque se va a utilizar en España, sino que se fabrique otro material ferroviario que pueda ser exportado. Por tanto, las empresas españolas tienen que aprovechar esta gran oportunidad para asimilar esa nueva tecnología que se llama alta velocidad y están perfectamente preparadas para llevar esa parte de construcción en el terreno mecánico y sólo necesitan de pequeñas ayudas en el campo de la tracción eléctrica y electrónica.

En cuanto a la pregunta sobre mercancías peligrosas, yo creo que se la he contestado antes. Su pregunta concreta es por qué no lo trata el PTF. Sinceramente ahí creo que me hecho la culpa —o le echo la culpa a RENFE—, porque quien tiene que resolver esto no es un decreto ni una ley ni un plan; es una gestión que consiga convencer a los empresarios de que las materias peligrosas llegan pronto y bien por ferrocarril.

El Diputado señor Camisón me preguntaba sobre negociaciones con portugueses y franceses y desgraciadamente no le puedo contestar, lo desconozco. Hay una comisión, pero no le puedo contestar a esto. Creo que ha habido algunas conversaciones, pero se llevan a cabo en el entorno de dicha comisión. Se habla del planteamiento tímido y desfasado en cuanto al ancho y creo que me he referido a ello suficientemente. Estoy en desacuerdo, desde luego, en que sea una decisión sin un análisis de viabilidad el que haya conducido a este Plan de transporte ferroviario y a la no inclusión del ancho. Ciertamente el Parlamento Europeo está encargándose de temas relativos a la política de transporte. Participamos como Unión Internacional de Ferrocarriles y como grupo de los doce ferrocarriles de la Comunidad Económica Europea en reunio-

nes mixtas con el Parlamento Europeo, precisamente para definir aquellos temas de interés mutuo que usted mismo ha citado, como son el de medio ambiente. Le puedo asegurar que en todas esas reuniones no ha aparecido el relativo al ancho europeo y sí, en cambio, el relativo al transporte de materias peligrosas, al impacto de la alta velocidad en el medio ambiente. Por cierto, que una de las preocupaciones más importantes del Brazatortas es la no alteración de las condiciones del medio ambiente y a esos efectos se están haciendo estudios importantes.

Señor Presidente, perdón por el tiempo...

El señor **PRESIDENTE**: No hace falta que se excuse, porque las preguntas han sido abundantes y también la información lo está siendo.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (García Valverde): En contestación al Diputado señor Dávila, creo que puedo ser bastante breve. Ciertamente nos encontramos ahora en el umbral del siglo XXI y coincido con usted en que hay un resurgimiento del ferrocarril, pero, como todo lo que ocurre en el mismo, uno no sabe muy bien si es el producto de un análisis riguroso por parte de cada uno de los clientes del ferrocarril o es un problema que tiene que ver con movimientos más amplios de carácter cultural. Yo creo que, si no al cien por cien, estos últimos sí explican mucho las ondas cíclicas de la vida del ferrocarril desde sus comienzos.

No cabe duda que en los años 30, culturalmente, el ferrocarril era el modo de transporte por excelencia. No tenemos más que ver las grandes estaciones de ferrocarril que se construyen en los años 30 en todas partes del mundo y que se asemejan más a catedrales que a elementos funcionales de un modo de transporte, expresando precisamente esa expansión, ese cénit cultural del modo de transporte por ferrocarril.

A partir de los años 30 —Estados Unidos lidera el movimiento—, se produce una decadencia del modo ferrocarril hasta —yo diría— que los últimos años de la década de los 70 y, sobre todo en la década de los 80, se empiezan a vislumbrar posibilidades de que el ferrocarril recobre su ventaja comparativa, bastante limitada, de un plantamiento de especialización como el que antes exponía.

Durante los años 80 es cuando aparecen los trenes de alta velocidad y también cuando la industria lleva a cabo una serie de progresos tecnológicos que se aplican a la tracción eléctrica. La combinación de las dos cosas —la tracción eléctrica y toda la electrónica de potencia aplicada al ferrocarril— hacen posible la circulación de trenes a alta velocidad. La saturación de otros modos de transporte, especialmente aeropuertos en sitios con gran densidad de población, como es Centroeuropa, hacen que el ferrocarril vuelva a tener su vigencia y, sobre todo, vuelva a tener interés desde el punto de vista de la planificación pública de las infraestructuras de transporte. Lo que ciertamente hace el Plan de transporte ferroviario es sentar esas bases desde el punto de vista de la construcción de las infraestructuras mínimas necesarias para te-

ner un ferrocarril con ventajas comparativas y con potencia competitiva allí donde exista. Esto tiene que ser sin duda apoyado por la demanda. Si este intento de resurgimiento del ferrocarril, de reconocimiento del fenómeno y, por tanto, de aprobación de una serie de inversiones, no fuese reconocido por la demanda, a mí me parece que, primero, querría decir que algo ha fallado y, segundo, no tendría la justificación clara que debe tener todo un proyecto de inversión de dineros públicos.

Me preguntaba usted hasta qué punto estamos ante un fenómeno inercial o producto de una política. Yo creo que se está produciendo un cambio de tendencia. Yo creo que hemos pasado el punto de inflexión de la curva del ciclo ferroviario. Estamos en el momento de primera derivada positiva y el futuro del ferrocarril es para mí claramente muy positivo. Yo insisto en que a partir del momento en que se toman las decisiones respecto de la construcción de infraestructuras, el resto es casi un problema que ha de atribuirse a la empresa que administre esas infraestructuras y ese ferrocarril. Es decir, no por el hecho de tener trenes de alta velocidad vamos a tener clientes. La alta velocidad es un sistema, no es un tren que va deprisa, es un sistema con muchos elementos, uno de los cuales es un tren que va deprisa; pero hay otros elementos tan importantes como tener unos buenos servicios en las estaciones, unas estaciones apropiadas, unas actitudes por parte del personal que trata con el cliente que sean absolutamente reveladoras de que se está ante una relación de cliente y de proveedor y no de otra cosa. En resumen, insisto en la idea del tren de alta velocidad como sistema. Rechazo la idea de la alta velocidad como tren rápido. Si no hay una empresa que sea capaz de poner en solfa todo ese sistema de alta velocidad, tendremos un tren que va rápido, nada más, pero no tendremos un servicio ni, por tanto, unos clientes que den esplendor a estas inversiones que estamos discutiendo.

Me pedía la constatación de un dato respecto de la electrificación. Ciertamente estamos casi en el 50 por ciento de la longitud de la red, debemos estar en el 49 y pico por ciento; en términos de tráfico estamos casi en los dos tercios de tráfico, utilizando catenaria. En estos momentos el problema es de precios relativos y no siempre es bueno tomar decisiones empresariales en este tipo de cuestiones con una perspectiva temporal demasiado corta en el tiempo. Me explico. Hoy claramente no es rentable electrificar en determinadas líneas y solamente cuando existen volúmenes de tráfico importantes para los precios kilowatio/hora que existen hoy salen las cuentas para electrificar; pero esa quizá es una visión demasiado estrecha que habría que matizar y que puede cambiar en cualquier momento, puesto que no es un problema sólo del precio kilowatio/hora, sino del precio de los crudos y de los combustibles líquidos. Por tanto, ahí mantenemos una postura prudente, de electrificar ciertamente donde existan claras ventajas, porque existen flujos de tráfico suficientes para ello, y de estar atento y actualizar los estudios en el resto de los sitios para reaccionar rápidamente a cualquier modificación del mercado.

Me falta solamente contestar a la intervención del

Diputado señor Gracia, en la que me preguntaba en qué grado se había producido desde 1980-1981 la evolución en tecnología o en demandas sociales. En 1980-1981 el fenómeno alta velocidad era muy incipiente, no tenido en cuenta; hoy es un fenómeno conocido, generalizado, que no tiene por qué dar miedo desde el punto de vista técnico ni del cálculo económico de rentabilidad del sistema de alta velocidad. Desde luego, en demandas sociales, desde el período 1980-1981, se ha producido todo el fenómeno de las necesidades de las aglomeraciones urbanas, por tanto, de los trenes de cercanías que, sin decir que en los años 1980-1981 no eran necesarios, en los años 1987-1988 son mucho más necesarios todavía de lo que lo eran entonces. Creo que las diferencias básicamente, entre lo que se podría pensar como necesario en los años 1980-1981 y ahora, consisten en una mayor decantación del criterio de especialización del ferrocarril.

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

Daremos la palabra, en primer lugar, al señor Recoder, que no ha intervenido antes, y seguidamente a los señores que quieran hacer una «repregunta», pero muy breve. Les rogaría, señorías, una gran brevedad, dada la extensión de la información que se ha tramitado.

Tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Con la brevedad que solicita el señor Presidente, deseo plantear una única cuestión al Presidente de RENFE sobre un hecho que nos hace dudar de la eficacia del trámite que estamos siguiendo en el Parlamento sobre el Plan de transporte ferroviario. Dicho Plan prevé una inversión de 546.000 millones de pesetas para la adquisición de material móvil, y quisiéramos saber por qué se presenta un concurso para la adquisición de este material por un valor de 70.000 millones de pesetas, antes de que finalice la tramitación de dicho Plan.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: A los otros Grupos les daría la palabra muy brevemente para consumir un turno de un minuto.

Tiene la palabra el señor Pérez Dobón. Le ruego la mayor brevedad, señoría, dada la hora.

El señor **PEREZ DOBON**: Señor Presidente, procuraré atender su sugerencia.

Con respecto al tema de los estudios previos, me sigue quedando una duda, porque se habla de evolución de tráfico y se insiste en el Plan en la competitividad imprescindible de las nuevas previsiones ferroviarias, pero esa competitividad ¿cómo se ha enfocado: frente a la demanda de viajeros, de mercancías, frente a otros medios de transporte o se ha considerado también la competitividad social, la complementariedad, porque en este caso competitividad sería equivalente a complementariedad, con otros medios de transporte en cuanto a la distribución geográfica de las nuevas previsiones ferroviarias?

Con respecto al tema de calendario me ha contestado que tendrá que concretarse luego en contratos-programa básicamente a nivel anual, pero, de hecho, se están ejecutando ya obras, es decir no hay previsiones sobre el orden de esas nuevas variantes, de eso que se denomina en el Plan inversiones de ruptura.

Finalmente, con respecto a las líneas transversales, quizá se dé el punto de mayor disenso, puesto que dice que unas pasan por Madrid y otras no. Creo que las líneas transversales, cuando dos núcleos son Venta de Baños y Alcázar de San Juan, que están a un paso de Madrid, no son tales líneas transversales; es decir, olvidar la línea transversal del oeste, es decir, de Asturias a Sevilla, por decirlo de alguna forma, y fundamentalmente una línea de Levante, la que iría de Granada a Murcia (que sería perfectamente compatible con esos objetivos del Plan, porque es una red para los trenes «Intercity» que comunicaría a grandes núcleos de población, como sabe perfectamente el Presidente de RENFE) desvirtuaría el Plan si no se contemplan esas previsiones. Me gustaría saber si hay alguna previsión al respecto.

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

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Voy a intentarlo, señor Presidente. Tengo que ser casi telegráfico, y lo siento.

El señor Presidente de RENFE, a quien agradezco su extensa contestación hablaba de que las líneas transversales están teniendo crecimientos más importantes. Al hilo de la intervención del Diputado que me ha precedido, insisto en que en el Plan de transporte ferroviario, de verdad, llamemos a las cosas por su nombre, se desprecian las líneas transversales. Los ejes que ha mencionado el Diputado que me ha precedido en el uso de la palabra, lo mismo que el antiguo tren de la ruta de la plata, que es un tren que yo utilizaba con frecuencia, por eso lo sé, como usuario, como pasajero, tenían un porcentaje de ocupación muy alto. Yo hice una pregunta sobre qué pasaba con estas líneas del sur, la de Guadix-Almendralicos, que sería parte de la conexión de Granada con Murcia, y no se me contestó. Creo que el Plan no obedece a ese principio de que las líneas transversales están teniendo crecimientos muy importantes.

Segunda pregunta. Tengo que referirme de nuevo a la variante de Pajares. Utilizando las cifras dadas por el señor Presidente, resulta que Orduña —y yo me alegro infinitamente de la suerte que en este sentido ha tenido el País Vasco con el PTF— tiene 16,6 —en miles de millones de toneladas—, frente a 18,3 actualmente de la variante de Pajares. La única respuesta posible, y me anticipo a ella, es que Orduña ha crecido mientras que el transporte por Pajares ha decrecido. Esto nos remonta a un punto inicial. ¿Por qué crecen y por qué decrecen las cosas? Ese punto inicial se desdobra en dos. Uno tiene relación con la política general de transportes —y en seguida me referiré a ello para terminar— y otro con las propias dificultades de la red ferroviaria. Tengo que mencionar la ator-

mentada —lo he dicho muchas veces— red ferroviaria asturiana, con 43 kilómetros, donde hay bastante más de 60 túneles, estaciones donde no caben trenes sin meterse la cabeza y la cola en túneles, donde no caben trenes de más de 300 metros de longitud en algunas de esas estaciones, con vía única y sin ninguna alternativa de poder doblarla, etcétera, y con una realidad en la región que, aparte de su ya casi histórico aislamiento, tiene mucho que ver con el futuro de la siderurgia, de la minería, etcétera. Se está remodelando una industria siderúrgica que será prácticamente la única, como siderurgia integral por supuesto, que quede en España. Se está asegurando un incremento de la producción —otra cosa es que uno no se crea lo que dice el propio Gobierno—, que HUNOSA seguirá teniendo una producción de cuatro millones de toneladas de carbón al año —ahora mismo no está llegando a los cuatro millones de toneladas—. Si nos creemos todas esas cosas y nos fijamos en la dimensión actual, 18,3 para Pajares frente 16,6 para Orduña, la misma razón habría para hacer la variante de Pajares que la de Orduña.

Antes me refería a la política de transportes. Yo no participo de la visión que el Gobierno, y en concreto ahora el Presidente de RENFE, nos dan respecto a la política de transportes. No puedo participar en ella y hago una pregunta. ¿No cree el señor Presidente de RENFE que en concordancia con lo que se ha afirmado por el Presidente del Gobierno en el debate sobre el estado de la nación RENFE podía hacer unas auténticas y mayores inversiones de ruptura —que las del PTF no lo son, y lo demostré al principio de mi intervención comparando cifras con años anteriores; estamos por debajo, a nivel año, de años anteriores—? ¿No cree el señor Presidente de RENFE, en concordancia con lo que ha dicho el Presidente del Gobierno, que podríamos volcarnos sobre un eje que comenzaría en Santander y terminaría, con un ligero sesgo transversal, en Huelva; volcarnos, sobre esa zona del territorio español, en obras ferroviarias, entre otras que se podrían hacer, justamente para llevar empleos, el desarrollo y conseguir una mayor interrelación regional, etcétera?

Termino, de verdad, hablando del ancho internacional. Creo que estamos perdiendo un momento histórico importantísimo. Se habla de viajeros. No se ha hablado de mercancías. Las mercancías exigen un trasbordo en estos momentos en la frontera con Francia y también una difícil combinación para poder asumir el transporte del norte de África. Alguna vez estaremos relacionados, incluso físicamente, a través de salvar la distancia del Estrecho de Gibraltar, con el norte de África. Eso nos lleva de nuevo en mercancías al ancho internacional. Creo que aumentaría enormemente nuestra penetración en el Mercado Común por esa vía. Pero si no es así, entonces habría que potenciar el «hinterland», la comunicación ferroviaria con los puertos del Cantábrico, por ejemplo con Gijón, Santander, Bilbao, para que desde ahí saliera una navegación de cabotaje mucho más intensa que hiciera posible la conexión con los países comunitarios sin tropezar con ese inconveniente de la línea ferroviaria España-Francia.

Termino ya, señor Presidente. Me dejo muchas cosas en

el tintero y me queda una gran tristeza. Ni el Plan de transporte ferroviario es, en virtud de las explicaciones que se nos dan, la gran oportunidad aprovechada ni esto va a significar, ni mucho menos, un cambio en nuestra red. Alemania Federal tiene 24.000 kilómetros de extensión y es una habichuela en el centro de Europa. España está cercenando sus líneas y con el Plan de transporte ferroviario quedará muy cubierto el triángulo Barcelona-Madrid-Valencia y se formará luego una especie de hijuela larga que va a Córdoba y Sevilla. Por algo estamos viendo algo que se definió en el Parlamento como la escuela Malequita.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Trillo. Le ruego que sea breve.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Como es habitual en mí, señor Presidente.

Yo comprendo que es difícil contestar una retahíla de preguntas tomando notas y luego intentar condensarlas. Evidentemente se ha dejado algunas, pero como tenemos otros altos cargos de la red y del Ministerio, le excuso de contestarlas.

Sin embargo, le voy a hacer un ruego: ¿no sería posible actualizar los datos del PTF? Se nos habla de pesetas de 1986 y de datos y viajeros de 1985. Comprendo que quizás sea difícil, pero bueno sería que supiéramos de una vez por todas en qué va a consistir la inversión total del PTF.

Finalmente, sobre el nuevo acceso ferroviario Madrid-Córdoba-Sevilla, siempre me quedará la duda de que si el Presidente y el Vicepresidente del Gobierno fueran a Santiago de Compostela y se celebrara allí una Expo, a lo mejor tendríamos un tren de alta velocidad en Galicia. Si el nuevo acceso ferroviario Madrid-Córdoba-Sevilla tiene unas inversiones de 78.995 millones de pesetas, según el Programa 513-A, a lo largo de los próximos años, con ese dinero, ¿se podrá llegar en tren de alta velocidad a Córdoba y Sevilla?

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Reconozco que el señor Presidente de RENFE ha hecho un esfuerzo para contestar a mis preguntas, pero no lo ha conseguido, señor Presidente.

Ante mi interés en conocer las negociaciones con la compañía portuguesa y con el Gobierno del país vecino sobre el corredor Madrid-Lisboa, el señor Presidente no sabe, no contesta. La duda que me queda es que si sabe y puede que no conteste. Respecto a mi interés por conocer, sobre ese mismo corredor Madrid-Lisboa, cómo ha intervenido en las negociaciones el Gobierno autónomo de Extremadura, en qué sentido, cuál sería el itinerario más corto de Madrid-Lisboa y qué financiación hay prevista para este corredor, no es que haya pasado sobre ascuas, es que ni siquiera ha citado el tema.

En relación con el ancho internacional, he aportado un

documento en el que se ve que hay personas de prestigio que abogan por el ancho internacional y observamos que el señor Presidente de RENFE se va justamente al lado contrario. Estamos entre blanco y negro. En mi anterior intervención había preguntado si no sería posible un tono gris, es decir, ir a un cierto ritmo. Veo que no ha sido posible, porque estamos entre dos extremos. No estoy de acuerdo, señor Presidente, cuando afirma que en el reglamento del Parlamento Europeo, relativo a infraestructura de transportes, no se tienen en cuenta los obstáculos que representan los anchos, puesto que claramente se habla de obstáculos físicos transfronterizos y es claro que un obstáculo es la diferencia de ancho. Sus trenes, señor Presidente, podrán ir a París o a Milán, pero los trenes europeos, por ese obstáculo, no pueden llegar ni a Barcelona ni a Madrid ni a Lisboa.

Termino reconociendo y apreciando su sinceridad cuando ha dicho que la RENFE no funciona o, por lo menos, que funciona mal. La duda imprescindible que nos queda es que, si ese mal funcionamiento va a seguir en el futuro, ¿cómo se justifica esa inversión de más de dos billones de pesetas?

Ha querido decirnos el señor Presidente que en el PTF se trata de una elección política de prioridades, porque todo no se puede hacer, pero está claro que hay una serie de zonas marginadas que se han quedado aisladas. Usted mismo ha citado el caso de la provincia de Cáceres como paradigma de la baja velocidad, y se podría hablar de provincias como Salamanca, Zamora e incluso Almería y algunas más. Entonces, lo que no se puede intentar, señor Presidente, es que, creándose estas zonas de marginación en el Plan, encima estén contentas. Eso es realmente imposible. Entendemos que si están con astas y apaleadas, pedir que estén contentas es demasiado, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Mazarrasa tiene la palabra por el Grupo Socialista.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: La pregunta tiene dos partes. Se refiere a lo que es uno de los ejes de especialización del PTF, que es el tema del transporte de mercancías. En lo que es la presentación del Plan, en el apartado 5.2, donde se habla del análisis de la demanda por corredores, nosotros quisiéramos preguntarle por qué en los cuadros que se incluyen solamente aparece un análisis de la demanda de tráfico de viajeros, mientras que no figura un análisis —que me imagino existirá en el interior de RENFE y del Ministerio— de cuáles son los grandes ejes de tráfico de mercancías en España, en cuanto que es uno de los ejes de especialización del Plan para el transporte ferroviario.

En este sentido y conectando con lo que fue el Plan de carreteras, en el que, según los datos que se suministraron en su momento uno de los ejes importantes de tráfico de mercancías en España era la cornisa cantábrica, que se definía como el eje que ocupaba el segundo lugar aglutinando tráfico de mercancías, le preguntaría cuáles son las posibilidades de incrementar la mejora de integración en tráfico de mercancías a través de una gestión comer-

cial unificada de la Vía Estrecha con RENFE, sobre todo respecto al tráfico Gijón-Santander-Bilbao, si desde su punto de vista los niveles de conectabilidad entre RENFE y FEVE son satisfactorios hoy día, y desde el punto de vista empresarial de RENFE cuáles son los problemas de una gestión comercial unificada por ambas compañías —en lo que es un concepto de empresa de transporte y no, como usted muy bien decía, de mover vagones— y, por otra parte, cualquier tipo de problemas que pudieran derivarse de una perspectiva mayor de integración de la Vía Estrecha en RENFE, sobre todo para cubrir este espacio demandante de gran nivel o volumen de transporte de mercancías que es la cornisa cantábrica.

En segundo lugar, con respecto a uno de los aspectos del Plan en el tráfico de cercanías, sobre el tema de las cercanías de Bilbao, que es uno de los tres puntos importantes de actuación en cercanías, a través —dice aquí— de un protocolo firmado con el Gobierno vasco, que genera únicamente un párrafo en la presentación del Plan, le preguntaría si puede darnos más datos sobre cuáles son las actuaciones previstas y cómo, en este caso, podría ligarse con las infraestructuras disponibles en el entorno de Bilbao, en el tema de la vía estrecha y en la unificación de las múltiples estaciones que existen en Bilbao en un radio de 500 metros, que son cuatro o cinco estaciones con absoluta falta de conexión entre ellas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Presidente de RENFE.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (García Valverde): En primer lugar, el señor Recoder preguntaba el porqué del concurso de 65.000 millones. El Plan de Transporte Ferroviario, entre otras cosas, integra todas las inversiones que realiza RENFE; inversiones en desdoblamientos de vías o en informática. Y la decisión de construcción de Brazatortas y de finalización de la obra para 1992 exige la contratación del material antes de finales del presente año. Esa es la razón por la que se ha tomado la decisión de sacar los pliegos de condiciones, no de adjudicarla. Existe una diferencia importante entre la publicación de los pliegos de condiciones y la adjudicación.

Diputado señor Pérez Dobón, he de señalarle que también se introducen consideraciones sociales a la hora de llevar a cabo los estudios sobre competitividad. Ciertamente se tienen en cuenta, y si así no fuera todos podemos imaginar perfectamente cuál sería el futuro de muchas líneas existentes; precisamente se tienen en cuenta, sobre todo, consideraciones sociales en las líneas de ferrocarril.

Respecto al orden de las variantes, lo que le puedo decir es que, después de la variante de Brazatortas, debería ponerse en marcha la variante norte y el desdoblamiento de vía del triángulo Madrid-Barcelona-Valencia, Madrid-Valencia-Alicante a excepción del ramal Alicante.

En cuanto a las líneas transversales —me refiero a las líneas transversales con tráfico—, existen y son aquellas utilizadas bien como líneas transversales o bien como líneas radiales, pero que cumplen funciones de tráficos

transversales. La noción de línea transversal no es tanto una noción geométrica, sino funcional. Lo importante es llevar a alguien o a algo de un sitio a otro, bien en una relación radial, bien en una relación transversal. Por dónde pase es lo de menos.

Señor Rebollo, en su opinión, las relaciones transversales no existen. Yo le diría que existen las relaciones transversales, que son capaces de dar tráfico de viajeros y de carga de mercancías al ferrocarril, y no existen las que no tienen posibilidad de resolver los problemas de cuenta de resultados y de calidad de servicio de la red.

Me extraña su afirmación de que el ruta de La Plata era una línea con alta ocupación. Los datos estuvieron en candelero hace algunos años y, desde luego, se pueden comprobar los resultados de tráfico que tenía el ruta de La Plata.

Me va a permitir que no profundice más en el debate de Pajares. Creo que los datos que le he dado son suficientemente importantes. Siempre se puede elegir otro dato. Lo que está claro es que no solamente es importante el nivel, sino el ritmo de crecimiento de los tráficos y las perspectivas de crecimiento de las distintas zonas. Esperar que el ferrocarril sea un motor de crecimiento en 1988 para cualquier región, para cualquier ciudad o para cualquier comunidad no me parece que sea una buena teoría económica del crecimiento regional, pero eso ya son opiniones.

Si se cerró la línea Boadix-Almendricos fue precisamente porque no tenía tráfico.

Respecto al ancho internacional no tengo nada que añadir a lo que ya le he contestado.

En cuanto a la posibilidad de hacer más inversiones por parte del PTF, creo que también se lo he dicho. Las inversiones que contempla el PTF no pueden ser todas las posibles —esto no puede darse en ningún plan—, son aquellas verdaderamente necesarias y que reflejan la mejor asignación de recursos. A mi juicio, eso es el PTF. ¿Que se puede hacer un plan más grande? Yo no lo discuto. ¿Que sea administrable ese plan? Sí lo discuto. Yo diría que ni siquiera es fácil invertir 107.000 millones de pesetas más las inversiones que lleva a cabo el Ministerio de Transportes. RENFE va a invertir 107.000 millones de pesetas en 1988, y ni siquiera eso es fácil. Usted recordará en su época que, aun habiendo cantidades mucho menores, de las cantidades que se comprometieron en aquel entonces todavía hoy existe algún resto de aquellos compromisos de inversión, precisamente por la dificultad de hacer inversiones que maduren rápidamente y que sean controlables, no digamos si esas inversiones se hacen en condiciones de financiación no determinadas, no sanas para la empresa.

Señor Trillo, la actualización de los datos del PTF de 1988 es un ejercicio puramente aritmético. Simplemente, hay que actualizarlos por el IPC o por cualquier deflactor convenientemente elegido. (El señor Trillo y López-Mancisidor pronuncia palabras que no se perciben.)

El señor PRESIDENTE: ¿Quiere hacer alguna aclaración sobre la marcha, señor Trillo?

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Los datos de base, porque los de viajeros son de 1985.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (García Valverde): Lo que le contestaba es que hay dos formas de actualizar las magnitudes monetarias, transformarlas a magnitud monetaria a precios corrientes, lo cual es un ejercicio aritmético, y los físicos, que efectivamente consiste solamente en incorporar los que están disponibles después de la fecha en que han sido introducidos en los borradores. Lógicamente, no solamente es posible, sino deseable que se haga este tipo de cosas. Insisto, señor Trillo, que con 78.000 millones de pesetas, en mi opinión, se podrá llegar a terminar la obra de Brazatortas.

Señor Diputado Camisón, cuando no contesto es porque no lo sé. Me parecería una falta grave hacer lo contrario en este lugar. Por tanto, le pido humildemente que me crea si le dijo que no lo sé, porque si usted creyese que lo sé y no contesto, seguramente diría que estoy cometiendo una falta y no quisiera cometerla en este lugar. Si me hace otra pregunta, a lo mejor la sé, pero le digo que ésta no la sé y no tengo por qué saberla, ya que en esa Comisión no participa RENFE.

Financiación aparte del PTF y ancho internacional. Yo creo que no podríamos hacer un cambio de ancho internacional, en parte porque eso equivaldría simplemente a trasladar la frontera a un sitio distinto de donde está, las instalaciones también a sitio distinto y tener un auténtico lío de explotación en el conjunto de la red ferroviaria. Se crearía un problema mucho mayor del que intentamos resolver y, por tanto, el remedio sería peor que la enfermedad.

Reconozco su habilidad dialéctica para deducir que no hay que invertir porque funciona mal, pero permítame decirle que el razonamiento es justamente el contrario. Hay que invertir y hacer otras cosas para que funcione bien. Yo he dicho que invertir es sólo una de las condiciones para tener un buen servicio ferroviario. Creo que reconocer que no funciona bien RENFE es una prueba de sinceridad y de que lo que sé, lo contesto. Decir lo contrario sería faltar a la verdad, no solamente a la verdad sino a la evidencia, lo cual es peor.

El Diputado Mazarrasa me preguntaba por los grandes ejes de mercancías que faltan en el PTF. Efectivamente, se pueden aportar todas las previsiones de flujos de mercancías.

Sobre las posibilidades de integración de Vía Estrecha y RENFE, mi opinión personal es que no existe una posibilidad de conectar, ni desde el punto de vista comercial, ni menos técnico, las dos redes. Comercialmente se tiene una serie de contactos, incluso existe una cierta competencia entre las dos redes en puntos muy concretos, donde un cliente determinado puede elegir entre FEVE y RENFE. Yo creo que eso es mucho mejor que hacer una integración comercial. Hasta cierto punto FEVE atiende un mercado bastante cautivo y no sustituible por parte de RENFE. Por tanto, yo diría que comercialmente es bueno que estén separadas. Técnicamente no encuen-

tro muchas razones para pensar en una integración de las dos redes desde el punto de vista de explotación.

Las actuaciones previstas en Bilbao ciertamente son complejas. Lo que diría es que están todas ellas en fase de estudio, desde la reordenación de los terrenos de la estación de RENFE en Bilbao hasta las líneas de cercanías, pasando por el metro de Bilbao y, por tanto, éste sería un debate interminable pero sobre bases todavía no acabadas según mis noticias, sobre bases que están en estudios preliminares, incluidos los del metro por parte del Gobierno vasco.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Valverde, por la abundante información que ha transmitido a esta comisión.

Suspendemos dos minutos la sesión.

Se reanuda la sesión.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA Y POPULAR, SEÑOR REBOLLO, DEL CDS, GRUPO PARLAMENTARIO DE MINORÍA CATALANA Y AGRUPACION DEL PDP)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión con la comparecencia de don Antonio Alcaide, Director General de Infraestructura, del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a quien agradecemos su presencia en esta Comisión y le damos la bienvenida.

Su comparecencia ha sido solicitada por todos los Grupos presentes en la sala, Grupo Parlamentario Socialista, Popular, CDS, Minoría Catalana y Agrupación del PDP.

En primer lugar, tiene la palabra el señor Pérez Dobón, en nombre de la Agrupación del PDP, recordando a SS. SS. que estamos en sesión informativa.

El señor **PEREZ DOBON**: Voy a intentar ser todo lo breve que pueda.

Dada la competencia de la Dirección General de Infraestructura, del Ministerio de Transportes, y dado el carácter informativo de la sesión, me gustaría saber si por parte de esa Dirección General se han verificado estudios de infraestructura relativos a las siguientes líneas o tramos de líneas. Me gustaría saber qué coste podría suponer un trazado de infraestructura nuevo o mejorado en la línea transversal que va desde Asturias a Sevilla-Huelva, que tiene unos tramos suspendidos actualmente, es decir el eje oeste de la Península.

En segundo lugar, me gustaría saber si se ha hecho algún estudio de coste de infraestructura de la línea Sevilla-Bobadilla-Granada, aún en servicio, de Granada a Lorca, con el tramo suspendido de Guadix a Almendricos, continuación hacia Murcia, Alicante y Levante.

Me gustaría conocer si se han hecho estudios de costes de renovación de infraestructura en los accesos de Gali-

cia a partir de Monforte, que es la localidad donde termina la renovación esencial en cuanto a ganancia de velocidad en el PTF en relación a Asturias y Cantabria.

Y, finalmente, saber si se ha previsto —como han indicado en la comparecencia anterior algunos de mis compañeros— la preparación de estas nuevas infraestructuras para el ancho europeo, aunque no se vaya a implantar, y qué previsiones hay en relación con la infraestructura de las líneas de FEVE. Es decir, si se han hecho estudios sobre posibles adaptaciones de la infraestructura de las líneas de FEVE a otros usos.

Finalmente, para ser efectivamente breve, me gustaría saber si por parte de esta Dirección General se ha previsto algún orden lógico o si se han hecho estudios en relación con las prioridades en cuanto a realización de infraestructuras con respecto a las nuevas variantes que se van a construir. Ya se ha empezado la de Madrid-Sevilla por Brazatortas. ¿Qué orden aconsejaría seguir la Dirección General en relación con las inversiones de ruptura siguientes que se contemplan en el Plan de Transportes Ferroviarios?

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Minoría Catalana, tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Con la brevedad exigida, voy a limitarme a formular las preguntas, que son bastantes.

Ante todo, querría hacer constar nuestra queja por el hecho de que la información complementaria que solicitamos al Plan de Transportes Ferroviarios no nos ha sido remitida hasta el momento. En ese sentido, hay una serie de preguntas que se refieren a esta información complementaria. En primer lugar, quisiéramos saber por qué no se ha incluido la lista de los numerosos trabajos específicos a que se refiere la introducción del Plan y cuántos y cuáles de ellos han sido publicados. En este mismo sentido quisiéramos saber dónde están los estudios de rentabilidad y selección de inversiones que justifican las decisiones de contratación del tramo Brazatortas-Córdoba. ¿Por qué se ha contratado antes de que el Plan se haya aprobado por el Congreso? Y ¿cuáles son los estudios que justifican que las actuaciones elegidas sean las mejores posibles?

También quisiera saber qué otras alternativas se han estudiado y por qué no se han incluido en el Plan.

A la vista de las incongruencias contenidas en las páginas 1885, 1894 y 1901 del Plan publicado en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», también quisiéramos saber cuál es la velocidad máxima prevista en el Plan de Transportes Ferroviarios, 200 ó 250 kilómetros/hora, y si se ha tenido en cuenta que las nuevas líneas de alta velocidad en Europa se diseñan para velocidades de 300 kilómetros/hora.

Quisiéramos saber asimismo si se ha considerado una actuación de ruptura en la relación Madrid-Barcelona, y si así ha sido por qué se ha desechado cuando ésa es la relación con mayor demanda potencial, tiene tramos saturados en más de 100 kilómetros en su recorrido total y

la captación de demanda del ferrocarril en la relación Madrid-Barcelona es muy baja. Es decir, que el potencial es mucho más alto que el que en la realidad se utiliza.

Asimismo quisiéramos conocer las previsiones del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones para la línea Zaragoza-Lérida. Si se está proyectando una nueva variante para 250 kilómetros/hora, ¿por qué no se ha incluido en el Plan de Transportes Ferroviarios?

De otro lado, señor Director General, le quiero preguntar por qué sólo se ha previsto una actuación de velocidad máxima de 160 kilómetros/hora en la línea Barcelona-Port Bou, cuando dicha línea es la principal de enlace entre la Península y el resto de Europa.

También nos parece incongruente —y quisiéramos que nos lo aclarara— cómo se puede despachar en menos de una página el tema de relaciones ferroviarias entre España y el resto de Europa, cuando es obvio que éste es uno de los problemas fundamentales en nuestra integración en Europa y en un momento en que se está constituyendo una nueva red ferroviaria de ámbito europeo. ¿Cuáles son las nuevas técnicas que permiten superar realmente la ruptura de las fronteras a causa del distinto ancho, teniendo en cuenta que el Talgo sólo representa el 15 por ciento del tráfico.

Por último, señor Director General, quisiera preguntarle cuáles son las inversiones indicativas a que se refiere la página 1902, y cuáles de las inversiones previstas en el Plan de Transportes Ferroviarios han sido ya contratadas o están en fase de contratación y, por último, cuál es el coste presupuestario de la nueva línea Madrid-Córdoba.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo, por el Grupo CDS.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Director General, mi primera pregunta sería ¿qué previsiones existen en el Ministerio de Transportes en cuanto al enlace fijo del Estrecho de Gibraltar, obviamente en el terreno ferroviario, puesto que estamos hablando de ferrocarriles?

Segunda pregunta. ¿Hay estudios sobre la tasa interna de rentabilidad de la en su día decidida —y en todo caso, supongo, que en un futuro previsible o posible al menos— construcción de la variante de Pajares?

Tercera pregunta. El Plan de Transportes Ferroviarios pretende ser un nuevo diseño, pero con excepción de la línea de Córdoba-Brazatortas y de las variantes de Guadarrama y Orduña, ¿cuál es el cambio de su estructura general, y qué diferencias presenta con el ferrocarril actual?

Cuarta pregunta. Puesto que España constituye un Estado dentro de la Comunidad Europea, ¿en qué medida nos integramos (técnicamente, en normalización, en velocidad, etcétera), en ese medio de comunicación que es el ferrocarril? ¿En alguno de esos aspectos o en todos?

Finalmente, en el artículo 177 punto 3, de la Ley de Ordenación de los Transportes, se dice: Las actuaciones gubernativas referidas a política de ordenación y coordinación de los diversos modos de transporte, objetivos y fines a conseguir y determinación del nivel de inversión y

cuantías y aportaciones económicas del Estado a RENFE a efectos de inclusión en la ley presupuestaria, se plasmarán en el contrato-programa. A falta de este contrato-programa, que no lo ha habido en 1987 ni por el momento tampoco en 1988, ¿cómo está contemplada esta situación en el presente ejercicio? ¿Cuándo piensa disponer de este contrato-programa?

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, a nuestro Grupo le interesaba compartir el tiempo entre el señor Alvarez-Cascos y yo.

Señor Director General, el plan especifica algunas de las tasas de rentabilidad interna de sus proyectos; acceso norte y noroeste, el 14 por ciento; variante Bilbao-Vitoria, del 3 al 5 por ciento. ¿Podría explicitarnos las tasas que se han calculado para los principales proyectos del plan? ¿Podría relacionarnos los proyectos que han sido eliminados del PTF por presentar una tasa baja? ¿Qué razones, en cada caso, motivaron tan baja tasa y su no incorporación al plan? ¿Qué tasa presentó el corredor Madrid-Lisboa por Valencia de Alcántara? ¿Se tuvieron en cuenta beneficios indirectos de carácter social o de corrección de desequilibrios en la determinación de tales tasas?

Sabido es, por otra parte, que, en relación con las alternativas para líneas de alta velocidad, existen en Europa cinco nuevas en explotación o construcción, que son: París-sudeste, TGV Atlántico, Hannover-Würzburg, Mannheim-Stuttgart y Roma-Florenia, con respectivas rentabilidades en base a rendimiento interno del 15, 12,9, 3,1, 3,7 y 10 por ciento.

En relación al PTF, ¿qué comparación se podría establecer entre la rentabilidad de los principales proyectos del mismo y esas rentabilidades europeas?

El plan, en otro momento, prevé la renovación de vía en líneas principales y la rehabilitación de otras con reemplazo de los materiales levantados en las primeras. ¿En qué regiones está previsto llevar a cabo tal reemplazo?

Y, para terminar, en relación con la resolución del Parlamento Europeo sobre una red europea de trenes de gran velocidad, documento AC 79/87, inserta un trascendental anexo con una interconexión fundamental, Barcelona-Madrid-Lisboa, a través, lógicamente, del itinerario más corto.

Por otro lado, cuando analiza la realización del sistema de interés europeo incluye, entre otros, el corredor París-Madrid-Lisboa como fundamental por su trazado más expedito. ¿En qué medida los redactores del PTF han tenido en cuenta esta circunstancia? ¿Sería interesante y posible que ese corredor dispusiera algún día del ancho de vía europeo? ¿Hasta qué proporción de la red española de vías férreas estima que es posible la reconversión del ancho europeo? Caso de ser recomendable, ¿a qué ritmo sería factible, en líneas generales, tal reconversión?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Alvarez-Cascos, brevemente, por favor, tiene la palabra.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Procuraré ser lo más breve posible, señor Presidente.

En primer lugar, mi Grupo está sorprendido del escaso nivel de información que se contiene en los documentos de un plan que compromete recursos por importe de dos billones cien mil millones de pesetas, y, sobre todo, que realmente, cuando en su día se nos enviaron unos papeles que se llamaban «avance del plan», creíamos que era un avance, pero resulta que son el avance y el final de la documentación que en estos momentos conocemos como Plan de Transporte Ferroviario. Por eso creo que faltan muchos documentos para que una Cámara, o cualquier otra institución, profundice en un compromiso de esta envergadura, y en todo caso mi Grupo, a través del cauce de peticiones de información (y me sumo a lo que ha dicho el portavoz de Minoría Catalana) ha cursado la petición de la ampliación de datos que consideraba y que esperamos pueda remitirnos el Ministerio en plazo suficiente para ser utilizados en los debates parlamentarios.

Como cuestiones concretas y generalizando, si se quiere, las inquietudes que ha expresado mi compañero en relación con el ancho europeo, debo confesar, señor Director General al reto de la incorporación de España a los ferrocarriles europeos, y muy concretamente a la decisión de obviar la homologación de nuestro ancho con el europeo, a mí me parece una decisión sonrojante. Y me parece sonrojante, primero, por falta de explicación y justificación de la decisión que se ha tomado, independientemente de la decisión en sí misma. A mí me parece que hoy los españoles, y esta Cámara concretamente, nos merecemos por lo menos que se nos entreguen los estudios que se hayan realizado en relación con las ventajas y las desventajas de la incorporación del ferrocarril español al europeo plenamente, es decir, la homologación de nuestros anchos; ventajas indiscutibles desde todos los puntos de vista y, por supuesto, por qué no, también queremos conocer los estudios de los costos, que pueden suponer una de las barreras, junto con la planificación de la ejecución de esta sustitución, que también se puede constituir en desventaja, y también estamos dispuestos a analizarlos. Por lo tanto, aunque sea un anticipo de otros documentos más sustanciosos que pudiera remitirnos, a mí me gustaría que se nos facilitara la información máxima disponible y resumible en esta Comisión en relación con tan importante decisión, que ha sido obviada en la presentación del Plan General y que se da por supuesto que ha sido descartada.

En segundo lugar, señor Director General —ya ha sido interrogado en relación con el corredor llamemos Norte-Sur o Ruta de la Plata—, quiero interesarme por datos muy concretos del corredor transversal, que podríamos considerar el que va de Galicia hasta Levante-Cataluña, con tres ramificaciones hacia el norte, que son las del País Vasco, Cantabria y Asturias. Ese es el eje para comunicar estas regiones, Galicia, País Vasco, Cantabria y Asturias, con el Levante, con Cataluña y también con Europa. Puesto que en el Plan General se generalizan los datos sobre la evolución de mercancías, yo quiero conocer datos concretos sobre la evolución de esta demanda, en virtud de

la cual se han proyectado estas actuaciones; y, sobre todo, cómo se resuelve este incremento de tráficos, que en el Plan se generaliza en un crecimiento previsto del orden de un 70 por ciento para mercancías, bien procedente de Cataluña y Levante o bien procedente de Europa y País Vasco, en iniciativas concretas como pueden ser las ampliaciones de las estaciones de clasificación que se prevén en el mismo, si es que se prevé alguna en concreto, para absorber en este corredor y en estas ramificaciones estos incrementos de tráfico.

Y en cuanto a sus ramales concretos de lo que yo llamo corredor transversal del Norte, quiero insistir, en primer lugar, en las razones por las cuales ha sido excluida la variante de Pajares. Esta variante atiende a una región, que es Asturias, que genera, según datos oficiales, el 15 por ciento de los tráficos de RENFE. Por lo tanto, ya deja de ser un problema estrictamente regional para convertirse en un problema nacional, porque analizan los cuellos de botella que se pueden generar en unos tráficos que suponen el 15 por ciento de toda la red es ya un problema de toda la red. Sorprende su no inclusión y, sobre todo, sorprende más aún la imprevisión de la planificación, porque dice en la página 17 —y ahora estoy hablando de las páginas del documento, no del Boletín Oficial— que se han tratado de resolver los estrangulamientos existentes. Señor Director General, en un Plan que compromete inversiones al año 2000 se deberían resolver los estrangulamientos existentes hoy y los que se generen a lo largo de los próximos años. Y, de acuerdo con sus datos, duplicándose en el corredor Santander-Asturias en un 100 por cien el número de viajeros/kilómetro, incrementándose los tráficos portuarios que ustedes van a captar como confiesan en su documento y, en conjunto, las mercancías un 70 por ciento, podremos discutir si el cuello de botella o el colapso en los índices que ustedes utilizan de ocupación o de saturación se alcanza en el año 1994 o en 1996, pero creo que poco se puede discutir en relación con el colapso, cercano ya en estos momentos, del corredor de Pajares con relación a la evolución de los tráficos previstos. Claro que si aquí lo que se nos anuncia es que va a seguir el declive de una región, porque ya hay datos ministeriales que permiten asegurar que en 1995 continuará el declive, también es un dato relevante para la política general.

En relación el corredor de Cantabria, a mí me gustaría conocer qué inversiones concretas contempla este plan en el tramo de salida del ferrocarril de Cantabria hacia la meseta.

En cuanto al ramal del País Vasco, señor Director General, es conocido que el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno vasco planteó otra alternativa al plan previsto, que consistía en la construcción de un nuevo trazado del ferrocarril desde Bilbao a enlazar en Zumárraga con la línea actual, que discurría por el sur de Guipúzcoa y Vizcaya y que se uniría a Vitoria mediante un ramal que conectaría en las cercanías de Mondragón. Pues bien, sobre este tema, las preguntas son las siguientes: primero, si ha sopesado y, por tanto, puede darnos a conocer el Ministerio los costes de ambos trazados

comparados, el que propugna el plan y el que propugna el Departamento de Transportes del Gobierno vasco, y también, señor Director General, si considera el Ministerio de Transportes que el trazado propuesto por el Departamento de Transportes del Gobierno vasco discrimina —y esa puede ser una de las razones por las cuales ha sido desestimado— una zona eminentemente industrial en el norte de Alava, como son las poblaciones de Llodio y Amurrio, al eliminarles una vía trascendental de comunicación.

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

El señor **GRACIA PLAZA**: Las preguntas van dirigidas más bien a clarificar algunas de las cuestiones planteadas y las ideas del ponente respecto al contenido del Plan de Transporte Ferroviario; concretamente, una de las preguntas es qué fechas son las de inicio de los estudios base del PTF. Esto va en orden a que el Plan de Transporte Ferroviario prevé unos incrementos anuales acumulativos para mercancías y para viajeros. Quiero situar estos incrementos que pretende el PTF con las series históricas.

Igualmente, desearía conocer la opinión del Director General respecto a qué suponen en cuanto a evolución las inversiones en relación con las que se venían produciendo en los últimos diez años. Le hago la aclaración de que se mantiene la tesis de que el PTF es, simple y llanamente, la continuidad de una evolución histórica. Yo quiero saber si eso es verdad.

Como hay una polémica prácticamente desatada en este turno respecto al tema de ancho de vía, la pregunta es obvia. No viendo las ventajas indiscutibles, este Diputado hace las dos preguntas: ¿qué inversiones supondrían, en términos comparativos —no hace falta que sea en términos absolutos— con las que se realizan, y qué supondrían, en términos comparativos, los incrementos de captación de tráfico? ¿En qué se mejoraría la captación del producto que RENFE en teoría tiene que vender?

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

El señor **DIAZ POZAS**: Como anteriormente se ha comentado, en el PTF no aparece una variante, pero sí ha aparecido en los medios de comunicación, que es la variante Zaragoza-Lérida. Quisiéramos saber qué es lo que motiva dicha variante, porque, según datos que también tenemos, creemos que podría ser conveniente, y no sé si su Dirección lo tiene en mente, modificar el trazado existente entre Lérida y Barcelona, que es realmente donde en la actualidad se genera la pérdida o acumulación de tiempo en trenes rápidos.

Si es así, rogaríamos que nos diera la explicación o nos enviara la documentación oportuna, puesto que estamos de acuerdo en que, si lo que queremos es un tren moderno y un tren para el año 2000, se recojan todos los nuevos trazados que se deban recoger, sin exceptuar Comunidades autónomas o diferenciar entre unos y otros.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Alcaide tiene la palabra para contestar a las numerosas preguntas de SS. SS. Tómese los minutos necesarios para ordenar la contestación.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Alcaide Pérez): Trataré de contestar en el orden en que se me han hecho las preguntas, aunque, lógicamente, cuando una pregunta se repita, intentaré contestarla globalmente para todos los Grupos. Como primera declaración de principio conviene tener en cuenta que el PTF —ya se ha dicho anteriormente— es claramente un plan selectivo que opta, es decir, que toma, hace opciones en base a unos presupuestos. Por consiguiente, una de las cosas que no hace el PTF es aumentar la red existente en el momento en que se estudia el plan y, por tanto, obviamente, muchas de las preguntas que se me han hecho sobre si se ha estudiado líneas que estaban cerradas o, incluso, nuevas líneas, tienen una respuesta general todas ellas: no se han estudiado, puesto que no se ha planteado el PTF la ampliación de la red, sino su especialización y su modernización para prestar un mejor servicio y obtener unos mejores resultados económicos de la explotación ferroviaria.

Se debe recordar que en 1984 el precedente inmediato del PTF es la Comisión para el Estudio de los Ferrocarriles Españoles creada para estudiar esta situación y compuesta por personas ajenas a la Administración, que llegó a la conclusión de que existía una evidente desproporción entre la oferta de transporte ferroviario y la demanda que existía en el país sobre este tráfico.

Asimismo, llegó a la conclusión de que el ferrocarril no era el modo principal de transporte y que tenía que ir claramente a una especialización en aquellos segmentos en que fuera competitivo con otros modos.

Por último, se decía que la administración ferroviaria tenía que prestar una atención muy especial a los aspectos comerciales y de eficiencia económica de la explotación.

Estas conclusiones a las que llegó la Comisión para el Estudio de los Ferrocarriles Españoles fueron asumidas cuando se inició el estudio del PTF y realmente ha sido una directriz incorporada al mismo.

Quiero recordar también —porque se ha hecho alguna alusión en anteriores intervenciones— que la Comisión llegaba a la conclusión de que la red española, en cuanto a sus dimensiones básicas (kilómetros, capacidad productiva, etcétera), era equivalente o similar a la de otros países europeos y no se podía pensar que se estuviese en una situación inferior de partida con respecto a otros países atendiendo al estudio combinado de una serie de indicadores socioeconómicos que había que considerar de forma cruzada y no de forma individual.

Yendo directamente —después de esta pequeña introducción, que creo que era necesaria— a las preguntas, en cuanto a las hechas por el señor Pérez Dobón, efectivamente, sobre la de la Ruta de la Plata no se ha planteado en el PTF su reapertura ni su potencialización, de la mis-

ma forma que el eje transversal Sevilla-Bobadilla-Málaga-Lora-Guadix-Almendricos, tramo que está cerrado, evidentemente, tampoco se ha planteado en el PTF su reapertura o su potenciación.

En cuanto a estudios de Galicia, a partir de Monforte de Lemos, sí que han hecho estudios y evaluaciones de lo que costaría mejorar radicalmente la velocidad en esos tramos por encima de los 160 kilómetros y se han descartado porque, visto el tráfico que iban a utilizar estos corredores, eran absolutamente antieconómico.

Me ha hecho una pregunta sobre Asturias y Cantabria que no ha captado bien.

El señor **PÉREZ DOBÓN**: Quería saber si se habían hecho los estudios sobre una posible mejora en cuanto a infraestructura que repercutiese en una mayor velocidad en los accesos a Cantabria, Asturias, etcétera. Me refiero a si ha habido estudios previos.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES**: En el PTF aparece un mapa fundamental para entender la filosofía del mismo, que es de las velocidades tipos. Las velocidades tipo se plantean a la vista de los obstáculos geográficos, de la topografía que existe en cada uno de los tramos y a la vista de la inversión necesaria para mejorar las velocidades comerciales por encima de las adoptadas. Es una decisión técnico-económica de asegurar la administración de los recursos económicos disponibles. Efectivamente, el mejorar las velocidades en las terminales del árbol era claramente antieconómico y no lo era el mejorar los trazados en las ramas, en los troncos comunes del árbol, porque el tráfico que utilizan esos troncos es muy superior al tráfico que utilizan las terminales, con la ventaja adicional de que esas mejoras en los troncos comunes están beneficiando a todas las ramas y no a una de ellas en particular.

Me preguntaba si se habían hecho estudios sobre el ancho europeo. No existe un libro blanco del ancho europeo, pero sí existen consideraciones que han conducido a no adoptar el ancho europeo en el PTF. Son tan evidentes y tan obvios los motivos que han conducido a no adoptar el ancho europeo, que se pueden resumir brevemente y justifican que no se haya hecho un libro blanco, que parece que es a lo que se refiere S. S.

El ancho europeo se habría de implantar o bien progresivamente en toda la red, adaptando progresivamente cada una de las líneas existentes de la red nacional, o bien habría que ir a una red paralela, que también se ha mencionado en algún momento, que coexistiese con la red actualmente existente en el país.

No se puede pensar seriamente en una adaptación progresiva del ancho europeo a toda la red nacional, no solamente por el coste que esto supondría, sino, sobre todo, por los tremendos problemas de explotación que colapsarían el ferrocarril durante un período de veinte o treinta años, dependiendo del ritmo a que se quisiera hacer esa transformación, y que supondría en definitiva, la desaparición del ferrocarril en España. Es decir, se tendrían que

cerrar las líneas de vía única, a menos que se quisiera previamente desdoblarlas, y las líneas en que existe doble vía se tendrían que explotar en vía sencilla y si existe doble vía es porque están saturadas, con lo cual uno se podría imaginar claramente el colapso que se produciría en esas líneas de doble vía al ser explotadas en una zona vía durante el tiempo en que estuviese cerrada la otra línea para su adaptación.

En definitiva, no se puede, por lo menos en mi opinión, plantear seriamente una adaptación del ancho europeo a toda la red nacional de forma progresiva, porque eso supondría a la larga la desaparición de los trabajos ferroviarios.

Cabe la otra solución, que es la red paralela de ancho internacional, que se ha mencionado también aquí. Se menciona una red paralela del orden de los 2.500 ó 3.000 kilómetros, que se puede estimar en un coste superior al billón de pesetas. Entonces, o se plantea aumentar el coste del PTF en más de un billón, no lo quiero siquiera evaluar, pero supera ampliamente el billón de pesetas, más el material necesario, que no sería el de ancho RENFE, sino que sería el ancho europeo, con lo que habría que aumentar el PTF en ese coste, o bien habría que dedicar parte del PTF a implantar esa línea de ancho europeo. Eso significaría prácticamente condenar a la degradación total la línea de ancho normal por un lado, y por otro, supondría aumentar, como ya se ha dicho, las estaciones de intercambio al infinito, puesto que en vez de haber dos puntos de ruptura se carga como existen en este momento en la frontera, habría una enorme cantidad de puntos de ruptura, lógicamente cuando hubiese que pasar de la red nacional a la red de ancho europeo. Y finalmente, habría que aumentar todas las instalaciones de talleres, de conservación de material, etcétera. Supondría la coexistencia de dos líneas, una de ámbito nacional y otra de ancho internacional, muy especializada y, a la larga, hay que pensar que la red de ancho nacional se iría degradando progresivamente y, a largo plazo, o supondría una carga presupuestaria tremenda para el país, o supondría la muerte de esa red nacional. Es decir, que el cambio de ancho internacional lo que puede hacer es poner en cuestión la propia existencia del ferrocarril, o bien a nivel nacional como red. Lo más que se puede plantear es que nos quedemos con 3.000 kilómetros de ancho europeo.

Pero, claro, hay que plantearse el objeto de la operación; para qué haríamos esa operación. No para captar muchos más tráficos, puesto que, en definitiva, lo único que resuelve el ancho internacional es el paso de la frontera, y no quiero plantear siquiera el paso con Portugal, al que se obligaría también al cambio de ancho, claro. Y se dice que en definitiva eso se asocia de forma intuitiva, aunque no explícita, con los trenes de alta velocidad, ya se ha visto que la alta velocidad en España es factible, es atractiva en recorridos diurnos a nivel nacional, pues en recorridos internacionales a nivel diurno no es competitiva con nuestros modos de transporte.

En cuanto a mercancías, el problema no es la alta velocidad; el problema de mercancías es la calidad de servicio y el asegurar los plazos, pero las mercancías en Eu-

ropa no van a trescientos por hora, como sabe S. S.

Por consiguiente, es una operación de un coste extraordinario y que a la larga supone un colapso o una desaparición o deterioro de la red nacional de ferrocarriles para no conseguir prácticamente nada, cuando por lo que ha optado el PTF claramente es por mejorar las estaciones de intercambio fronterizas.

Las estaciones fronterizas tienen asignadas partidas importantes de actuación en el PTF; se van a mejorar y se va a resolver en lo que cabe, y cabe esperar que se resuelva técnicamente con satisfacción, el problema de los cambios de eje. El día 23 de febrero se ha celebrado en París una reunión de la Comisión francoespañola de Ministerios de Transportes. En esa Comisión se adoptó la decisión de crear un grupo específico para estudiar la compatibilidad del material móvil de distinto ancho Francia-España, con especial énfasis en todas las técnicas existentes para el cambio de ejes o la modificación de su ancho, porque existe el firme propósito por parte de ambos Gobiernos de resolver este problema de la compatibilidad de ejes; de forma que ésta es la apuesta que hace el PTF, que es resolver de una forma mucho más económica y mucho más eficiente el problema que tenemos en fronteras con los cambios de eje.

Por otro lado, los trenes TALGO, como ya se ha dicho, están saliendo al extranjero a pesar de los cambios de eje en frontera, y no supone para ellos ninguna dificultad el hecho de que tengan que cambiar el eje en la frontera. Cabe —incluso se ha discutido en esa reunión del día 23— que el TALGO utilice las vías de gran velocidad específica de los ferrocarriles franceses, de forma que no existen realmente malas perspectivas para este problema, tal como se ha enfocado en el PTF, que, como digo, es de la única forma que consideramos que sea viable enfocarlo.

En cuanto a la referencia a la atracción de FEVE a otros usos, no se ha planteado el PTF el tema FEVE, evidentemente, puesto que la filosofía de la red FEVE es totalmente distinta, como ya ha mencionado el Presidente de RENFE anteriormente, a la filosofía de explotación de FEVE. FEVE no forma una gran malla nacional, y sólo tiene continuidad en la cornisa cantábrica, con una desviación desde Bilbao hacia León, pero no cabe hacer en ella los planteamientos de alta velocidad que se han planteado en la red de RENFE. Por consiguiente, se optó por tratar el tema FEVE fuera del PTF. No obstante, aprovecho la ocasión para recordar que se han invertido en los últimos años, a partir de 1983, cerca de 30.000 millones en renovación de la red de FEVE, que en estos momentos ha pasado de estar absolutamente descapitalizada en sus infraestructuras, a tener unas infraestructuras absolutamente renovadas y que son capaces de prestar un servicio adecuado. Podríamos decir que el plan ferroviario de FEVE se hizo antes que el propio PTF de RENFE y sin necesidad de ningún PTF.

En cuanto a la programación de grandes variantes, es un tema que el propio PTF dice que está sujeto a una programación cuatrienal en los contratos-programa. El último contrato-programa terminó en 1986. En 1987, lógicamente, no se pudo cerrar el contrato-programa debido a

la aprobación por el Gobierno del PTF que cambiaba radicalmente el enfoque de las inversiones en infraestructura. La programación de grandes variantes está pendiente de que se apruebe el contrato-programa 1988-1991, que según mis noticias está prácticamente a punto de ser firmado por los Ministerios de Transportes, de Economía y Hacienda y por la propia Renfe.

El señor Recoder, de Convergència i Unió, hace mención a que no hay información complementaria. Le recuerdo que se ha mandado a la Cámara, a petición de un Diputado, una lista de los trabajos específicos que han servido de apoyo para el PTF. No obstante, tomo nota de la queja y la transmitiré a quien corresponda.

Existe un estudio de rentabilidad del tramo Brazatortas-Córdoba. Efectivamente, la rentabilidad que se obtiene en Brazatortas-Córdoba es del orden del siete por ciento, tasa de retorno notable, pero que sirvió como argumento ante el fondo de FEDER —Fondo Europeo de Desarrollo Regional— para conseguir la financiación del 50 por ciento, que, como saben S. S., se ha obtenido para este ferrocarril. La financiación de Brazatortas-Córdoba se obtuvo en el mes de septiembre, y hace pocas semanas se ha conseguido la financiación del 50 por ciento del tramo Madrid-Brazatortas. De forma que esta rentabilidad, que es notable, que es importante, pero que no es suficiente para justificar una inversión independiente por el Estado, es lo que ha hecho posible obtener una financiación muy importante, del 50 por ciento del coste, por parte del FEDER.

Las contrataciones que están en marcha del PTF —he anotado así la pregunta, porque lo he tomado muy deprisa— son como S. S. sabe el nuevo ferrocarril Madrid-Brazatortas-Córdoba, con excepción del tramo Villaseca-Masacaraque, es decir el paso por encima del Tajo, que está en trámites de adjudicación, y el tramo Alcolea-Córdoba, de ocho kilómetros, que por no ser crítico en la operación, su contratación se ha demorado y se hará a mediados de este año o pasado el verano. Es decir, está en marcha todo el Madrid-Córdoba prácticamente. Está en marcha la duplicación de vía de Castellón a Tarragona, desde Oropesa hasta Alcanar, y queda por poner en marcha la duplicación de vía desde Alcanar hacia Tarragona. Está en marcha la duplicación de vía Córdoba-Sevilla, toda ella está contratada y se está realizando. Se está terminando la duplicación del tramo Madrid-Zaragoza, salvo el tramo Calatayud-Ricla, que supone unas grandes dificultades topográficas y cuya realización está siendo objeto de reconsideración, puesto que existen ya proyectos constructivos realizados que se han desechado por estimar que eran excesivamente caros. Estas son las actuaciones, si mal no recuerdo, que están en marcha.

Por parte de RENFE, en la parte que le corresponde de inversiones, está en marcha la renovación para adaptación a 200 kilómetros-hora para el tramo Alcázar-Albaceite, y existe, como sabe también probablemente S. S., un tramo de ensayo a 200 kilómetros por hora en Medina del Campo.

Respecto a la aparente confusión entre velocidad máxima 200 ó 250, lo que dice el PTF es que se adoptan unas

velocidades-tipo —recuerdo que el PTF es un Plan, es decir, es algo estratégico que fija directrices políticas, pero no está desarrollado a nivel de proyectos constructivos—, y que cuando al hacer el proyecto constructivo se vea que es posible, sin un incremento de coste desorbitado, es decir, manteniendo la previsión del Plan, aumentar esa velocidad, se aumentará. De ahí viene un poco la ambigüedad de los 200 ó 250, porque realmente la ambición, tanto de RENFE como del Ministerio de Transportes, es obtener las mayores velocidades posibles de trazado, compatibles con la inversión económica que se ha adoptado como una de las decisiones políticas para el PTF. Es decir, que al hacer los proyectos constructivos, si se aprecia que es posible aumentar el radio de curvas —porque la topografía lo permite sin grandes excesos de coste—, se pasará a hacer estas ampliaciones a los 250. Y en tramos cuya velocidad tipo, por ejemplo, es de 200, si hay un tramo concreto —y pasa así, por ejemplo, en la zona de Castellón-Tarragona— en que pasar de 160 a 200 supondría una inversión por minuto ahorrado totalmente desproporcionada, en ese tramo concreto no se completará a 200, sino que se dejará la velocidad-tipo a 160, porque lo que se pretende es mejorar el servicio que se da al viajero, es decir, el tiempo de recorrido en los viajes, y no perfilar una infraestructura por sí misma, sino en función del tiempo de recorrido, que es, en definitiva, lo que aprecia el viajero.

Dentro de esta filosofía de adaptar las previsiones económicas del PTF y sus objetivos a los proyectos constructivos que se van a realizar en cada momento, en el tramo Zaragoza-Barcelona —ya he comentado en Madrid-Zaragoza, el tramo Calatayud-Ricola es objeto de un estudio específico, porque son 30 kilómetros de recorrido, pero la inversión puede ser verdaderamente descomunal— se están realizando estudios técnicos que permitan tomar la decisión para mejorar este trayecto dentro de la economía que se exige a esta actuación.

Se están tanteando posibles variantes, es decir, posibles nuevos trazados, y se están tanteando también duplicaciones en vía adicionales. La decisión no está tomada, puesto que estamos a un nivel técnico, y serán los sucesivos contratos-programa los que van a ir definiendo este tipo de actuaciones, que ya no lo hace la Dirección General de Infraestructura, evidentemente, sino el Gobierno, en función de los estudios técnicos y de los fondos que se le están pidiendo para este tipo de actuaciones.

En cuanto a los 160 kilómetros-hora de Barcelona-Port-Bou, como sabe S. S. el trazado es muy accidentado y ahí claramente se ha sido consciente de que no se podía elevar la velocidad por encima de los 160, no en función de que sea una vía muy importante, que lo es, de comunicación con Francia, sino en función de los costes de inversión que habrían sido necesarios para obtener unos minutos de tiempo de ahorro. Es decir, la decisión se ha tomado en función de la inversión por minuto ahorrado, que realmente es absolutamente excesiva.

Sobre la relación entre España y Europa, he contestado ampliamente al hablar del ancho europeo.

Por lo que se refiere a las inversiones indicativas de la página 1902, no sé lo que puede ser.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Puede aclararlo S. S.?

El señor **RECODER I MIRALLES**: Me refiero a la página 1902 del «Boletín Oficial de las Cortes Generales». El primer párrafo hace referencia a si la inclusión en el Plan de algunas de las inversiones posibles ha de considerarse como indicativo, salvo en los casos en los que existan convenios suscritos. Me refiero a estas inversiones. Está en el primer párrafo, después del punto y aparte.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Alcaide Pérez): Está hablando de servicio ferroviario de cercanías. Efectivamente, en el Plan se hace mención a las cercanías de Madrid, Barcelona y Bilbao explícitamente.

Las cercanías de Madrid se están realizando. Se pusieron en marcha en el año 1983. Hasta entonces no había más que un documento; no existía la voluntad política de llevarlas a cabo. Ha sido en estos últimos cinco años cuando se va a poder ver el final de estas cercanías, ya que de otra forma habría que pensar que no se habrían realizado.

Las cercanías de Barcelona, como sabe S. S., tienen una historia mucho más larga. Se han construido hace mucho más tiempo y en ese momento no estaban tan inexistentes como las de Madrid.

En cuanto a las de Bilbao por parte de RENFE está en marcha la tercera vía Olaveaga-Desierto, que ya la ha citado su Presidente. Esta referencia, que se hace a título indicativo, es porque existe la posibilidad de que estas inversiones se cofinancien con las entidades locales que se van a beneficiar de ellas. Concretamente, las cercanías de Bilbao están relacionadas con ese protocolo que se firmó en tiempos entre el Gobierno vasco y el Gobierno central para el acceso al Puerto de Bilbao.

Respecto al coste de la nueva línea Madrid-Córdoba, que está previsto inicialmente en cuanto a la infraestructura, son los 78.000 y pico millones que figuran en los Presupuestos. El coste final lo sabremos cuando terminemos las obras, cosa que ocurre siempre en su inicio como sabe perfectamente su señoría.

Al señor Rebollo, por lo que se refiere a su pregunta sobre el enlace fijo Estrecho de Gibraltar, sólo cabe decirle que ese enlace fijo es una actuación que se realizará, si se hace, dentro de 25 ó 30 años. Ni siquiera en este momento está madura técnicamente, e incluso no está decidido que el enlace fijo sea ferroviario. Puede ser una alternativa de carretera. Por consiguiente, sería poco realista por parte del PTF que hubiese previsto algo en relación con ese enlace fijo de Gibraltar. Si algún día se hace en un horizonte de 30 años y es ferroviario, evidentemente existirá una infraestructura que dé servicio a ese enlace fijo, como se está haciendo un TGB en este momento cuando se ha tomado la decisión de hacer el túnel de La Mancha, pero no antes, porque poco sentido tenía.

A la pregunta sobre la variante de Pajares no puedo res-

ponder porque no lo tengo en la memoria, puesto que es una actuación que está descartada. En cualquier caso, de lo que sí me interesa dejar constancia es de que la decisión sobre la actuación no se ha basado en una comparación de tasas internas de rendimiento. Es decir, en el caso de la variante de Pajares existe un tratamiento integral de línea que cuesta 17.000 millones de pesetas, como sabe S. S., que está ejecutado en este momento al 50 por ciento y que permite afirmar que deja a la línea con una capacidad sobrante del 40 por ciento. Estamos muy lejos de cualquier colapso en la variante de Pajares. Por consiguiente, si se plantea algún día el túnel, será en base a otros condicionantes que en este momento no se están dando. Por tanto, el PTF no descarta para siempre el túnel de Pajares, se planteará cuando haga falta, pero es evidente que ahora no hace ninguna falta.

En cuanto al contrato-programa de 1987, ya he explicado que en 1987 no pudo haber contrato-programa. Que el de 1988-1991 está a punto de firmarse y en él se definirá cómo se va a financiar a RENFE por parte del Estado para llevar a cabo las actuaciones que están previstas en el PTF.

El señor Camisón me comentaba que había un enlace Madrid-Lisboa por Valencia de Alcántara. En varios momentos se ha mencionado este tipo de enlace, y se ha dicho que existen ejes europeos que consideran ese enlace por Valencia de Alcántara. En la reciente visita que hizo el Ministro de Transportes portugués a España el año pasado se le informó del PTF español, y él a su vez informó al Gobierno español que el Gobierno portugués está llevando a cabo también un Plan de transporte ferroviario de sus propios ferrocarriles. En ese Plan se está estudiando la comunicación Lisboa-Badajoz, mejorándolo radicalmente con un trazado absolutamente nuevo, que no existe en este momento, por Evora y Hervás.

Hasta ahora esta decisión estaba totalmente coartada, porque la estación de ferrocarril está al norte del Tajo y el nuevo ferrocarril tendría que cruzar dicho río. La opción que ha tomado el Gobierno portugués, y que están estudiando a un nivel avanzado técnicamente, es construir una nueva estación al sur del Tajo y realizar el transporte de viajeros en autobús desde Almada aproximadamente, a través del puente colgante que existe en este momento, hasta Lisboa. Es decir, que parece que el Gobierno portugués está muy interesado en crear una nueva línea de ferrocarril de Lisboa-Sur del Tajo a Badajoz, que enlazaría con el enlace internacional previsto por el PTF hacia Extremadura y hacia Lisboa.

Si esto llegase a cuajar, evidentemente ese sería el enlace preferente de relación Madrid-Lisboa, porque lo que hay que tener en cuenta no es el recorrido en kilómetros, sino en tiempo. Entonces, el recorrido en tiempo sería más corto utilizando el nuevo ferrocarril Madrid-Ciudad Real, a 250 kilómetros hora, y el Ciudad Real-Badajoz, a 160 kilómetros hora, que la alternativa de Cáceres-Valencia de Alcántara, que, como sabe S. S., tiene grandes problemas topográficos para hacer una mejora fundamental de la línea. Como digo, el Gobierno portugués ve factible ese enlace Ciudad Real-Badajoz-Lisboa, y posiblemente

lo va a continuar en su propio territorio por Alentejo.

En cuanto a dónde se va a reemplazar el material de renovación de vía por parte de RENFE, la verdad es que no le puedo contestar porque esto ya es un asunto interno de la compañía. Lógicamente se empleará de nuevo el material que se recupere de la renovación de las vías principalmente en la red secundaria, pero no le puedo dar más detalles sobre este punto.

Referente a que existe una resolución del Parlamento Europeo sobre la red de trenes de alta velocidad donde figura el Barcelona-Madrid-Lisboa y el París-Madrid-Lisboa por Valencia de Alcántara, debo aclarar a S. S. que las decisiones que toma la Comunidad Económica Europea en estos asuntos son unos acuerdos de tipo general, basados en unas redes también de tipo general, y la red que figura en esos acuerdos se dice que está recuperada de la Comisión de Transportes de Infraestructuras de la propia Comisión. En ella se dice que son redes esquemáticas, es decir, que lo que intentan marcar son relaciones de origen destino, pero no exactamente por dónde pasa la red en cada uno de sus puntos. Por consiguiente, lo que está definiendo es que va a haber una gran relación Lisboa-Madrid-Barcelona y otra gran relación Lisboa-Madrid-París. Pero si recuerda su señoría, en el AGC, es decir, en el Acuerdo General des Chemins de Fer, de ferrocarriles, en la relación París-Madrid se toman dos trayectos alternativos, es decir, como los técnicos de la Comisión no querían prejuzgar cuál sería la relación, se toma el actual recorrido Madrid-Burgos y el recorrido por Medina del Campo. No obstante, a efectos de la Comisión Europea, es exactamente indiferente, porque lo que quiere potenciar esta Comisión Europea es el paso de viajeros desde un punto de origen a otro punto de destino en las mejores condiciones posibles, pero sin opinar sobre decisiones de transporte de tipo nacional que competen a cada uno de los Estados.

En cuanto a la vía de ancho europea, yo creo que ya he contestado ampliamente a este tema. Por consiguiente, lo paso por alto.

Señor Alvarez-Cascos, tomo nota de su queja sobre el escaso nivel de información que, a su juicio, existe en el PTF. Ahora bien, hay que decir que el PTF es un Plan general, no es un programa constructivo, sino que lo que marca son las decisiones del Gobierno, las políticas que está dispuesto a llevar a cabo y los objetivos que pretende conseguir. ¿Qué faltan documentos? Existe, como ya he dicho, una lista de un montón de documentos que abarcan quince mil páginas y que si es preciso y desea su examen, yo transmitiré esta petición a quien corresponda en el Ministerio para su tramitación.

Sobre el ancho europeo no vuelvo a insistir, ya he hablado bastante del tema.

En cuanto a estaciones de apoyo para incremento de tráfico en el ramal de comunicación de Galicia, Cataluña, País Vasco, etcétera, evidentemente, en el PTF existen partidas específicas para la mejora de los intercambios modales, para la mejora de estaciones fronterizas y para mejora de estaciones de clasificación. Pero llamo la atención sobre algo que es importante, y es que el PTF no so-

lamente son infraestructuras, hay 1,1 billones dedicados a infraestructura, hay medio billón dedicado a material móvil, pero también existe 0,4 billones dedicado a otras actuaciones que son fundamentalmente mejora de la actuación de RENFE y mejora de la actuación comercial, es decir, dentro de esa partida están contempladas todas esas actuaciones que van a mejorar la red y la actuación comercial de RENFE, porque no olvidemos que las infraestructuras no son un fin en sí mismas, son un instrumento para hacer que el ferrocarril sea más competitivo, sea más especializado y obtenga unos mejores resultados económicos que no carguen indebidamente sobre el presupuesto nacional.

La variante de pajares, ya he comentado anteriormente que con el tratamiento integral de línea va a quedar con una capacidad residual del 40 por ciento, y que, por consiguiente, no pensamos en absoluto que va a haber colapso. El incremento de tráfico que se prevé como término medio a nivel nacional, no corresponde, no se puede aplicar al tráfico de Asturias, desgraciadamente. Ojalá el tráfico se incremente como está deseando RENFE y como está deseando todo el país, y se pueda justificar en algún momento dado la inversión de Pajares. En este momento no existe justificación posible.

Respecto a la variante Bilbao-Vitoria, existe una alternativa en forma de «y» propuesta por el Gobierno vasco que se está estudiando. Es uno de los casos claros en que el PTF, que ha sido comunicado a las comunidades autónomas, ha recibido una respuesta concreta por parte de una de ellas, y el Ministerio de Transportes está estudiando esa propuesta concreta del Gobierno vasco. No se ha llegado aún a ninguna conclusión y estamos en un período de estudio técnico. Igual podemos decir del ferrocarril propuesto por la Generalitat desde Barcelona a la frontera. Se ha hecho una propuesta, existe una comisión técnica que está estudiando el estudio hecho por la Generalitat y no se ha tomado ninguna decisión a ese respecto.

En cuanto al Grupo Socialista, me pedían la fecha de inicio de los estudios del PTF. El PTF tiene un proceso muy largo. Se inicia a partir de la comisión para el estudio de los ferrocarriles españoles en el año 1984. Sigue con los estudios que se hacen para cierre de líneas. Se estudian una serie de estas líneas que son altamente deficitarias, y que, de acuerdo con la recomendación de la comisión para el estudio de los ferrocarriles, están dando un exceso de oferta no contrapesada por una demanda correlativa, e incorpora una serie de estudios anteriores incluso al 1984 y posteriores. Es difícil marcar la fecha exacta de origen de los datos que se utilizan para el PTF, pero lo que sí está claro es que se homogeneizan; hay unas cifras de tráfico que también se homogeneizan en 1985, y hay otros datos de inversiones que son homogeneizados a 1986. Eso es lo que podría decir para tener claro que el PTF no es un estudio instantáneo, sino que es el fruto de una reflexión que se plantea el Gobierno socialista en el año 1983 y que da sus frutos, a través de una serie de actuaciones, en el año 1987, que incorpora incluso en ese año actuaciones que estaban en marcha, como la duplicación de la vía Castellón-Tarragona y las cercanías de

Madrid, porque todo ello responde a una filosofía que se va plasmando poco a poco en el PTF.

Antes se me ha olvidado responder a un comentario que se ha hecho sobre que Brazatorras se había adjudicado antes de la aprobación del PTF. En el presupuesto de 1987 figura ya una partida específica para el tramo Madrid-Córdoba, y la adjudicación de las obras se hace después de que el Gobierno apruebe en abril del pasado año el PTF. Es decir, no cabe pensar que se ha hecho a espaldas de la Cámara, puesto que en el presupuesto de 1987 figura esa actuación, igual que figuraban las cercanías de Madrid o la duplicación de vía Castellón-Tarragona. Diríamos que el PTF incorpora actuaciones que se estaban viendo y que respondían a la nueva filosofía que tiene el Gobierno sobre los ferrocarriles españoles.

Referente a la evolución histórica de las inversiones con relación a los últimos años, puedo responder por la Dirección General de Infraestructura del Transporte que en el año 1981-1982 las inversiones eran mínimas, eran 3.000 millones de pesetas, y en este momento la anualidad consignada para la Dirección General es de 43.000 millones. Se ve un incremento espectacular de los compromisos del Ministerio de Transportes en la renovación del ferrocarril.

Ya he contestado suficientemente a la pregunta del ancho de vía y no quiero insistir más.

En cuanto a la pregunta del señor Díaz respecto a la variante Zaragoza-Lérida también he hecho referencia a ello. Se trata, al pasar a la etapa técnica de los proyectos consultivos, dentro del ámbito y del objetivo del PTF, y sin salirse de su marco de inversiones, de estudiar cuál es la solución técnica más ventajosa para mejorar la relación Zaragoza-Barcelona, en sus dos trayectos, Zaragoza-Lérida y Lérida-Barcelona. El estudio que está más avanzado y más maduro es el de Lérida-Zaragoza, pero no se descarta, evidentemente, continuar con el estudio de la mejora del trazado Lérida-Barcelona.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Señor Presidente, quisiera insistir en una pregunta que no ha sido contestada.

El señor **PRESIDENTE**: Le doy la palabra para esa sola cuestión. Haga la pregunta lo más brevemente posible.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Hago mi pregunta de otra manera.

En la variante de Pajares, señor Director General, con la nomenclatura del Plan, en la página 25, utilizando la nomenclatura capacidad teórica, capacidad UIC: circulaciones reales y grado de ocupación. Ese es el dato que le había pedido, señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Alcaide Pérez): En este momento, antes del tratamiento integral de línea, la capacidad de Pajares era del 87 por ciento. Cuando se termine el tratamiento integral de línea será el 60 por ciento. Es

decir, el tráfico que utilice Pajares absorberá el 60 por ciento de su capacidad.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alcaide por la información que ha facilitado a la Comisión.

Tengo que decir a SS. SS. que gracias a un escrito presentado por la Agrupación del PDP, que tuvo entrada ayer en esta Comisión, y por el cual retiraban las dos comparecencias primeras de mañana por la mañana, vamos a trasladar las comparecencias de don Manuel Panadero, Director General de Transportes Terrestres y don José Rodés, Director General de Planificación y Control de Gestión de RENFE a mañana, a la misma hora que estaban previstas las dos comparecencias retiradas por la Agrupación del PDP. Solamente tendremos la variación de empezar a las nueve, en vez de a las nueve y media, lo que será comunicado por telegrama y los cauces habituales a los miembros de la Comisión.

Empezaremos mañana a las nueve con la comparecencia de don Manuel Panadero y a las diez será la de don José Rodés, Director General de Planificación de RENFE.

Se levanta la sesión hasta esta tarde a las cuatro y media.

Eran las dos y cinco minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las cuatro y media de la tarde.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL FINANCIERO DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) (A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión con la comparecencia de don Félix Arce, Director General Financiero de RENFE, que ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular.

Damos, en consecuencia, la palabra en primer lugar a don Felipe Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Director General, en el apartado de tarifas del PTF se habla de tarifas no inferiores a los costes en relación a los servicios de viajeros y, en relación con el tráfico de mercancías, se habla de tarifas en régimen de equilibrio. Ante esto, ¿qué premisas están previstas para el cálculo de los costes, dado que actualmente el método de cálculo de RENFE es más bien arbitrario?

En segundo lugar, ¿cómo va a financiar RENFE la inversión asignada en el Plan de un billón 399.325 millones de pesetas, dada su situación económica actual?

En las comparecencias habidas, se han oído ya aquí aseveraciones realmente asombrosas. Cuando nosotros nos estábamos interesando por la continuación del corredor Francia-Barcelona-Madrid hasta Lisboa por el itinerario más corto, o sea, por Plasencia, Cáceres y Valencia de Alcántara o por el castigo a que se está sometiendo a la Ruta de la Plata, hasta ahora cerrando tramos y en el futuro

marginándola del PTF, resulta que altos responsables del Ministerio de Transportes, concretamente el Director general de Infraestructura, nos lanzan la peregrina afirmación de que las resoluciones del Parlamento Europeo son sólo esquemáticas, que a tal Cámara europea le es luego indiferente el caso que puedan hacer los Estados miembros y la sorprendente teoría de que la bondad de un itinerario depende del tiempo y no de la distancia.

Ante lo primero, cabe preguntarse ¿qué pinta entonces el Parlamento Europeo? ¿Por qué hemos entrado en ese caso en la Comunidad?

Ante la extraña posición de minusvalorar la distancia, ¿por qué entonces el PTF se ufana del ahorro de 92 kilómetros en la variante Brazatortas-Alcolea? Se trata, creo yo, de una evidente incongruencia de los directivos del Ministerio de Transportes. Es claro que se trata de una trampa, por supuesto, política, el actuar entre dos itinerarios alternativos que unen Madrid y Lisboa propiciando inversiones en el más largo para que se alcancen los 250 kilómetros/hora y luego, a posteriori, aseverar que lo determinante es el tiempo y no la distancia. Trampa política indudable.

Desde el punto de vista financiero, puesto que afecta directamente a los costes, ¿qué opinión tiene de los criterios que acabamos de exponer?

Por otra parte, se nos ha dicho que, por razones exclusivamente económicas y no sociales, al menos eso se nos ha dicho, se han suspendido tráfico en RENFE, como puede ser la línea Plasencia-Salamanca-Zamora-Astorga. Ante ello, ¿qué razones han impedido que el PTF no se digne siquiera intentar buscar alguna solución para las bolsas de marginación creadas a los desequilibrios originados por tal decisión de RENFE, cuando el déficit de la red está alcanzando cifras próximas a los 200.000 millones de pesetas? ¿No opina, señor Director, que existe contradicción entre dichos cierres de líneas y la aseveración del PTF de dar un trato homogéneo a las distintas áreas servidas?

Por otro lado, el PTF reconoce que las inversiones precisas para el enlace internacional con Portugal, sobre el tan repetido corredor Madrid-Lisboa, no han sido cuantificadas ni consideradas en el capítulo de inversiones del Plan. ¿Cree que se pueden hacer obras sin dinero? ¿A qué obedece tal incongruencia? Si no se prevén inversiones para ese enlace, ¿se puede considerar incorporado ese enlace a la red?

Señor Director, el pasado 26 de enero manifestaba públicamente que las pérdidas de RENFE en 1987 fueron de 193.000 millones de pesetas; que, al igual que en cualquier compañía ferroviaria, son proporcionales a la extensión de la red; que los trenes de cercanías, aunque vayan llenos, siempre tendrán pérdidas; y que, en relación con el Plan General, la rentabilidad comenzará a detectarse en la cuenta de resultados a partir de 1992, por la puesta en funcionamiento de la línea Madrid-Sevilla, de alta velocidad.

Por otra parte, también afirmaba que RENFE continuaba potenciando la rentabilidad social de las líneas de cercanías mediante la adquisición de nuevos vagones y la

próxima remodelación, ya iniciada en la provincia de Madrid, de 800 pequeñas estaciones. ¿Podría matizar más estas afirmaciones? ¿Cree que son coherentes en toda la línea con lo que propugna el PTF, incluso cuando éste se inclina al máximo peso de los condicionamientos exclusivamente economicistas?

Para terminar, señor Director General, el Secretario de Información y Prensa del Sindicato ferroviario de Comisiones Obreras manifestaba el pasado 26 de agosto que la inversión real prevista para los próximos años, como consecuencia del PFT, se sitúa en torno a los 140.000 millones de pesetas-año, lo que no es nada del otro mundo desde el momento que antes de 1983 el Gobierno socialista decidiera suprimir las inversiones y algo debe haber, puesto que viendo la memoria de Renfe de 1985 se observa que en la remodelación de la línea de Bazagona-Plasencia-Mirabel se va a un ritmo de un kilómetro por año. Dice el Secretario de Información que, efectivamente, no es nada del otro mundo, ya que antes de ese parón de 1983, a que nos hemos referido, las inversiones eran del orden de mil millones de pesetas-año.

Afirmaba también el Secretario de Información de Comisiones Obreras que el PTF debió incluir la conexión directa Madrid-Lisboa por Valencia de Alcántara y la revitalización de la Ruta de la Plata. ¿Qué opinión le merece al señor Director General tal aseveración desde el ángulo financiero del Secretario de Comisiones Obreras?

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro Grupo desea intervenir?

El señor Gracia, por el Grupo Socialista, tiene la palabra.

El señor **GRACIA PLAZA**: No tenía intención de intervenir, pero se me ha planteado una confusión. ¿Qué influencia tiene el Parlamento Europeo en la financiación de Renfe?

Eso es todo.

El señor **PRESIDENTE**: Respecto a su alusión, está claro que el señor Camisón es libre de apoyar sus preguntas con la argumentación que considere oportuna. Lo que no parece tan claro es que el Director General de Renfe tenga competencias en el funcionamiento del Parlamento Europeo.

El señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Parece ser que la pregunta del portavoz del Grupo Socialista iba dirigida a mí y no al señor compareciente.

El señor **PRESIDENTE**: No ha hecho ninguna alusión, no hagamos ningún debate ya que estamos en una sesión informativa.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Solamente quiero decirle que me refiero al FEDER.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Arce

para contestar a las intervenciones de S. S. en aquellos temas que sean de su competencia. Aprovecho para darle la bienvenida a esta Comisión ya que antes no lo había hecho.

El señor **DIRECTOR GENERAL FINANCIERO DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE** (Arce Torres): Respecto a las tarifas y su primera pregunta relativa a los costes, efectivamente, como todo el mundo sabe, hay determinadas líneas, determinados servicios que normalmente tienen un coste social. A nadie se le oculta que las cercanías están en esta situación. Nadie puede pretender que un ferrocarril consiga el equilibrio de costes e ingresos en determinados tráficos como los de cercanías, líneas que están consideradas como de baja rentabilidad. La propia Comunidad Económica Europea tiene sus reglamentos para considerar este tipo de tráfico y servicio como gastos no imputables a la gestión ordinaria de las empresas ferroviarias (sobre esto me extenderé más adelante), sin embargo otro tipo de servicios esperamos que, por lo menos, tengan un equilibrio de ingresos y costes.

Generalmente el ferrocarril tiene una rentabilidad más elevada en aquellos trayectos de mayor extensión. Generalmente en estos tramos se pueden conseguir buenos tiempos tanto con materiales como con tecnologías adecuadas. En eso estamos en estos momentos, en implantar una modernización del ferrocarril que nos permita por lo menos ser triunfalistas, equilibrar costes con ingresos.

Renfe, con las inversiones que está tratando de implantar a través del PTF, tiene previsto ganar la batalla que tenemos planteada los ferroviarios; ganar la batalla del ferrocarril a partir de 1992, porque una inversión ferroviaria, como sabe S. S. tarda bastante tiempo en madurar, mucho más que cualquier otra. Este es el motivo por el que los beneficios de una modernización no se ponen de manifiesto inmediatamente.

Me decía usted también que el Parlamento Europeo ha fijado determinadas premisas sobre tiempos, distancias, etcétera, que no he alcanzado exactamente a comprender. Le ruego que me repita la pregunta otra vez porque no he comprendido la relación que tiene este tema con la financiación; le agradecería que me lo aclarara.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, haga la aclaración de la pregunta, pero le ruego, por favor, que sea en aquellas materias competencia del señor Arce.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Director, nosotros entendemos que las comparecencias dentro de esta comisión no son aisladas sino que todas van concatenadas y forman parte de un conjunto puesto que el tema es único y se intenta, por parte de todos los miembros de la Comisión, sacar una idea clara de todo el conjunto del PTF.

Lo que yo he traído a colación ha sido un poco el final del debate o de la información solicitada esta mañana al Director General de Infraestructuras cuando él realmente en aquellos temas que ha planteado tiene conexión con

la financiación, que es el tema de recoger las directrices que pueda dar el Parlamento Europeo y a qué nivel puede obligar, puesto que esta mañana por parte del responsable del Ministerio prácticamente despreció este nivel de obligación. Nosotros entendemos que dado que puede influir en fondos estructurales no se puede despreciar de esa manera, por lo que, desde su óptica de Director Financiero, le pediría que nos diera su opinión.

Otro aspecto también importante es que a la hora de elegir prioridades cuando hay que elegir entre dos itinerarios, uno largo y otro corto (me refería esta mañana a la unión Madrid-Lisboa), la salida del responsable del Ministerio ha sido decir que no tenían importancia el trazado y la distancia, sino el tiempo. Este es un tema financiero puesto que para poder afirmar eso hay que invertir miles de millones de pesetas antes en el tramo largo para decir que es mejor; como va relacionado con la financiación este es el motivo de mi pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Está aclarado, señor Camisón. Tiene la palabra el señor Arce.

El señor **DIRECTOR GENERAL FINANCIERO DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE** (Arce Torres): Efectivamente nosotros estamos usando los fondos FEDER y los estamos usando de acuerdo con el Ministerio de Economía y Hacienda. Estamos invirtiendo en determinadas líneas que en este momento no recuerdo, pero que facilitaré al señor Diputado si lo desea.

Respecto a que sea mejor utilizar una línea u otra en función del tiempo es una cuestión meramente técnica que entiendo que no afecta demasiado a la financiación ni a la rentabilidad. Los tiempos afectan a la mayor comodidad del viajero para llegar antes al destino. Hoy día los aspectos rentabilidad social-rentabilidad financiera se han derivado hacia discusiones positivas sobre la mejora del servicio, calidades y costes en la medida que se satisfacen necesidades de bienestar social tienen que estar armonizadas, al mismo tiempo, con una adecuada rentabilidad. Es decir, no puede ser enfocado un ferrocarril hacia una rentabilidad financiera ni tampoco hacia una rentabilidad social, tienen que guardar un punto de equilibrio porque de lo contrario, si se inclina demasiado a la rentabilidad social, entonces tendría grandes pérdidas; si se inclina demasiado a una rentabilidad financiera tendríamos que suprimir numerosos servicios. Lo que tratamos en el ferrocarril es guardar un punto de equilibrio que permita satisfacer esas necesidades de bienestar social con menor coste posible.

Sobre los reglamentos de la Comunidad, efectivamente hay numerosos reglamentos, no cabe duda, pero en realidad los ferrocarriles, desde la incorporación de España a la Comunidad Económica Europea han asimilado una legislación ya existente derivada de reglamentos comunitarios que definen el concepto de obligaciones de servicio público. Esto permite una normalización de cuentas que, junto con los mecanismos de compensación y el conjunto de las ayudas del Estado que otorga a las empresas ferroviarias permiten justificar más la gestión de los ferro-

carriles. La aplicación de estos reglamentos permite considerar como servicio público la obligación de explotar en condiciones de desequilibrio económico los servicios de cercanías de los grandes núcleos urbanos; la obligación de prestar una oferta básica de líneas regionales en condiciones económicas incompatibles naturalmente con el equilibrio; la obligación de explotar líneas o ramales de débil tráfico o en condiciones de fuerte desequilibrio económico y la obligación de aplicar precios especiales a determinados colectivos sociales: familias numerosas, etcétera.

Se consideran como gastos armonizables a efectos de los reglamentos de la Comunidad (Reglamento 1.192/69) determinadas cuotas de la Seguridad Social. Como saben S. S. el Decreto de 13 de julio de 1986 define el ingreso de los trabajadores de RENFE al régimen de la Seguridad Social. Dicho Decreto viene a suponer una carga adicional en materia de Seguridad Social que al tener que abonarse parte de la cuota asignada al trabajador por las situaciones de contingencias como invalidez permanente, muerte derivada de enfermedad y supervivencia, etcétera, hacen que esta parte sea deducible a efectos de determinar los gastos de gestión.

Otro capítulo son las cargas de infraestructura, la compensación de esta partida para mantener la infraestructura específica y asimismo vigilar y mantener los crecimientos con otras infraestructuras viarias.

Luego está lo que S. S. me ha mencionado sobre cercanías y regionales. Esta compensación se establece en virtud de la obligación de transporte que define el Reglamento 1.191/69, de la Comunidad. Esta compensación atiende a la obligación que tiene la Red de explotar servicios que, en ocasiones, pueden ser deficitarios desde un punto de vista económico-empresarial, constituye una aportación sustancial a la colectividad y a la vertebración regional. Esta compensación se extiende a los servicios definidos como cercanías y regionales. Es necesario que en la especialización que señala el PTF uno de los capítulos es el de cercanías precisamente, y la coordinación con otros modos de transporte tanto tarifarios como de programación es esencial para evitar el estrangulamiento de las grandes ciudades.

La política ferroviaria seguida por los países de nuestro entorno europeo es de apoyo económico a los ferrocarriles, fundamentalmente por el importante papel que desempeña este transporte y sus ventajas respecto a otros modos de transporte, sobre todo desde la perspectiva de los costes sociales: menor consumo energético, menor impacto ambiental y seguridad. No parece razonable plantear subvenciones en servicios de calidad, tales como camas, alta velocidad y, en general, trenes de alto nivel; sin embargo, otra clase de transportes deben ser subvencionados. Las cercanías son un medio de transporte que produce pérdidas, algunas veces importantes, y que necesita ser subvencionado; las cercanías las planeamos en términos estrictos de rentabilidad, sin embargo, y si nos damos cuenta, no son rentables y van a necesitar compensación, así como otro tipo de transportes también las van a necesitar.

Respecto a la suspensión de determinado tráfico y las razones del porqué llega RENFE a un déficit de 200.000 millones de pesetas, que parece que hay una contradicción con el PTF a nosotros nos consta todo lo contrario, ya que mantener líneas altamente deficitarias supondría la ruina para el ferrocarril. Lo que vamos es a líneas —como se ha manifestado esta mañana— donde la demanda sea evidente; algunas especializaciones de tráfico que permitan mantener ciertamente con alto confort y alta calidad estos tráficos para que, por lo menos, lleguen a cubrir los costes.

Respecto a si es alto o bajo el importe del déficit que S. S. ha dicho, quiero recordar que en los restantes ferrocarriles europeos (a esto uno la mención del periodista que usted ha citado, que no es exacta en todo el contenido de mis declaraciones, sobre todo en la mención de 193.000 millones de pesetas, como es obvio, ya que este año el déficit de RENFE, aunque no está auditado el ejercicio, es de 190.000 millones de pesetas) el déficit en millones de pesetas que tienen, según datos de 1984, porque no tengo otros a mano, fue en el Reino Unido, de 323.000 millones de pesetas; en Alemania, de 693.000 millones de pesetas; en Italia, 833.000 millones de pesetas; en Bélgica, de 157.000 millones de pesetas; en Francia, de 458.000 millones de pesetas y en España, en 1987, de 190.000 millones de pesetas.

Voy a dar otras cifras que, sin ser más objetivas, son por lo menos afectas a los déficit por unidad de tráfico. Habrá observado usted que los datos de los ferrocarriles que acabo de dar son sustancialmente superiores a los de RENFE. Por ejemplo, el ferrocarril belga, con 157.000 millones de pesetas, está en torno al nuestro, que es de 190.000 millones de pesetas; pero voy a dar a S. S. la cifra de déficit por unidad de tráfico, que es una cifra que da una mayor capacidad de comparación. El déficit por unidad de tráfico en España es de 7,31, en tanto que en Italia es del 14,30; en Bélgica, del 9,8; en el Reino Unido, de 6,98; en Alemania, del 6,47; es decir, tenemos unos niveles muy similares a los del Reino Unido y Alemania, unos niveles sustancialmente inferiores a Italia y a Bélgica. Creo que con esto es suficiente para reponder si nuestro déficit es muy elevado o es muy bajo.

Respecto a la línea Madrid-Lisboa, si ha sido cuantificable o no su rentabilidad, le puedo asegurar que sí; estos estudios se hacen concienzudamente en RENFE y, desde luego, aun estando incluido en el PFT, si no cuantificable en cuanto a inversiones, puedo asegurar a S. S. que, tal como le habrán contestado esta mañana, en su momento le daré cumplida satisfacción respecto a las inversiones que en su día se piensan hacer en esta línea.

Como he manifestado al periodista sobre las pérdidas, he querido decir, quizá lo haya interpretado mal el periodista, lo que he manifestado respecto a los demás ferrocarriles. Efectivamente, en 1992 esperamos compensar numerosos servicios, al menos compensar costes. Sin aires de triunfalismo, le puedo decir que todos los países de la experiencia sobre todo en el TGV nos dicen que estos trenes aumentan la rentabilidad de las líneas por donde pasan. Como sabe usted, la rentabilidad de una línea está

en función de la rentabilidad de los trenes que pasan por esa línea y si esos trenes alcanzan la velocidad y el confort deseables, no cabe duda que esperamos haya una compensación al menos de coste e ingresos.

Respecto a las manifestaciones de Comisiones Obreras, de inversiones de 140.000 millones de pesetas-año, le puedo asegurar que es una simple división del total de inversiones previstas en el PTF con cargo a RENFE, que a nosotros no nos da 140.000 millones pesetas, nos da unos 110.000 millones de pesetas-año. Desde luego que esta cifra es absolutamente exagerada; mis cálculos dan eso.

Respecto a lo que ha mencionado también Comisiones de que la línea de Mirabel se hace a un kilómetro por año, lo siento, señorías, no puedo contestar a esta pregunta porque no es de mi competencia.

Creo que con esto he contestado a todas SS. SS.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias don Félix Arce, por la amabilidad que ha tenido al contestar a las preguntas que le han planteado.

Le agradecemos su presencia en esta Comisión.

— **DEL DIRECTOR GENERAL DE INGENIERIA Y EQUIPAMIENTO DE INSTALACIONES FIJAS DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) (A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR Y SEÑOR REBOLLO, DEL CDS)**

El señor **PRESIDENTE**: Está en la sala el Director General de Ingeniería y Equipamiento de Instalaciones fijas de RENFE, don Gonzalo Martín Baranda. Si están de acuerdo SS. SS., podemos empezar con una cierta anticipación su comparecencia, que ha sido solicitada por los Grupos Parlamentarios de Coalición Popular y CDS.

Damos la bienvenida al señor Martín Baranda, agradeciéndole su presencia en esta Comisión.

En primer lugar, tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Doy la bienvenida de mi grupo a don Gonzalo Martín Baranda.

Señor Martín Baranda, mi primera pregunta tiene relación con la contradicción que, a propósito del Plan de Transporte Ferroviario, se contiene en una declaración del Presidente de RENFE ante la Comisión de Presupuestos a finales del año pasado y la comparecencia de esta mañana en relación con la catenaria.

Decía el Presidente, cuando compareció en dicha Comisión de Presupuestos, que RENFE estaba haciendo experimentos con la catenaria subiendo paulatinamente la velocidad, utilizando lo que podríamos denominar como método empírico, viendo cómo iba resistiendo la catenaria a velocidades cada vez mayores, y llegando al convencimiento de que —decía entonces— la actual instalación de la catenaria es válida para velocidades de 200 kilómetros por hora.

Realmente, ante la cifra de los 200 kilómetros por hora —y lo habrán notado todos los componentes de esta Co-

misión y los invitados a ella— hay bastante confusión. Dentro del documento que se nos ha entregado, me permito insistir en hacer un inciso porque creo que es importante. Dice así: Infraestructuras. Los trazados ferroviarios de aquellos corredores ferroviarios en los que el ferrocarril sea competitivo deben ser mejorados para alcanzar tiempos de viaje inferiores a los actuales. Así, en la red básica las nuevas variantes se diseñarán para velocidades máximas de 200 kilómetros por hora y las obras de desdoblamiento de vías se aprovecharán para llevar las velocidades por encima de 160 kilómetros por hora. De modo que en el documento oficial se establece la cifra de 200 kilómetros por hora como velocidad máxima.

Hecho este inciso, que nos puede situar técnicamente dentro de la pregunta, vuelvo a ella.

Esta mañana he oído al Presidente de RENFE decir que habría que hacer una catenaria especial para las líneas en donde se desarrolle mayor velocidad; no decía mayor velocidad que, sino mayor velocidad. La pregunta en concreto, teniendo en cuenta todo este largo preámbulo, es la siguiente: ¿vale la catenaria actual? ¿Qué problemas plantea en otro caso la catenaria para velocidades de 200 y de más de 200 kilómetros por hora? ¿Se prevé su sustitución? ¿Efectivamente se han hecho o se piensan hacer ensayos, sobre todo teniendo en cuenta que, en palabras del Presidente, RENFE no está para investigar? Primera pregunta, en relación a la catenaria.

Segunda pregunta: en las líneas a 200 kilómetros por hora, ¿se prevé la supresión de los pasos a nivel? En ese sentido, ¿cuántos hay que suprimir y cuál es su coste?

Tercera pregunta: ¿Puede describirnos la política de mantenimiento en general y en las líneas de 200 kilómetros por hora e incluso velocidades superiores? ¿Han estimado su coste? ¿Cuál debe ser, a su juicio, la plantilla de conservación? ¿Cuál es ahora esa plantilla?

Para terminar, voy a hacer unas preguntas más concretas, aunque las que he formulado también lo son, relativas a líneas específicas en la línea de Lérida-Pobla de Segur. Indudablemente, hay un estado débil de atención en cuanto a su acondicionamiento; he pasado recientemente por ella. A los ciudadanos de estos lugares les gustaría saber si RENFE pretende abandonar el ferrocarril o si, por el contrario, se prevé en el futuro un fortalecimiento o una mejora de esta línea.

En la Comunidad de La Rioja se siente inquietud por el tratamiento que da el PTF a la línea de Castellón a Miranda. ¿Qué pasa con esta línea dentro del Plan de Transporte Ferroviario?

Quizá se haya enterado por la prensa de que en la línea de Tarrasa a San Vicente de Calders se ha creado una comisión de usuarios de RENFE, me refiero a la línea Tarrasa-San Vicente de Calders en la vía de Villafranca del Panadés. Y cito casi de memoria lo que se dice en «El Periódico» del día 11 de febrero pasado: a los trenes con servicio en mal estado, ¿hay que añadir el temor a perder la seguridad? Por otra parte, debido a los retrasos, a veces llegan con dos horas de dilación respecto a las citas u horarios de trabajo, etcétera. ¿Qué puede decirnos en orden a esta línea y en relación con los planes futuros a la red?

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular tiene la palabra el señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Gracias, señor Martín Baranda, por estar con nosotros.

A estas alturas del día lo importante es conseguir preguntar a cada compareciente lo que teníamos adjudicado para él.

Señor Martín Baranda, la industria española, ¿considera que cuenta con un nivel tecnológico suficiente para el diseño de la mayor parte de los productos ferroviarios con alguna aportación puntual en algún caso concreto? En el caso concreto de que fuera necesaria alguna aportación tecnológica, ¿es consciente la Red de que los constructores desean que dichas tecnologías sean transferidas de forma que puedan ser asimiladas por las empresas españolas?

Cambios de vía. Si los cambios de vía en las estaciones siempre han sido, desgraciadamente, para los usuarios un «raca-raca» a velocidades mayores como las que se prevén en el PTF, evidentemente deberán tener estudiado algo en ese terreno concreto. ¿Qué previsión hay en esta materia? ¿Qué tipo de electrificación se proponen utilizar en las nuevas líneas de alta velocidad? Y ya que usted es el director de ingeniería y equipamiento, le agradecería, a efectos de ilustrar a estos pobres Diputados de a pie, una definición técnica entre alta velocidad y velocidad normal. ¿Qué tipo de electrificación se proponen utilizar en las nuevas líneas de alta velocidad, corriente continua o alternativa monofásica? Y en este caso concreto, ¿de qué tensión? ¿Considera usted que la electrificación para alta velocidad es una tecnología avanzada todavía sin desarrollar en España que exige para su ejecución un importante trabajo de investigación y desarrollo en estrecha colaboración precisamente con ustedes, con la Administración? ¿Sabe usted si está previsto algún incentivo concreto para que las empresas fomenten el desarrollo tecnológico para alta velocidad en electrificación ferroviaria? Me refiero, como es lógico, a empresas españolas. ¿Considera que la electrificación para alta velocidad, siendo como es una tecnología avanzada, tiene entidad propia y debe ser separada y no englobada en el capítulo de obra civil y de montaje?

Por mi parte, nada más, señor Presidente, rogando contestación puntual a todo esto.

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

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

En el avance del Plan de Transporte Ferroviario, en su página 39, se desvela que hay otras mejoras de trazado que serán desarrolladas, pero no son descritas específicamente en el Plan, aunque se incluyen en las inversiones valoradas en el Capítulo VII. Esto mismo se corrobora en el propio Plan, en su página 32, cuando lo recoge con los mismos términos.

¿Podríamos saber cuáles son esas partidas y por qué tal misterio?

El señor **PRESIDENTE**: ¿Otros Grupos que deseen intervenir? (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: Una pregunta muy corta, señor Presidente, y gracias por darme la palabra, aunque no estaba prevista la intervención de mi Grupo en esta comparecencia.

Existe un Decreto, creo recordar, del año sesenta y tantos, sobre conservación de líneas, que afecta no sólo a las cerradas, sino a aquellas cuyo tráfico ha sido suspendido. Hace como un año y pico pregunté por escrito al Ministerio sobre el alcance que tenía, si se estaba aplicando, ese Decreto que obligaba a RENFE a la conservación, casi en estado de revista, de las líneas que estaban suspendidas, pero no cerradas. La contestación que se me dio fue que la conservación era suficiente.

Quisiera saber, a nivel técnico, qué se entiende por suficiencia, porque, en concreto, hay una línea que conozco bastante, que es la de Guadix-Almendricos, en la que creo que van a rodar una película de Spielberg; quizá para decorado hollywoodense esté bien, pero cualquiera que pase por allí verá que a tres años de la suspensión está inservible para el servicio.

¿Que alcance tiene el cumplimiento de ese Decreto por parte de RENFE?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Dávila.

El señor **DAVILA SANCHEZ**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, quiero hacer también una salutación al Director General de Ingeniería y Equipamiento. Voy a hacerle una pregunta de tipo general y dos muy concretas sobre ciertos trazados a puntos muy precisos.

La pregunta más general sería la siguiente. Esta mañana, entre las, digamos, características de competitividad que señalábamos en el transporte ferroviario y, por tanto, uno de sus elementos de posible diferenciación moral era su baja accidentalidad, muy favorable respecto de los otros medios de transporte.

En ese contexto, y viéndolo precisamente como algo que puede ser explotado como ventaja, nos gustaría conocer sus opiniones sobre cómo Plan de Transporte Ferroviario tiene en cuenta el incremento de esa magnitud de la baja accidentalidad, por tanto, el incremento de seguridad en ese modo de transporte y cómo puede al final de ese período haber conseguido un éxito significativo en ese aspecto.

Ahora pediría al señor Presidente permiso para que don Juan Mazarrasa y don Diego Díaz puedan hacer unas precisiones concretas sobre dos líneas.

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

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Muy brevemente, para saber si el señor Martín Baranda, respecto a las técnicas de cambio intermodal que se prevén en el Plan, nos podría glosar o ampliar cuáles van a ser o cuáles son las inversiones, cuáles las líneas de investigación que se están haciendo a este respecto y otras características del Plan, como es el incremento de la capacidad en el tráfico intermodal, sobre todo en el tráfico marítimo-portuario. Quisiéramos saber si él considera que las previsiones hechas en el Plan son bastantes, si se ha avanzado suficientemente en este terreno en el orden de la planificación.

Por otra parte, quisiera saber sobre la tecnología de cambio de ejes o de cambio de anchos de vía que está prevista, indudablemente, en los puestos fronterizos, si es aplicable y se prevé algo en relación con la vía estrecha de la cornisa cantábrica.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Díaz Pozas tiene la palabra.

El señor **DIAZ POZAS**: Mi pregunta es la siguiente. Existe en la actualidad un servicio de RENFE desde Canfranc a Madrid y desde Madrid a Canfranc: ¿Está previsto modificar o mejorar la línea en el tramo Tardienta-Canfranc?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martín Baranda para contestar a las preguntas de sus señorías.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE INGENIERIA Y EQUIPAMIENTO DE RENFE** (Martín Baranda): Me gustaría comenzar respondiendo a las preguntas que me ha hecho el señor Rebollo sobre el tema de catenaria y los experimentos de velocidad a doscientos y más kilómetros por hora, unido también a qué entendemos por alta velocidad, gran velocidad y cuándo pasamos de un tipo de velocidad y cuándo pasamos de un tipo de velocidad a otro.

Dentro de los objetivos del Plan de Transporte Ferroviario, nos encontramos con la duplicación de vías, las renovaciones de las existentes y si queremos ir a una reducción de tiempos intentar ir a velocidades de 160 a 200 kilómetros por hora. Eso es lo que podríamos llamar gran velocidad. La gran velocidad viene determinada; los técnicos hablan de alrededor de los 220 kilómetros por hora como velocidad límite, que es el momento en que los sistemas de seguridad no son sencillamente los visuales. Ustedes saben muy bien que hasta 200 ó 220 kilómetros por hora es válida la señalización lateral visual, el rojo, el verde, el verde destellante, con repetición de señales en cambio. Es a partir de esa velocidad cuando hay que entrar en una nueva tecnología. Por eso consideramos que en la mayor parte de la red, la que se imbrica en la anterior, en la que existía, debíamos trabajar mirando las velocidades tope con que nos encontrábamos.

Creo que no existe contradicción entre las palabras del Presidente, cuando habló no de los experimentos, ni siquiera ensayos, sino de las pruebas de velocidad a 200 kilómetros por hora, con lo comentado por él esta mañana

de la electrificación en alterna a 220 voltios. Ahora nos encontramos con las líneas actuales y queremos ver su límite de capacidad; hoy por la mañana se ha comentado que gran parte de la red española está electrificada a 3.000 voltios, y uno de los objetivos de los técnicos de RENFE, de los ingenieros de dicha casa, fue analizar cuál es el límite a partir del cual tendríamos que cambiar la cantidad.

Creo recordar que hacia el año 1978 ó 1979, los estudios que se hicieron en la Universidad de Navarra (un estudio teórico basado en la elasticidad de la catenaria y el pantógrafo, con las presiones pertinentes) dijeron que la velocidad crítica podría andar alrededor de los 180 kilómetros por hora. Teníamos los 140 kilómetros por hora de los que partíamos en 1986, que era la velocidad máxima que se tenía en RENFE; en el camino de aumentar la velocidad —teníamos en principio hasta 180 kilómetros por hora— teníamos 40 kilómetros de aumento, y era un camino que queríamos recorrer. Para ello a lo largo de 1987 pusimos un tramo de vía en la línea de Albacete, podemos decir en estado de revista, con las características y dentro de las tolerancias; se hicieron ensayos pasando a velocidades crecientes con trenes que llegaron, creo recordar, hasta 210 kilómetros por hora, comprobando no solamente la actuación de la catenaria, sino de los diferentes pantógrafos en la catenaria, porque en todo el sistema mixto que funciona a nivel dinámico influye el agente fijo, que es la catenaria, como el agente, podríamos decir, actual, que es el pantógrafo.

Esos son los ensayos realizados y se ha comprobado, con variaciones y retoques, que con la catenaria actual podemos llegar a velocidades de doscientos kilómetros por hora. Si me permite, le comentaré poco más o menos cuáles son esas variaciones. Fundamentalmente, y creo que ése es el tema de base, se trata de separar en la catenaria compensada el hilo sustentador del hilo de contacto. En este momento en España tenemos las dos catenarias compensadas con un solo tirante y hay que ir a la separación de tirantes. Es decir, con la separación de las dos masas se soluciona perfectamente el problema a nivel de catenaria.

Ahora bien, por otro lado, creemos que se puede actuar aumentando velocidades, variando y yendo a distintos pantógrafos. Sobre todo eso estamos trabajando ahora. Es a lo largo de este año, de 1988, cuando queremos intentar poner en marcha los 200 kilómetros por hora, en una línea convencional.

En cuanto al tema de la electrificación en alta o super alta velocidad, o en 250 kilómetros por hora, quiero hacer una matización. Durante el año pasado, cuando se definían las características —no en infraestructura, no en vía, que era algo que teníamos definido, que estaba estudiado prácticamente por los técnicos de RENFE desde hace tiempo; eso era algo que se sabía— había pequeños problemas, había discusiones con diferentes especialistas europeos sobre cuál es la dimensión ideal del túnel, existiendo un abanico de posturas, desde la alemana, de grandes túneles, a la italiana o francesa, de túneles más pequeños. Y nosotros tuvimos que tomar una decisión que

este año el ORE dice que es buena y que ése es el camino por el que se debe marchar. Tuvimos que hacerlo básicamente a base de estudios, muchas veces sin hacer los suficientes ensayos, basándonos en los ensayos que hacían otras administraciones.

Como iba diciendo, lo que sí teníamos claro eran las características de la infraestructura, pero teníamos problemas y no sabíamos resolver cuál era el tipo de electrificación que teníamos que hacer.

En ese aspecto, tuvimos que realizar una serie de estudios que quisimos hacer no sólo desde el punto de vista de RENFE, porque nos parecía que podíamos quedar coartados en un sentido o en otro. Se creó una comisión de expertos en la que intervino el Ministerio de Transportes y gente de RENFE, así como también intervinieron, porque quisimos que existiera un criterio independiente, las universidades: la Politécnica de Madrid y la Politécnica de Barcelona, en sus cátedras de ferrocarriles.

Lo que se vio en aquel momento, en que se discutían los 3.000 y los 25.000 voltios, es que por las características de nuestro trazado —y creo que es un ejemplo muy evidente, porque partimos de una meseta, la castellana, y caemos a Córdoba; en esa bajada tenemos una fuerte pendiente durante una gran cantidad de kilómetros—; es que había que buscar la cantidad necesaria de amperios, y la intensidad que necesitábamos, considerábamos que era de alrededor de 4.000 amperios. Si seguíamos con la catenaria que teníamos, con 3.000 voltios, necesitábamos un sustentador de alrededor de 153 milímetros y un hilo de contacto de 107 milímetros cuadrados. Ibamos a ser —y ahora lo aclaro un poco más— la única administración que tenía electrificación a alta velocidad a 3.000 voltios, porque los ferrocarriles del Estado italiano que decían que tenían electrificación a 3.000 voltios tienen el problema de que necesitan una enorme cantidad de pórticos y, además, no los tienen en explotación comercial. Usted sabe muy bien que la velocidad máxima de explotación comercial son los 180 kilómetros hora y, además, en un artículo publicado, creo que la semana pasada, ellos mismos dicen algo que en las discusiones que tuvimos con ellos no logramos sacarles, pero que al final acaban confesando: que ellos van a electrificación continúa a 12.000 voltios.

Entonces teníamos tres posibilidades: la electrificación en 3.000 voltios, la electrificación en 16.000, parecida a la de los alemanes, y la electrificación en 25.000. De las tres electrificaciones elegimos la de 25.000 porque es la corriente industrial española y, además, porque en conversaciones con las otras administraciones, fundamentalmente con la alemana, ellos mismos nos indicaron que si hubieran estado en la situación de empezar de cero en una electrificación de alta velocidad hubieran ido a esa misma electrificación. Por eso decidimos una electrificación en 25.000, que además nos independiza del tipo de material. Elegir un tipo de tensión no quiere decir elegir un tipo de material. Ese ha sido el otro paso en el tema de electrificación, con lo que creo que contesto a su pregunta.

En cuanto al tema de la supresión de los pasos a nivel,

sí le quiero decir que debíamos tener el deber de eliminar los pasos a nivel, a poder ser en toda la red. Este es el punto conflictivo de seguridad, pero esto es algo imposible en este momento. Como usted sabe bien, se está elaborando un plan muy ambicioso de sustitución de pasos a nivel, que prácticamente elimina todos los pasos a nivel que existen en España, a unos dotándolos de semibarreras, —y a lo largo de 1987 se ha diseñado un modelo de semibarrera en España que se ha homologado y que nos va a permitir eliminar prácticamente los pasos sin guarda donde no tenemos capacidad suficiente de tráfico que permita una inversión que nos lleve a un paso superior o a un paso inferior— y, si no, vamos a la eliminación por pasos superiores o inferiores.

En este momento y con objeto de resolver ese problema, RENFE ha desarrollado, en unión de empresas españolas y extranjeras, un procedimiento, utilizado también en carreteras, de pasos a nivel que va a acelerar el proceso de solución de dicho problema. Porque en la resolución del problema de los pasos a nivel pienso que hay dos temas importantes: por un lado, el coste económico y, por otro, la incidencia que tiene en la explotación. Se nos ha hecho una pregunta sobre el problema de los retrasos, que está ahí. Muchas veces una obra puede dar origen a unos minutos de retraso que repercuten en una red muy congestionada, como la española, en vías únicas, y da origen a unos problemas muy grandes en una malla totalmente tupida y compacta. Entonces, el sistema nuevo que se va a desarrollar, que se está desarrollando, que ya está funcionando, permite eliminar y reducir en gran manera la precaución en la vía. Así entraremos en una eliminación de pasos a nivel más rápida, porque tiene usted razón en que para una velocidad de 200 kilómetros por hora no debe haber ningún paso a nivel. Y probablemente sea ése el problema que nos encontremos. En la Dirección donde yo trabajo los técnicos nos fijamos como objetivo lograr a lo largo de 1988 el poder poner un tren a 200 kilómetros por hora. Y durante el año pasado y éste hemos trabajado para lograr poner la señalización; la catenaria la lograremos poner; lograremos poner un gran tramo de vía en situación de poder ir a 200 kilómetros por hora, pero nos vamos a encontrar con que uno de los problemas más importante, el de los pasos a nivel, que no depende sólo de RENFE, sino también de las Comunidades, de los Ayuntamientos, etcétera, puede ser el punto crítico en el tema de los 200 kilómetros por hora.

Me pregunta usted sobre el mantenimiento, coste, plantilla, y cuál es esa plantilla. Si me permite, le puedo decir que en este momento no sé cuál es esa plantilla; si usted quiere se la puede indicar en su intervención el Director de Personal y si no se la entrego mañana o pasado en mano, para que no haya problemas de pérdida.

Y sobre cuál es el coste en el mantenimiento, creo que debemos —y aprovechando este foro me gustaría comentarlo— olvidarnos del tema de las plantillas de mantenimiento en el concepto clásico. Hasta que se hizo el carril continuo soldado, la barra larga soldada, que de las dos maneras se llama, allá por los años finales de los 60, cuando llega el gran empujón tecnológico francés a RENFE,

en aquel momento se pasa de una conservación de mucha plantilla, que había que trabajar en vías conjuntas, a unas necesidades de plantilla que se basan muchísimo en la conservación metódica. La conservación metódica es cara y, además, se basa en sustituir elementos mucho antes de que den problemas.

Si analizamos en sentido vertical la vía, carril, traviesa, balasto y plataforma, nos encontramos con que en el desarrollo de este sistema, que es fruto del gran avance tecnológico que hace la SNCF y que se importa a España, está basado el procedimiento francés. Los franceses tenían buena plataforma, tenían buen balasto y tenían problemas con el carril, porque tienen mucha circulación, en las placas de asiento o en las traviesas. Cuando este sistema empieza a funcionar en España y cambiamos de tecnología hacia el año 1975, en el que aparecen las traviesas monoblock en España, nos encontramos con que cambian totalmente los conceptos y que no son válidos los del mantenimiento de la conservación metódica. Durante los tres últimos años la ingeniería de conservación de RENFE se ha basado en muchos de los estudios que se están haciendo en este momento en Europa, muchos en comunicación con la tecnología alemana, porque los procedimientos de control que podían existir hace quince años, fundados en dresinas muy mecánicas, en recorridos por la vía andando, es decir, que prácticamente una galga o un acelerómetro era algo desconocido, y mucho más un rayo láser, se basaban en reponer antes de que ocurriera algo. En este momento, con los procedimientos que tenemos de auscultación, lo lógico es funcionar en lo que estamos llamando conservación según estado. Hemos empezado a ensayarlos y vamos a desarrollarlo por toda RENFE y se basa en nuevos vehículos auscultadores de calidad de vía, de calidad de carril, con procedimientos de recorrido con maleta que mide aceleraciones en vehículos, que nos indica dónde están los puntos negros, y lo que pretendemos fundamentalmente es actuar en cuanto aparece el defecto. Para ello es necesario algo que con las líneas de 160 kilómetros por hora y las de 200 creemos que se va a poder desarrollar; se trata de poner las instalaciones a un cierto nivel y mantenerlas en ese nivel, actuando en los puntos donde hay problema. Por tanto, creo que no es el momento adecuado para hablar de plantillas cuando estamos cambiando de filosofía, y quizás convenga plantear el tema el próximo año. En RENFE, tanto la dirección de ingeniería como de zonas, como la de personal están trabajando en unión para lograr que el tema funcione.

En cuanto a la línea de Lleida-Pobla de Segur, es un tema de líneas concretas que no domino, pero, en todo caso, es una línea que RENFE no ha pensado abandonar. Es una línea que funciona y creo que se han hecho ensayos con barrera —no puedo estar seguro— y está funcionando con una explotación lógica; es decir, no sé de dónde viene el temor de que la vaya a abandonar el ferrocarril.

En cuanto a la línea Castejón-Miranda, creo que ha hecho una buena pregunta si uno lee el mapa de tramos de nueva construcción y ve que se duplicaría en el tramo de

Castejón a Pamplona. El PTF define una duplicación de vía y entre Miranda y Castejón sigue con vía única y con CTC. ¿De dónde viene el problema? El problema es que las corrientes de tráfico, según los estudios realizados, nos indican que el camino hacia frontera de todo el valle del Ebro y de todo el Mediterráneo va mejor desde Castejón por Pamplona. En la línea de Miranda y Castejón por Logroño se ha puesto en funcionamiento un CTC que permite aumentar la capacidad. En este momento hay unos pequeños problemas técnicos, llevamos poniéndolo un mes en marcha y yo espero que la semana que viene esté ya instalado, con lo cual la línea queda bien, porque es una línea muy pegada al Ebro, con problemas importantes de infraestructura que hacen difícil su duplicación. Es mucho más lógico el camino por Pamplona; es decir, en principio es lo que dicen los estudios.

En cuanto a la comisión de usuarios de Tarrasa-San Vicente de Calders, lo único que tengo que decir es que ojalá hubiera muchas comisiones de usuarios, como bien ha dicho el Presidente de RENFE esta mañana. Debemos exigir calidad y creo que en ingeniería lo hacemos regular —no digamos tampoco que mal, porque por lo menos ponemos mucha voluntad—, pero es bueno para el ferrocarril que haya una comisión de usuarios que nos exija. Creo recordar que RENFE ha entrado en contacto con asociaciones de usuarios para recoger sugerencias, porque si no somos capaces —y vuelvo a repetir las palabras del Presidente esta mañana— de dar un servicio de calidad, no tenemos nada que hacer. Los que hemos trabajado en esto toda nuestra vida sabemos que el camino de la jubilación no pasaría por nuestra empresa.

El señor Trillo me ha preguntado si la industria española tiene capacidad de diseño sobre la aportación de tecnología. Para nosotros 1987 ha sido el año en el que hemos dado el salto de definición de tecnologías. Y en la línea de alta velocidad, en la línea de 200, yo creo que hay elementos que son definitivos: los aportes tecnológicos que se han hecho en el último año y lo que se va a hacer este año hasta junio. Ha hablado usted de los cambios de vía. Es verdad, y es algo experimentado por todos, que es el problema fundamental de falta de control en el ferrocarril y además es el problema que influye en todo el tema de impacto dinámico que existe en las locomotoras; es decir, cuando tenemos un problema de masas suspendidas y no suspendidas más un medio elástico que es la vía, el cambio de elasticidad de una vía continua a una vía con juntas o una vía que cambia por el mismo peso del desvío su elasticidad es origen de un golpe o de una serie de incidencias que afectan al confort, aunque no a la seguridad, y es conocido por todos.

En 1986 —creo recordar— se llegó a un acuerdo para crear un tipo de desvíos con tecnología mixta de RENFE y una empresa europea que nos permitiesen cambiar los desvíos españoles por desvíos que fueran soldables, por cambios que fueran sustituibles. Si me permiten un ejemplo gráfico, lo más difícil de todo el tema de la selección de los desvíos para líneas de 200 kilómetros por hora fue lo siguiente. Si tenemos un desvío de cierta longitud y al sustituirlo para poner un desvío de mayor calidad cam-

biamos dicha longitud, cuando tenemos una estación con todo un haz de vías, ocurre como en las fichas de dominó, que tira uno la primera y acaban cayéndose todas.

Hubo que seleccionar entre todas las tecnologías que había y trabajar con técnicos españoles, que en este momento se encuentran en el tema de desvíos a primer nivel europeo. Hubo que seleccionar un desvío que levantándolo y poniendo otro de la misma longitud, no hiciera falta cambiar más que los desvíos de las vías principales, porque en las vías secundarias siempre se irá a 40 o a 60, que fueran soldables y que nos permitieran funcionar perfectamente. Le quiero decir que los desvíos de 200, por problemas ejenos a nuestra voluntad, no los hemos podido poner en el mes de octubre y noviembre por las inundaciones en la Comunidad Valenciana y se han tenido que retrasar hasta el mes de enero en el que comenzaron a ponerse en marcha. En este momento llevamos 16 ó 18 con cuatro o cinco estaciones, y se nota al pasar por ellos. Todavía no hemos hecho los ensayos de aumento de velocidad y de medidas de aceleración. Cuando los tengamos, si quieren ustedes información, se la podemos dar.

El desvío de 200 kilómetros/hora no tiene que ver con el desvío de alta velocidad. El desvío para una línea con velocidades de 250 kilómetros/hora —digámoslo sin rubor—, como la infraestructura va con 4.000 metros de radio, pretendemos que sea —si el material lo permite— el mínimo de las máximas. Es decir, el mínimo de las máximas es 250 kilómetros por hora, y pretendemos que en un momento dado puedan ser franqueables a más velocidad. Cuando se empezó a diseñar el Brazatortas hace muchos años, como ilusión de muchos ferroviarios, conviene recordar que se les dijo —y es una historia bonita de cómo a veces los ingenieros se saltan las órdenes y las normas y gracias a eso se puede avanzar— (**Risas.**) que hicieran un ferrocarril para 160 kilómetros/hora y el planteamiento que hicieron fue el siguiente. Cuando haces una nueva infraestructura es para mucho más de cien años. Nosotros vivimos de las infraestructuras que hicieron nuestros abuelos. Es lógico que nuestros nietos puedan vivir de nuestras infraestructuras. Hicieron un desarrollo que ha permitido, con relativos retoques, llegar a las velocidades de 250 kilómetros/hora entre Brazatortas y Córdoba.

Nosotros hemos hecho un diseño de desvío de corazón móvil, que es la tecnología más moderna que existe en este momento en el mundo y que no nos permitía que fuera el mismo sistema que teníamos para velocidades de 250 kilómetros/hora. Son desvíos largos que permiten hasta 160 por desviada, son de tecnología alemana, que en este momento se están poniendo en las nuevas líneas de construcción alemana. Tengo que decir que nosotros no solamente aplicamos la tecnología que vemos, sino que hacemos aportaciones a dichas tecnologías.

¿Qué hemos hecho nosotros con estos nuevos desvíos, tanto con los de 200 como con los de 250? Hemos cogido la tecnología, la hemos asimilado como tecnología RENFE y hemos dicho al sector español: señores, aquí tienen esto, y hemos cooperado con ellos para que pudieran exportar al extranjero. Les hemos dicho: esta tecnología es nuestra y con esta tecnología ustedes pueden trabajar,

para nosotros o para los países donde puedan exportar. Les hemos abierto el mercado a prácticamente todo el mundo. Se da el caso, en los desvíos de alta velocidad, de que les hemos abierto el mercado a la propia Alemania para desarrollos conjuntos.

En cuanto a electrificación, creo que he contestado. En cuanto a que falte desarrollo en España en electrificación, yo creo que cuando hemos seleccionado tecnología de 25.000 lo que hemos dicho —y en este momento se está desarrollando el concurso de anteproyectos— ha sido: sector español, nosotros vamos hacia 25.000 voltios, estas son las características que pedimos, miren ustedes qué tecnologías hay, lleguen a acuerdos con ellos y ofértenos diferentes tecnologías. Estamos estudiando en este momento la selección de tecnologías. En los próximos días tendremos ya resuelto el tema para desarrollar un proyecto constructivo de catenaria 250 kilómetros/hora.

Sobre el incentivo sobre tecnología para alta velocidad creo que acabo de contestar. Sobre si considero que las empresas del sector eléctrico en el tema de electrificación de alta velocidad deben ir separadas y no englobadas sobre los equipos de montaje de vías, es quizá una opinión personal, pero creo que las tecnologías que se van a emplear en el terreno eléctrico son particulares y que, manteniendo un mercado abierto, no puede venir cualquiera, sino que tienen que ser empresas que tengan una experiencia y un «cachet» en dicho tema.

El señor Camisón me ha preguntado sobre mejoras del trazado y cuáles son y dónde están las partidas para mejora de trazado en las nuevas líneas. A lo largo del último año y medio, cuando RENFE y el Ministerio estábamos trabajando en el Plan de transporte ferroviario nos dimos cuenta de que no podíamos ir a renovaciones de vía basándonos en viejos criterios. Durante muchos años la renovación de vía ha consistido en tratar la infraestructura si la necesitaba, y ese es un problema que en un país con la geotecnia tan accidentada como la que tiene el nuestro muchas veces hace necesario cambiar balastos, poner traviesa nueva y poner carril nuevo y dejar los mismos trazados. Eso, que tenía justificación y era lógico cuando no nos planteábamos los problemas que ahora nos planteamos —y no es el ferrocarril o el Gobierno el que los plantea, sino que es la misma sociedad la que solicita un ferrocarril que reduzca tiempos de viaje—, cuando nos planteamos ese problema, nos dimos cuenta de que no podíamos seguir con una renovación que mantuviera el mismo trazado. Entonces, lo que estamos haciendo cada vez que por edad de la vía tenemos que cambiarla es estudiar cómo podemos mejorar ese trazado, y esa mejora de trazado es un problema complejo. Procuramos, si es posible, llegar hasta los 200 kilómetros por hora; si no, quedarnos en 180 ó 160 en función de las posibilidades económicas, de los minutos ganados, etcétera, pretendiendo fundamentalmente a que si hacemos una renovación de vía en una línea de cierta importancia, se haga con una mejora del trazado. Ese es uno de los problemas y de las hipótesis de trabajo que estamos continuamente manejando. Eso nos ha obligado a rehacer muchísimos proyectos que teníamos o prácticamente todos y lanzar un proceso de es-

tudio durante este año y el pasado. Es decir, a veces el Ministerio ha tenido que cambiar criterios, cuando se ha encontrado con obra avanzada, y ponerlo a 200 kilómetros hora. Esto nos va a dar origen a reformados, que es algo que al técnico que trabaja en una ingeniería le molesta y le desagrada porque es algo que le hace ver como si su proyecto estuviera mal hecho. Su proyecto no estaba mal hecho; es que partía de unas hipótesis que han cambiado.

Siento comunicarle que el decreto que existe sobre conservación no lo conozco. Creo que si se puede rodar una película podrán circular los trenes. Lo importante es que no se lleven las vías, que es un riesgo que siempre se corre. Ya digo que conozco el decreto. Lo que es importante, y que no debemos olvidar, es la calidad de vía para circular. Creo recordar que para lo que estaba pensado aquel decreto, que era con unos valores estratégicos, no necesita una gran calidad de vía, es decir, con muy pocas características se puede funcionar, para la filosofía del decreto, que ya digo que no conozco, pero creo recordar que tenía que ver con problemas de seguridad nacional.

En cuanto a lo expresado por el Diputado don Carlos Dávila, que hablaba de la accidentabilidad y cuál era mi opinión sobre la seguridad de la alta velocidad, etcétera, le quiero decir que con todos los viajeros que ha habido en el Shinkansen y en el TGV, no ha habido ningún accidente. En el TGV hubo una vez un accidente, pero fue a causa de una bomba que pusieron unos terroristas y lo hicieron de una manera bien pensada, para que en el momento en que se cruzaran los trenes, con una sola bomba, diera a los dos. Hubo un error de un minuto, difícil en una explotación tan cuidada, y nada más tuvo problemas uno de los trenes. No ha habido ningún problema en ninguno de los dos trenes. El ferrocarril, por su sistema de guiado, por lo antiguo y lo moderno que es a la vez, es un sistema seguro, y la alta velocidad así nos lo demuestra en los países en donde hay experiencia. Si desea el señor Diputado alguna aclaración más, es algo, para nosotros los ferroviarios, que supone una cuestión de principios, es decir, uno de los motivos de calidad que damos es la seguridad.

El Diputado señor Mazarrasa nos ha preguntado sobre técnicas de tren intermodal y sobre temas de investigación y de cambios de ejes y ancho de vía. Ha dicho hoy por la mañana el Director General de Infraestructura que el tema de cambio de ejes prácticamente con la estación Irún-Hendaya y con Portbou, durante unos años tendremos desarrollo suficiente con el cambio de este sistema Talgo por otros que son sistemas que levantan la caja, separan el eje y ponen un «bogie» nuevo y los sistemas de cambio de ancho de vía sobre un mismo «bogie» en el sistema VEVEY y el sistema OGI. Todo esto está en estudio. Sin embargo, quizá su pregunta tenga que ver con algo importante y que nos ayuda en todos los problemas del ancho de vía, es decir, el futuro del transporte ferroviario, el futuro del tráfico que tenemos es un transporte intermodal, un transporte que se basa en los contenedores, en las cajas móviles, etcétera. En RENFE en este momento —y no me toca a mí decirlo; es otra Dirección la que debe hacerlo— estamos desarrollando un gran sistema y

se está incrementando el número de plataformas para atender dicho tráfico. Por otro lado, se están potenciando grandes terminales. Usted hablaba de los puertos. Tengo que decirle que se está llegando a acuerdos con diferentes puertos —creo recordar; no es mi tema y hablo más bien de oídas— con Valencia, con Pasajes, con Bilbao, con Santander, etcétera, para meter el ferrocarril más en los puertos, pero basándonos mucho en todo el sistema de contenerización. Por ahí creo que va el camino, aunque interviene más el tema de material, que no es mi cometido.

Por último, en cuanto al tema de Canfranc y Tardienta, creo que el señor Diputado sabe el interés enorme que tiene RENFE en que esta línea funcione. El problema nos lo encontramos al otro lado. Es una de las líneas que estamos estudiando siempre como cable o como alternativa a la unión con Europa y nos estamos encontrando con problemas al otro lado de la frontera, en otra administración. La línea no está abandonada; tiene además un potencial enorme en trenes turísticos, que en este momento se están empleando, y quizá necesite, como en parte de algunas vías, mejorar su infraestructura y su calidad. En líneas de este tipo —y era una pregunta que se hacía por la mañana—, ¿dónde se debe utilizar el material de rehabilitación que se levanta? El gran problema de la vía es no tener carril continuo soldado, no tener traviesas que nos lo permitan con sujeción elástica. Eso es lo más importante y, en función del peso del tipo de carril, en función de las toneladas que pasan por arriba, en función del número de la carga por eje y del número de ejes que pasan, nos determine que necesiten en un momento concreto un peso de carril u otro peso de carril, carril que, en principio, para una línea donde por velocidades de 200 kilómetros por hora o por el número de ejes se debe cambiar y vale para líneas en donde en los pesos por ejes son menores, el número de ejes es menor, y que te permiten aumentar además muchísimo la calidad de vía en unos precios razonables.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martín Baranda. (El señor Rebollo Alvarez-Amandí pide la palabra.)

Señor Rebollo, no está previsto. Le ruego sea muy breve.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, sólo quería, porque me parece de justicia, expresar mi satisfacción personal al señor Martín Baranda y darle la enhorabuena en nombre de mi Grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rebollo.

Agradecemos la abundante información que el señor Martín Baranda ha facilitado a esta Comisión.

Se suspende la sesión durante cinco minutos. (Pausa.)

— **DEL DIRECTOR GENERAL DE PERSONAL Y ORGANIZACIÓN DE RENFE (A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR Y SEÑOR REBOLLO, DEL CDS)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión con la comparecencia del Director General de Personal y Organización de RENFE, don Damián Navascués, a quien damos la bienvenida a esta Comisión y agradecemos su presencia en la misma. Esta comparecencia se ha solicitado por los grupos de Coalición Popular y CDS. Tiene la palabra para formular las preguntas el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Director General de Personal, esta mañana el Presidente de RENFE hablaba del Plan de transporte ferroviario como un bloque, como un sistema dentro del cual hay que situar al personal de la red, y hablaba también de la necesidad de fomentar actitudes del personal que trata con el cliente. Con esto que él decía, con lo que indudablemente cualquiera puede estar de acuerdo, hay que relacionar una consideración como preámbulo de las preguntas que inmediatamente pasaré a hacerle, y es que ello exige también una actitud de la Dirección hacia el personal. Examinando la cuenta de resultados de los últimos años, el único renglón que ha disminuido es el de personal. Teniendo esto muy presente, quisiera preguntarle cuáles son las previsiones de la red en cuanto a plantillas a medio plazo, por ejemplo para el año 1992, y cuál es la plantilla actual. Cuál ha sido el coste de las jubilaciones anticipadas del pasado año 1987. Cuántas han sido esas jubilaciones y cómo afecta ese coste a su cuenta de resultados. Esto comprendería el primer punto de mi intervención.

El segundo punto es poner de manifiesto algo que a través de muchos conductos se convierte en un hecho, el malestar que existe en el personal de RENFE. En el último número de la revista «Trenes» se pone en boca de usted una referencia a los malos ferroviarios, entre comillas, del conjunto de la empresa. Pero esta aparente distinción entre buenos y malos ferroviarios no tiene nada que ver con ese malestar al que yo me refiero. En cambio sí tiene que ver el retraso en el pago de las nóminas, en las dilaciones en la percepción de ciertos haberes, las apremiantes campañas personalizadas de jubilación anticipada, la regresión de una parte del personal incluido en convenio, que costó su trabajo, a una situación contractual nada clara, definida unilateralmente por la empresa, etcétera. En línea con todo esto usted recordará una epístola que dirigió a los ferroviarios, que comenzaba diciendo: «Estimado ferroviario, aunque te digan lo contrario». Pues a la luz de esto surgen un montón de preguntas. ¿Sigue pareciendo a la Dirección de la empresa un páramo profesional todo el resto del personal de la red que le obliga a reclutar a sus colaboradores en otros ámbitos? ¿Cuántos nuevos puestos de directores y gerentes se han creado en los dos últimos años? ¿Cuántos de ellos se han cubierto con profesionales de RENFE? ¿Existe un manual de funciones?

El estatuto que define el artículo 178 de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres dice: La Ley deberá contemplar la organización básica de RENFE. ¿Cómo es que se está cambiando la estructura interna, ingresando a nuevas personas en puestos de nueva creación cuando

todavía no está ese estatuto en pie? ¿Y qué criterio se sigue para las asignaciones cuando no existe definición de funciones? ¿Se realizan las jubilaciones masivas cubriendo bien todos los servicios? Mis informes múltiples y contrastados es que no. ¿Se tienen en cuenta las direcciones operacionales? ¿No se estará descapitalizando la empresa cuando a partir de los 50 años de edad ya se está entrando en una especie de sospechosa situación por lo que respecta a la capacitación profesional?

Señor Navascués, ante un futuro sin aliciente y sin posibilidad de carrera profesional —porque esto ha desaparecido— dentro de la empresa, el personal no puede estar motivado y, si el personal no está motivado, mal se puede poner en marcha un Plan de transporte ferroviario. Si usted cree en la carrera ferroviaria, en la cultura ferroviaria, en el diálogo con la representación del personal, en la no discriminación profesional de la mujer, ¿por qué no se practica esto en RENFE? Y si no cree usted en todo eso ¿por qué es usted Director de Personal?

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Coalición Popular tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: El Plan de transporte ferroviario, señor Director General, en su capítulo VIII de inversiones inserta el cuadro 16 con la estimación de inversiones por programas. Hay un programa realmente importante en el capítulo de RENFE que es racionalización de la producción, con la importante cantidad de 142.000 millones de pesetas. ¿Podría, señor Director General, desmenuzarnos un poco el contenido de esta partida del programa de inversiones?

Mi segunda pregunta se refiere a ¿qué objetivos concretos del contenido del Plan se pueden referir a productividad, dotación y formación de personal y reorganización.

Tercera y última pregunta. Es obvio que el Plan comporta mayor demanda de servicios y una mejor calidad de los mismos, lo que entraña grandes incrementos de gestión. ¿Qué política de personal se va a hacer en RENFE? ¿Se va a reducir o se va a aumentar el personal para hacer frente a los cambios cualitativos y cuantitativos previstos en el PTF?

El señor **PRESIDENTE**: El señor Dávila, por el Grupo Socialista, tiene la palabra.

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Queremos también en nombre del Grupo Socialista saludar al Director General de Personal, don Damián Navascués, y agradecerle su presencia entre nosotros.

Quisiéramos comentar brevemente un aspecto para situar la pregunta que tratamos de hacerle al señor Navascués. Esta mañana en la intervención del Director General de Renfe era evidente que se nos estaba planteando la nueva Renfe, lo que si no se producía haría hasta cierto punto inútil y baldío el esfuerzo que el país realizará o está realizando con el Plan de Transporte Ferroviario. Es decir, esa nueva empresa, esa nueva compañía capaz de hacer una gestión en la que abandone los planteamientos

incluso psicológicos que le han caracterizado para ser capaz de asumir el reto de esa prestación de servicios especializados, de esa competitividad frente a los restantes modos de transportes, etcétera. Es en el contexto de esa, digamos por simplificar, nueva Renfe, en el que este Diputado que les habla entendía lo que podría chocar como una de las autocríticas más serias, más profundas que yo he presenciado en la Cámara de un director respecto de su propia compañía, cuando este Director General nos habla del mal servicio de esa Compañía. Para mí la interpretación lógica es que no se estaba refiriendo a la Renfe de hoy con sus parámetros actuales y mucho menos los de su pasado. En mi condición de usuario de la Renfe la conozco, desgraciadamente para mi edad, desde su fundación. Nunca ha funcionado como funciona ahora. Es una de las mejores de sus etapas. Pero es evidente que en esa interpretación de la Renfe actual, prestadora de los servicios que exigirían este nuevo concepto del transporte ferroviario, había un gran salto, un gran lapsus que es preciso corregir. Ahí es donde viene esa concepción de que en la manejabilidad, ese concepto que empleaba el Director General de Renfe, como eje fundamental para ser capaz o no de responder a ese reto de futuro, en esa manejabilidad de la Compañía para ser capaz de responder en donde yo creo que hay una componente, no exclusivo, pero sí importante, de la gestión de personal. Sobre este punto, señor Director de Personal, nos gustaría mucho oír cómo contemplan —más allá del detalle puntual de los que se le han solicitado— como filosofía de gestión de personal el conseguir una Renfe cuya manejabilidad sea suficiente como para responder al reto que se le presenta y que sería lo único que la justificara; esa filosofía de gestión de personal también, insisto, como a lo largo de todas las intervenciones, para principios del siglo XXI, es lo que querríamos como Grupo oír de usted.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Navascués tiene la palabra para contestar a las formulaciones de sus señorías.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE PERSONAL Y ORGANIZACION DE RENFE** (Navascués Poyo): Agradezco las preguntas que me han realizado, algunas de ellas con tanta sinceridad y con tanta carga personal como la del señor Rebollo. Voy a intentar ser lo más preciso que pueda, aun cuando en la mayoría de estos temas a veces nos cuesta conseguir el último dato y tener la precisión absoluta en la información que estamos suministrando.

Contestando a la primera pregunta de previsiones de plantillas para 1992, nosotros tenemos en este momento un planteamiento, según el cual lo que consideramos fundamental es que las plantillas sean profesionales, que haya una alta profesionalidad de los trabajadores de Renfe y que haya una asignación cualitativa adecuada al trabajo que se realiza. Desde este punto de vista, podemos ver cómo el esfuerzo que se ha hecho ha conducido a tener en 1981 un 38 por ciento de personal dedicado a la explotación de los trenes, un 37 por ciento al personal de

mantenimiento y un 24 por ciento al personal indirecto puro. En estos momentos estos parámetros han cambiado a un 45 por ciento dedicado a explotación, un 34 por ciento dedicado a mantenimiento y un 21 por ciento del personal indirecto. Esta es una estructura de personal que al margen del número creemos que es bastante más coherente para la filosofía de una empresa que pretende, en la medida de sus posibilidades, realizar el servicio y el trabajo que presta con el menor coste posible para la colectividad. Dentro de esto, no le puedo decir en este momento, señor Rebollo, cuál es la plantilla que va a haber en 1992. Creo que en gran medida estará en función de la proporción de la cuota de transporte que tengamos en el país, de cómo se realice y de cuál sea su concreción en determinados puntos de explotación y, por tanto, las necesidades y las tecnologías que se emplean. Si le puedo contestar con precisión absoluta que a 31 de diciembre de 1987 Renfe tenía 53.583 empleados y que para el año 1988, que es el corto plazo, en el presupuesto que manejo en este momento con precisión tenemos una plantilla objetivo de 51.515 empleados. La diferencia entre una y otra creo que es bastante concreta. Básicamente se debe a que hay aproximadamente 560 personas que habiendo solicitado voluntariamente su jubilación, como es selectiva, no ha podido llevarse a cabo todavía, dado que no se disponía de personal para reponerlo en esos puntos concretos —usted sabe lo que compleja que es la normativa en Renfe—, y a una serie de eventualidades que todo el mundo conoce, que hay aproximadamente unas 400 bajas por distintas causas, desde fallecimiento natural, accidente laborales con muerte, bajas voluntarias, bajas forzosas y jubilaciones, que nos acercarán prácticamente a cumplir esos objetivos de plantilla.

En cuanto al coste de las jubilaciones, que es otra pregunta que usted realiza, le puedo decir que prácticamente de todos los procesos de reconversión que ha habido (hay que decirlo aquí) éste ha sido silencioso, no nos lo hemos inventado nosotros, tal vez nos hemos visto forzados a celerarlo, pero desde hace treinta años exactamente el ferrocarril está reduciendo sus efectivos y de más de 100.000 empleados ha pasado a tener en este momento los 53.583, con la única salvedad de la época que usted presidió, en la que se generaron mayores puestos de trabajo en el ferrocarril. Estamos en una situación donde se dan unas circunstancias altamente especiales en el trabajador ferroviario. Este es un trabajador que empieza a cotizar normalmente a la Seguridad Social a los dieciséis años. Por tanto, aun cuando se jubile a los cincuenta y seis años —y tiene una ley que lo protege y está en su derecho—, lleva más de cuarenta años de cotización a la Seguridad Social, situación que no se da en ningún otro de los sectores productivos del país. Hay una ley que el señor Rebollo conoce con toda precisión, que es el Decreto de integración del régimen especial ferroviario en el régimen general de la Seguridad Social, que hasta el 31 de diciembre de 1988 sigue protegiendo la jubilación con un dos por ciento de descuento por año y antigüedad en la empresa. Nosotros, en vista de la situación que tenía la red (perdone, señor Dávila, a veces entrelazaré respues-

tas a uno y a otro), optamos por el proceso de aceleración de las bajas voluntarias. Señor Rebollo, siempre han sido absolutamente voluntarias. Le voy a decir a usted por qué. Porque en el año 1984-1984 se cerraron líneas y había 6.000 empleados de ferrocarril descolocados de un puesto de producción. Porque sigue habiendo en este momento, señor Rebollo, más de 1.200 ferroviarios que tienen bajas en los últimos cuatro años por encima de los 90 días; en este sentido sí puedo corroborar las palabras de esta mañana de mi Presidente diciendo que funcionamos mal. Y porque con la normativa existente se daba la situación de que a lo largo del proceso de transición democrática del país en Renfe en 1980 y 1981 —no sé si eso es talante democ.ático— se llegaron a firmar más de 150 acuerdos con la representación sindical. Todo esto hace que sea un proceso absolutamente tedioso, lento y que no permite acompañar las necesidades de producción con las posibilidades de cambio en el ferrocarril.

No sé si lo estamos haciendo bien o mal. Creo que algunas cosas las hacemos muy bien y otras francamente mal, pero en 1986 ha habido 12.000 traslados y ascensos. En 1987, para poder acabar de acompañarnos a las necesidades de producción, hemos hecho 3.600 traslados y 1.700 ascensos en la convocatoria general de traslados.

Hay un dato que creo que es el más ilustrativo de todos los que he conseguido en RENFE) y es que si a SS. SS. les digo que la media del 10 por ciento de los sueldos más bajos de RENFE, comparada con la media del 10 por ciento de los sueldos más altos sólo se diferencia en 1,96, se darán cuenta de que estamos en una empresa que, por el estilo con que se ha definido lo que usted, señor Rebollo, calificó como carrera ferroviaria, desprofesionaliza e impide en toda su extensión el que cuando en el mercado hay sectores en punta como las telecomunicaciones o la informática, o cuando las empresas de ingeniería y construcción están en una época de crecimiento, en RENFE por los sueldos que pagamos a ese 10 por ciento, que son 5.000 personas de la capa alta, evidentemente nos tenemos que quedar sin profesionales. Hay un dato más ilustrativo, señor Dávila, y es que hacía doce años, hasta que llegó este equipo, que no entraban titulados superiores en RENFE; es un dato. Y me alegra decir que en esto estoy de acuerdo con el señor Rebollo. Nosotros estamos introduciendo en este momento titulados superiores de nuevas contrataciones en la casa. En los últimos dos años se han producido, en una línea que le era muy cara a usted —cara en el sentido de querida, bien entendido— 270 entradas de personal, bien de los jóvenes con titulación personal y en cualquier oficio de la red, que ya son 100 los que se han incorporado a la estructura, bien de los titulados de grado medio de término, como decimos en el argot ferroviario, 90 de los cuales han roto esa barrera a la que usted tantas veces aludió entre lo que era la estructura y el personal operativo. Eso se está haciendo en este momento.

Así, pues, haciendo un pequeño resumen, le puedo decir que ese páramo profesional que usted dice tiene en dos años 270 incorporaciones, de las cuales aproximadamente 100 —no me tome la palabra exacta, pueden ser 98 ó

112— son ascensos de personal que estaba haciendo un oficio manual en la mayoría de los casos (es joven, tiene una titulación y se prepara), aproximadamente 90 son titulados de grado medio de término, que en ningún caso tienen una titulación superior y en algunos casos ni siquiera la titulación de grado medio, pero la empresa les reconoce su profesionalidad y los incorpora y eleva a la estructura, y aproximadamente unos 80 titulados, exactamente 78, de personal que entra directamente de la calle. Cuando oigo esta pregunta, señor Rebollo, yo me formulo la siguiente: el resto de los españoles, los que no tenemos padres ferroviarios, ¿no tenemos derecho a trabajar en RENFE? Yo creo que en cualquier momento RENFE, como empresa pública o privada, tiene derecho a incorporar personal directivo (se han incorporado exactamente 13), personal de niveles medios (hay siete gerentes procedentes de la calle) y personal de titulación superior, recién salido de la escuela (ya le he dicho que en este momento es un grupo reducido de treinta y tantas personas).

Hay algo que me ha chocado. Perdona, pero no lo entiendo. En este convenio se ha hecho un esfuerzo por crear una comisión sobre la mujer trabajadora. En RENFE tenemos exactamente un 7,9 por ciento de mujeres trabajando en nuestra plantilla. Lo que está claro es que dado el sistema de incorporación natural seguido en RENFE, los ingresos institucionalizados, ha habido una mayor tendencia al ingreso en la red de personal masculino que femenino por los regimientos militares. Es posible que en este momento tengamos un pequeño problema de excesivo personal masculino atendiendo al público, lo cual es de cierta tradición en el tren, concretamente es muy tradicional en el personal de intervención. No está tan arraigada en el personal de estaciones, en concreto en el personal para venta electrónica y de atención.

Se produce una situación que nos preocupa: la incorporación indiscriminada —y con esto no quiero hacer ningún planteamiento de tipo machista— de la mujer en RENFE, no en aquellas profesiones en que de partida tiene una ventaja añadida, sino simplemente donde ha podido entrar. Hemos incluido en el convenio un tratamiento de baja por gestación a trabajo aliviado con informe médico, donde hay un excesivo número de mujeres jóvenes, como en talleres, donde hay que levantar grandes pesos; personal que está trabajando en la vía, los especialistas de estaciones, que usted sabe que corren un grave riesgo y que requieren una agilidad que no pueden tener en los períodos de gestación.

El señor Camisón me ha preguntado sobre un aspecto concreto del PTF, que es la racionalización. Desgraciadamente, yo no le puedo concretar las partidas, porque uno de los grandes problemas que tiene una macrocorporación como RENFE es que seguramente las competencias, a pesar de los nombres, están bastante diferenciadas en varias áreas, concretamente en la Dirección de Transportes, en la Dirección de Ingeniería, en la Dirección de Planificación y una pequeña parte en la Dirección de Organización, que es la que resume o agrupa aquellas partidas que tienen que ver con la organización del trabajo. Creo que las propias de racionalización están centradas

en el telemando de estaciones y subestaciones, los enclavamientos, en una fuerte partida para pasos a nivel y semibarreras y en una informatización que podemos decir que, en estos momentos, ha pasado la barrera del ser o no ser cuando hay instaladas del orden de 3.000 terminales de informática en la casa y varias aplicaciones, sobre las que mañana le podrán hablar con más detalle si formula una pregunta relacionada con ello, donde están integrados complejos sistemas.

Si me pregunta qué política de personal vamos a seguir, le puedo decir que la que estamos llevando en este momento. Estamos intentando que el trabajador ferroviario, de por sí con altas cualidades en algunos aspectos, como dedicación, amor a su empresa, se vea asistido (y aquí entro en la pregunta del señor Dávila) por una organización del trabajo y por lo que el señor Rebollo llamaba un manual de funciones. Hay una falta de supervisión, hay una falta de organización, no se miran los costes en el hacer ferroviario. Yo creo que esto se deriva de dos hechos fundamentales.

En principio, el señor Rebollo ha preguntado si era posible la descapitalización del ferrocarril. A mí eso, en estos momentos, con los datos que tengo, no me preocupa. La antigüedad media de los 53.583 ferroviarios es de dieciséis años. Dieciséis años de antigüedad medida en una empresa es una altísima antigüedad que produce un efecto sinérgico bastante complejo y muy raro, pero bastante sencillo de explicar: hay un altísimo grado de autoorganización del trabajo por parte del personal. El personal de intervención, los turnos de las estaciones, el personal de conducción prácticamente controlan los sistemas con toda efectividad. Falta en la mayoría de los casos un empuje, una concreción o una aceleración en el tiempo que dirija los esfuerzos de este personal. Esto es, señor Dávila, lo que yo creo que en el fondo nos preocupa.

La organización de RENFE en 1985 se podría decir que estaba basada en la inexistencia de las comunicaciones para la gestión. No sólo por motivos de seguridad, que también los tiene, sino por tradición, el mecanismo de comunicación más utilizado en RENFE es el teletipo, que no admite diálogo, no admite conversación, no admite matización y normalmente suele ser una orden de ejecución de un trabajo o una tarea.

Ya existía una red muy amplia de teléfono, y hemos instalado una red de telefax. En este momento estamos generando una permeabilización de la estructura de la red de tal forma que entre el director de primer nivel y el capataz de la vía que está trabajando en un punto determinado no haya una cadena de aproximadamente nueve mandos en cascada. Hay un D-1, un D-2, un J-3, un J-2, un J-1, un T-4, un T-3, un T-2, un T-1, un jefe, un subjefe, un jefe de distrito y un capataz.

Esta organización ha funcionado cuando se producían pocos cambios en la empresa, cuando la velocidad de acomodación a las necesidades del exterior no era muy rápida. Además, es una organización ultrasegura, porque nada de cierta incidencia se hace si no hay un control, un permiso y una supervisión. Todavía hoy, RENFE tiene la estructura de las antiguas compañías integradas en el

ferrocarril. Todavía presenta problemas el trasvase de las fronteras ferroviarias de locomotoras, vagones, etcétera. Y cuando digo todavía hoy, estoy hablando de situaciones anecdóticas. Hoy a lo mejor no son zonas, pero son depósitos (el depósito de Fuencarral llega a Miranda o no según las negociaciones que hagan con Valladolid y Venta de Baños).

En este momento se está generando una filosofía que yo creo que está muy clara. Lo único que pretende es manifestar y hacer ver a todos los ferroviarios que no somos una empresa de producción. Somos una empresa que vendemos según producimos y si no producimos bien no vendemos nada. El ingeniero de caminos, de telecomunicaciones o industrial que está en el puesto de mando tomando decisiones es el que realmente está vendiendo, porque está dejando contento o descontento a un cliente. Esto nos ha exigido —y perdone, señor Rebollo, mi ignorancia, porque no estoy muy enterado de los intrínquilis del estatuto— que tomemos unas cuantas decisiones de tipo organizativo al viejo y nuevo estilo de lo que es la gestión comercial; es decir, la empresa se debe organizar por unidades de mercado. En Valladolid debe haber un solo jefe que responda de todos los efectivos de la empresa, y antes eso no existía; existía la delegación de instalaciones fijas, la delegación de transportes, la delegación comercial, el personal del puesto de mando y todos ellos conviviendo, eran en sí mismos una especie de cinco empresas que se miraban pero difícilmente se hablaban, salvo por el conducto reglamentario. En este momento nosotros pensamos que Valladolid (y pongo el caso de Valladolid como caso identificable) es una unidad de mercado con su potencial de tráfico de viajeros y de mercancías y con una serie de problemas de paso para el resto de las unidades territoriales, y a eso le hemos dado una estructura donde todos los servicios de Valladolid en el ámbito de la ciudad dependen del gerente, y fuera de la ciudad hasta unos límites territoriales definidos, salvo instalaciones fijas por la especial complejidad de su mantenimiento o el personal de conducción, que normalmente atiende a recorridos que pasan los límites de la zona, dependen del gerente. Asimismo, esto se ha hecho en la actividad comercial pura, donde se se ha definido la empresa en varios mercados potenciales: existen viajeros (dentro de viajeros hay largo recorrido), hay un mercado regional, un mercado de cercanías y un mercado que hasta hace muy poco tiempo no estaba atendido en RENFE, que son ofertas especiales, viajes esporádicos que se venden para un acontecimiento o una situación. Lo mismo ocurre en mercancías, donde se puede segmentar por varias líneas de producción o de mercado, y esa es la situación que estamos creando en este momento en RENFE.

Evidentemente lo anterior ha producido un achataamiento de la estructura. Lo que se pretende, cuando se nombra a un gerente, es que sea responsable directo y personal de un ámbito determinado, con su cuenta de resultados, en toda su extensión, y un ligero aumento del número de personas que en la Red, con el nombre de gerentes o con el nombre de directivos están en este momento en puestos de responsabilidad. Mi opinión personal sobre

el tema es que seguramente tenemos muy pocos directivos para el tamaño de empresa que somos y demasiados para ser manejables de una forma coordinada sin una excesiva pérdida de tiempo.

Respecto a la segunda pregunta del señor Rebollo, le quiero decir que hoy no he leído la revista «Trenes» y no sé por qué ni quiénes me atribuyen esas expresiones de malos ferroviarios, pero sí le puedo decir que entrando en un tema que sí conozco, que es el tema de la carta, que por motivos excepcionales la empresa —en concreto yo— consideró oportuno que se debería dirigir a los ferroviarios, llamando la atención sobre las circunstancias especiales en donde se producía la conflictividad. Hay una situación, por los acuerdos del año 1980, en la que los derechos sindicales generaron una representatividad por ramas y por oficios que hacía que hubiese 1.900 representantes sindicales. En este momento, por acuerdo con la representación sindical de todas las centrales, incluida la CNT, se han reducido a 1.139; hemos pasado de unos costes de representación sindical de aproximadamente 2.000 millones en el año 1985 a casi 1.076 en el año 1986 y 1987. **(El señor Trillo y López-Mancisidor pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navascués, por la información que ha facilitado a esta Comisión.

Tiene la palabra el señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Quiero darle la oportunidad al Director de Personal de corregir un error, aunque a lo mejor el error es mío. En el título que dice: «Anticipo a cuenta de la Memoria oficial de RENFE de 1986», en la página 38, figura como efectivos totales de la Red una cifra sensiblemente más alta de personas, 10.000 personas más de las que nos ha mencionado en dos ocasiones el Director de Personal. Nos ha dicho 53.583 empleados a finales de 1986, y en la Red figuraban 64.165. Desearía una aclaración porque si se han ventilado diez mil en un año me extraña no verlos en la Castellana.

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

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Señor Presidente, me han hecho ver que durante mi intervención he cometido reiteradamente un «lapsus linguae» al referirme al Presidente de RENFE como Director General. Quiero hacer constancia expresa de que ha sido exclusivamente eso, un «lapsus linguae» y quiero presentar mis excusas especialmente al señor Presidente de RENFE.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Dávila, por su precisión.

Tiene la palabra el señor Navascués.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE PERSONAL Y ORGANIZACION DE RENFE** (Navascués Poyo): Señor Trillo, yo he hablado del año 1987 y usted ha hablado de

1986. Mis cifras son parecidas a las de usted. Acabamos el año 1986 con 64.208 efectivos totales, según mis cifras, y el año 1987 lo acabamos con 53.583, aproximadamente uno ocho mil y pico menos.

Aprovecho —y perdone, señor Presidente de la Comisión— para decirle al señor Rebollo que las jubilaciones voluntarias han sido 7.067, que es una de las preguntas que no había contestado.

El señor **PRESIDENTE**: Quizá, señor Navascués, pueda responder a la última parte de la pregunta del señor Trillo respecto a la variación que se ha producido en esa cifra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE PERSONAL Y ORGANIZACION DE RENFE** (Navascués Poyo): Exactamente lo que estaba diciendo. Aproximadamente unos nueve mil menos, lo cual digamos que es un cambio que hay que valorar por qué se produce así, sin conflictividad especial, cuando la conflictividad en otros sectores es tan alta, y es porque hay muchas personas que teniendo el derecho, por último año, a jubilarse con un 2 por ciento de descuento por año de cotización y por año de antigüedad que les falta, están en 10,3 cuatrienios de cotizaciones, es decir, que prácticamente a los 59 años aproximadamente, por los cálculos que tenemos, se permite a un trabajador ferroviario, que ha estado en una empresa que lo ha cotizado prácticamente todo, jubilarse con una pensión de 2,2 más alta de la media del país.

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

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Es interesante a efectos de que se conozca por la opinión pública. Ustedes en cinco años exactamente —valga la expresión y sin que se tome «ad pedem litterae», ni mucho menos— se han quitado de en medio a un tercio del personal de la RENFE, más o menos; de 74.000 a 53.000, y estos señores siguen viviendo, siguen cobrando y no están quejosos. Por favor, patenten el sistema, porque, a lo mejor, le podría interesar al empresariado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navascués, por la información facilitada a esta Comisión.

Se suspende la sesión por cinco minutos. (Pausa.)

— **CATEDRÁTICO DE TRANSPORTES DE LA ESCUELA SUPERIOR DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS (A SOLICITUD DEL G. P. POPULAR)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la Comisión con la comparecencia de don Rafael Izquierdo de Bartolomé, Catedrático de la Escuela Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, de Madrid, que ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular.

Para formular las preguntas correspondientes, tiene la palabra, en nombre de este Grupo, el señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Señor Izquierdo, como vengo apreciando que está usted aquí desde las nueve o diez de la mañana, habrá tenido ocasión de atender a las comparecencias de los cargos del Ministerio y de los altos cargos de la Red Española de Ferrocarriles.

El motivo de solicitar su comparecencia en esta Comisión ha sido fundamentalmente por su doble condición de Catedrático de la Escuela de Ingenieros de Caminos y, muy especialmente, de conceder a fondo de la problemática del transporte y, más especialmente todavía, de la problemática del transporte dentro de la Comunidad Económica Europea.

En este sentido y por aquello de que los encargos lo primero para que no se olviden, voy a efectuarle una pregunta, en primer lugar, que me ha solicitado el Grupo Parlamentario de Minoría Catalana, que desgraciadamente no puede estar presente esta tarde. Seguramente conoce que la Generalitat ha efectuado un estudio de factibilidad y un estudio de interés comunitario de una nueva línea de acceso internacional de la frontera francesa a Barcelona, y con ancho internacional como es lógico.

¿Qué opinión le merece dicho tipo de estudios y qué importancia tiene esta conexión desde su punto de vista para España y para su integración en Europa?

Seguramente no le habrá pasado desapercibido que, a lo largo de toda la mañana, un denominador común de casi todas las intervenciones ha sido muy especialmente el tema del ancho europeo. Con independencia de la postura que adoptemos en su momento cada uno de los grupos parlamentarios que integran esta Comisión respecto a las propuestas de resolución en el PTF, que quizá no sea el momento de desvelar, nos gustaría conocer, y que lo conociera esta Cámara, si desde un punto de vista nacional considera usted que el PTF, el que estamos debatiendo aquí, practica un plan de modernización de los ferrocarriles españoles y de adaptación de unas nuevas tendencias europeas; cuál es en definitiva su opinión sobre el actual ferrocarril español.

Se ha hablado mucho en el día de hoy sobre la alta velocidad. En reiteradas ocasiones algunos Diputados hemos solicitado que se nos aclare lo que es realmente la alta velocidad. Pregunta: ¿Cuál es la situación actual del ferrocarril de alta velocidad en Europa? ¿Cuál es su opinión respecto a lo que en España se viene considerando la alta velocidad?

Presidiendo las razones de prestigio a las que esta mañana en algunos momentos aludían algunos Diputados, entre ellos yo, sobre la conveniencia o no de la alta velocidad del ramal de Andalucía, ¿considera rentable la alta velocidad? Me refiero a los términos de rentabilidad en que nos entendemos los ingenieros, no a la rentabilidad política aunque estemos en el Congreso de los Diputados. En el caso de España, ¿considera adecuado, desde el punto de vista de rentabilidad, lo previsto en el PTF para la alta velocidad? El Plan de transportes ferroviarios infor-

ma que la continuidad del tráfico ferroviario a través de ancho de vía diferente está asegurada técnica y económicamente. ¿Usted considera que está asegurada técnica y económicamente esa continuidad de tráfico según lo previsto en el Plan de transportes ferroviarios? ¿Cree sinceramente que el PTF va a facilitar la integración de España a los distintos ferrocarriles europeos? Señor Izquierdo, si nosotros adoptáramos un ancho europeo en algún que otro tramo o proyecto de interés comunitario —estoy pensando en un Barcelona-Madrid-Lisboa y una bajada a Algeciras con la eventual conexión con Africa en su momento y, a lo mejor, continuar la y griega hasta la frontera de Irún—, ¿considera que esto sería factible?

Quiero recordar que esta mañana nos decía el Director General de Infraestructura del Transporte, señor Alcaide, que esto supondría un billón de pesetas, si mis datos no fallan. Desearía que nos lo confirmara, dado su conocimiento de las Comunidades. A lo mejor con fondos del FEDER se podría pagar un 60 por ciento, o quizá más, del costo de esta nueva inversión, con lo cual ya sería una inversión de 400.000 millones de pesetas, que a lo largo del PTF sería, si no rentable, a lo mejor interesante. Y lo que es más lógico, si hemos optado por la adaptación de tecnologías europeas de alta o gran velocidad —eso tendrá que aclarármelo usted—, sería más razonable adaptar las tecnologías europeas con el ancho de vía europeo, por lo menos en estos trozos, y no intentar adaptar tecnologías europeas al ancho de vía español. Porque, según los datos que tiene este Diputado, eso supondría, con independencia de la falta de seguridad en el éxito, un proceso de experimentación yo diría que demasiado oneroso para el invite que estamos enfrentando con vistas a 1992.

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

El señor **GRACIA PLAZA**: Agradezco su presencia.

Tengo delante de mí lo que usted califica de fallos fundamentales del PTF del que, por otra parte, dice que es una buena propuesta. Pero yendo directamente a la literalidad de lo que tengo delante, se refiere a que no se ha previsto, y lo da como el principal fallo, la adaptación de nuestra red al ancho europeo en los itinerarios de interés europeo. Me voy a referir estrictamente a esta opinión. Las preguntas van, pues, en esa dirección.

¿Qué proceso de adaptación al ancho de vía europeo es el que usted estima que sería el más adecuado? ¿La sustitución paulatina eligiendo un trazado determinado? ¿La creación de una nueva línea paralela a las existentes, con las correspondientes estaciones de enlace? ¿En cuánto tiempo sería necesario evaluar el proceso transitorio? ¿En cuánto se valoraría, en términos de grandes números, la aplicación del procedimiento? ¿En cuánto estima usted que esto incrementaría el tráfico que está previsto captar con el actual Plan de transportes ferroviarios?

Creo entender que usted es un experto en tecnología ferroviaria. Desde su punto de vista, como experto, la pregunta es: ¿Qué evaluación hace respecto a la apuesta por una tecnología de cambio de ancho de eje?

La última pregunta es si conoce los informes que en su día elaboró aquello que se llamó «comisión de espartos».

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Mazzarasa. Le ruego sea breve, señoría.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Señor Izquierdo, le voy a hacer la siguiente pregunta: teniendo en cuenta las posibilidades existentes, los costos que implicaría y los tráficos que conllevaría, si usted tuviera que unir Asturias y Cantabria con el Mediterráneo, ¿lo haría a través de Bilbao o lo haría a través de una línea paralela al Ebro por Soria y Teruel? ¿Cree usted que desde el punto de vista de rentabilidades económicas es una solución más viable hacer pivotar el conjunto de la cornisa cantábrica en Bilbao para unirla a través del valle del Ebro?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Izquierdo para contestar a las preguntas de SS. SS., agradeciéndole su presencia en esta Comisión.

El **CATEDRÁTICO DE TRANSPORTES DE LA ESCUELA SUPERIOR DE INGENIEROS DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS DE MADRID** (Izquierdo de Barolomé): Gracias, señor Presidente.

Antes de contestar a las preguntas formuladas quiero decirles, al menos, que mi papel en este foro es en cierta manera algo muy particular ya que no he formado parte de RENFE, no he participado en el PTF ni formo parte tampoco del Ministerio de Transportes, por lo que, en general, muchas de las opiniones que yo pueda aportar son totalmente personales.

Sí quiero señalar que para mí ha sido realmente enriquecedora mi presencia aquí a lo largo de toda esta jornada, ya que todas las intervenciones me han sido de gran utilidad, no sé si para aclararme dudas o para aumentármelas; ése es uno de los problemas que en este momento me planteo.

Voy a ir pasando a contestar a las preguntas como catedrático de transportes. La pregunta de Minoría Catalana la voy a dejar para el final para seguir un proceso más lógico y más sistemático.

Quiero decirle al señor Gracia que posiblemente no le pueda contestar a algún tema porque no soy experto en tecnología; mi especialidad es más bien la de planificación, política y economías, no tecnología. Lo único que podré hacer es expresar una opinión personal, pero sin fundamentación. Siento, en ese sentido, no poder contestarle.

Comenzando con la primera pregunta de Coalición Popular, que ha formulado el señor Trillo, sobre si considero que el Plan de transporte ferroviario realmente constituye un plan de modernización y cuál es mi opinión sobre el actual ferrocarril español, yo debería decir que el ferrocarril español actual lo considero viejo, un ferrocarril obsoleto, que no ha respondido a las exigencias actuales de la demanda, que se encuentra en las puertas del siglo XXI con una tecnología y con unas técnicas de explotación del siglo XIX y que no es de extrañar, por consiguiente, que sus cuotas de mercado hayan ido disminu-

yendo cada vez más frente a la carretera y que su participación en el transporte terrestre, tanto en lo que a viajeros como a mercancías se refiere, haya llegado a alcanzar aproximadamente el 10 por ciento.

Agradezco mucho al señor Presidente su gran sinceridad, lo celebro, y le felicito por ello, porque nos ha dicho prácticamente lo mismo, es decir, RENFE funciona mal, funciona muy mal, lo ha dicho con esas dos palabras. Creo que con eso está dicho todo y que se afirma lo que yo he expresado.

Sin embargo, me gustaría hacer un análisis retrospectivo de todo el proceso que se ha venido siguiendo desde la década de 1960, para ver en qué contexto nos estamos moviendo y que creo que justifica esta situación que he comentado anteriormente.

A lo largo de los 20 últimos años, RENFE ha tenido 9 presidentes, 8 si quitamos al señor Guzmán que estuvo mes y medio escaso, cada uno de ellos prácticamente con una media de menos de 3 años; cada uno de los presidentes, además, ha ido intentando poner en marcha un plan de modernización sin haber llegado nunca a conseguirlo. Creo que no ha sido el procedimiento adecuado para poder establecer una verdadera planificación. Hay una ausencia, por consiguiente, total y real de planificación como tal, como un proceso de reflexión, y las actuaciones se han limitado prácticamente a la formulación de una serie de programas de inversiones, faltando esa reflexión seria, profunda, y una definición de un escenario ferroviario que necesitaba nuestro país, máxime cuando a partir del año 1975 emprendíamos un camino inexorable de integración en la Comunidad Europea. El resultado de ese proceso es patente, y ya lo he expresado anteriormente.

Lo que yo me pregunto es si realmente hemos roto esa tendencia o si estamos en una situación más o menos parecida; eso a pesar del idealismo que el Presidente de RENFE ha manifestado esta mañana. Ese es un punto y una reflexión que yo me formulo a mi mismo.

Contestando a la pregunta de cuál es mi opinión sobre el Plan, creo que es eminentemente contradictorio, porque siendo un Plan realmente innovador, que lo es, introduce a la vez, creo que de una forma desordenada y poco precisa, como podemos comentar posteriormente, el nuevo concepto de alta velocidad (no sé si la innovación es la alta velocidad o es la apertura de Andalucía occidental, que creo que son dos temas que se están mezclando y que son muy distintos del problema que estamos analizando).

Pues bien, frente a este carácter innovador del Plan, dada la introducción de la alta velocidad, que supone una ruptura con relación a todos los planteamientos anteriores, considero que es un plan involucionista, es un plan que se cierra a sí mismo, que está hecho dentro de nuestras propias fronteras y que, además, ignora totalmente el fenómeno de integración comunitaria y no considera, en ningún momento, el papel que el «nuevo» ferrocarril —y digo nuevo entre comillas— que quiere plantearse puede jugar como instrumento de cohesión económica y social, término realmente de moda a nivel comunitario, como instrumento también que contribuya a esta unifi-

cación del mercado interior prevista para el año 1992 y como instrumento de integración de regiones periféricas, como es el caso de España, que es importante.

Me asombra, en ese sentido, que entre las directrices y objetivos que figuran en el Plan no se haga una mención al papel del ferrocarril en ese contexto comunitario, solamente se cita —y voy a leer cuatro o cinco líneas rápidamente— textualmente que «teniendo en cuenta el previsible incremento de los tráficos internacionales de mercancías, como consecuencia de la incorporación de España a la CEE, debe atenderse especialmente a la problemática de los cambios de ancho de vía mediante el dimensionamiento adecuado de las estaciones fronterizas y el desarrollo de las técnicas utilizables».

Esto prácticamente me dice muy poco y demuestra que es un plan hecho totalmente a espaldas de Europa, que en vez de facilitar nuestra integración comunitaria, nos aísla todavía más de la Comunidad y no se adapta, por consiguiente, a las tendencias europeas, tal como S. S. me preguntaba. Además, creo que esta ignorancia del fenómeno comunitario ha sido puesta de manifiesto durante las sesiones de esta mañana, y tanto el Presidente de RENFE como el Director General de Infraestructura creo, por lo que se ha expresado esta mañana, que no conocen a fondo este proceso de integración europea y sus posibles efectos, quizá porque consideren que el Plan debía ser hecho como se ha hecho, más bien en el Ministerio y no dentro de la propia empresa; es un tema en el cual no entro.

Creo que un plan de 2,1 billones de pesetas, que, con acierto, quiere introducir la alta velocidad para adaptarse a todas las exigencias europeas, que tiene ya en puertas el año 1992 con la instauración del mercado interior, con la liberalización del transporte por carretera, que le va a hacer una competencia realmente grande, que debe prever el posible enlace —quizás utópico también, estoy conforme con lo que se ha dicho esta mañana— con África a través del enlace fijo del Estrecho de Gibraltar, a mi juicio debe ser un plan que introduzca un nuevo concepto de ferrocarril europeo, de ferrocarril paneuropeo. Hasta aquí hemos hablado esta mañana, pero no nos hemos metido a considerar qué es un ferrocarril europeo, lo analizaremos posteriormente. Este ferrocarril paneuropeo, en estos momentos, a nivel de Comisión, está en los primeros inicios de discusiones, quizá no se lleve a efecto, pero está sobre el tapete de las instituciones comunitarias, incluso la posibilidad de que en un futuro haya una gestión integrada de toda la red de alta velocidad en Europa, con independencia de nacionalidades o territorialidades. Creo que esto es importante, porque lleva consigo también una unificación de todo el material rodante, lo cual puede tener muchas implicaciones a nuestros efectos.

No quisiera extenderme, pero creo que es interesante, (y quizás es el defecto que tenemos los que nos dedicamos a la docencia) señalar tres hitos que considero importantes y básicos dentro de la historia de los ferrocarriles en España, que considero convenientes sacarlos a relucir. Uno es el excelente informe económico y técnico —con un fallo, como ahora comentaremos— de 1844 de los hermanos Subercase y de don Calixto Santa Cruz so-

bre las condiciones bajo las cuales se debían autorizar las concesiones a las empresas ferroviarias. Es un modelo de informe, actual, que en su mayor parte se puede leer ahora, y ya me gustaría que muchos de los informes que redactamos actualmente los que nos dedicamos a esta materia tuvieran el rigor y el alcance que tiene éste, y que por desgracia la legislación de 1855, 1877, etcétera, no incorporó totalmente, suponiendo una regresión frente a los principios que instauraba este informe.

Es en este informe que saco a relucir donde queda establecido el ancho español en seis pies, no por motivos, como muchas veces la opinión pública ha comentado, estratégicos, sino más bien por un aumento de velocidad, de estabilidad, de seguridad, porque se consideraba que a mayor separación de carriles la estabilidad, la velocidad y la seguridad eran mayores; luego, a lo largo de la historia, se ha visto que no era cierto. Pero ese fue un fallo que realmente estamos todavía viviendo. Quizá seamos los nietos de esos abuelos que lo vivieron, como ha expresado el señor Martín Baranda anteriormente.

El siguiente hecho, para mí importante, es señalar la actuación que en materia ferroviaria tuvo Cambó. La actuación de Cambó, entre los años 1914 y 1920, durante sus ocho meses de permanencia en el Ministerio de Fomento y cuando posteriormente siguió trabajando en los temas ferroviarios, supuso un gran avance para la política ferroviaria. Realmente fue él quien con su esfuerzo y con muchos problemas logró que se pusiera en marcha el proceso de nacionalización de los ferrocarriles y el Estatuto Ferroviario de 1924.

Quisiera recoger también unas frases de Cambó, que creo que puede ser muy actual en estos momentos. Las pronunció en un discurso en el Instituto de Ingenieros Civiles, en febrero del año 1921, donde dice lo siguiente: En España en esta materia ferroviaria, como en tantas otras, somos una excepción —no sé si esto lo llevamos en la sangre—. Tuvimos una visión inicial genialísima. En ningún país, en la iniciación de los ferrocarriles, se tuvo una visión comparable a la de los ingenieros que redactaron el famoso informe del 44. Pero así como en los demás países a medida que se pusieron de manifiesto las trascendencias del ferrocarril actuó el poder público para que su legislación se ajustara a tal trascendencia, en España hemos hecho exactamente todo lo contrario. A medida que se pusieron de manifiesto las trascendencias del ferrocarril, esas trascendencias de interés público, el Estado se ha ido ausentando de su intervención, de su dirección en la política ferroviaria. Y así vemos, señores, cómo lo mejor de nuestra legislación ferroviaria es lo primero y que la legislación del 55, del 56, etcétera, representa una regresión respecto a la del 44.

Me salto unas cuantas líneas y sigo: Y llegamos, señores a que cuando el intervencionismo se pone de moda y sentimos también en España la necesidad de vestirnos con el traje que está de moda en el mundo, el intervencionismo del Estado toma una dirección lentamente equivocada y olvida por completo la situación de las grandes redes estructurales de la vida económica española. Olvida las grandes líneas, las que representan la esencia de

toda su vida económica, para concentrar su actuación en la eventualidad de la construcción de ferrocarriles secundarios.

Creo que este párrafo del discurso de Cambó es bastante elocuente. Y lo enlazo ya con el tercer momento o el tercer hito, que para mí es el momento actual. Para mí el momento actual es un momento grave, de una toma de decisión importante, y no solamente importante sino que yo diría que trascendental, que sería nuestra incorporación al ancho de vía europeo. Creo que de no hacerlo ahora —e iremos comentándolo posteriormente— perderemos definitivamente el tren y nuestra red puede quedar reducida a una red secundaria, a pesar del esfuerzo inversor que haga el Estado. Señorías, no tomemos la dirección equivocada que señalaba directamente el señor Cambó.

Quiero por consiguiente, señores Diputados, expresar mi opinión personal sobre este Plan de transporte ferroviario. Es un plan pobre, tímido, que nace desfasado y que nos aísla de Europa, y todo ello por el módico precio de dos billones de pesetas.

Su señoría también me preguntaba mi opinión sobre la alta velocidad; la alta velocidad en Europa, la alta velocidad en España, la rentabilidad, etcétera. Voy a contestar prácticamente en bloque a la mayor parte de estos puntos.

¿Qué es la alta velocidad? Esta es la primera pregunta que me formulo, porque si en estos momentos se sigue planteando qué es la alta velocidad, después de seis o siete horas de debate, me da la impresión de que todavía no sabemos realmente qué es la alta velocidad, de qué se nos está hablando con la alta velocidad. Desde luego para el usuario la alta velocidad nada tiene que ver con velocidades máximas ni comerciales. Lo único que le interesa, como en el caso París-Lyon, es coger el tren en Lyon o en París y recorrer 410 kilómetros en dos horas menos cinco minutos, de centro a centro. Para el usuario la alta velocidad es ésta. Pero desde nuestro punto de vista la alta velocidad es un nuevo producto ferroviario que supone una dimensión del ferrocarril que supera la velocidad de los 200 kilómetros-hora que, como han puesto de manifiesto los técnicos, representa el techo actual de velocidad, con las actuales características o «standard» geométricos de nuestra vía, por cuestiones de peraltes, de instalaciones de seguridad, de radios, de pendientes, etcétera.

Estamos hablando de alta velocidad en velocidades superiores a los 250 ó 300 kilómetros por hora, lo cual requiere, por consiguiente, nuevas instalaciones, nuevas vías, nuevo material; es decir, un nuevo sistema de transporte, como esta mañana señalaba muy acertadamente el Presidente de RENFE. Es un problema que posiblemente —y eso también lo podemos comentar posteriormente— debe de intentar compatibilizar el transporte de viajeros y de mercancías. Y las cuestiones técnicas inciden muchas veces en que se elijan soluciones como la de Francia, que solamente está diseñada para transporte de viajeros o como los de Alemania e Italia que prevén también el transporte de mercancías, aunque hay que señalar que no para todo tipo de mercancías, lo cual puede inducir a error. Es decir, en estos momentos en Alemania la alta ve-

locidad se está decantando exclusivamente en el sentido de que por sus líneas se transportarán mercancías ligeras, muy selectivas y con muy poco peso, a efectos de poder compatibilizar la infraestructura de viajeros con la de mercancías; es decir, que pueda ser compatible. Es un problema de decisión si se formula de una forma o de otra.

Quisiera distinguir en este proceso evolutivo, y tengo que hablar de él porque quiero completar la información que el Presidente de RENFE ha dado esta mañana, un punto que él no ha tocado y que quizá para mí es el más importante. En primer lugar, el ferrocarril de alta velocidad surge de forma muy puntual, para solucionar un problema concreto, específico, un problema de capacidad, un problema de explotación, en la zona de París y Lyon. Y aprovechando precisamente ese problema de capacidad es cuando se piensa en introducir una mejora de calidad, que se traduce en una reducción de tiempo y en un aumento de velocidad. Por tanto, ésta es la forma cómo se diseña, para estas velocidades máximas de unos 270 kilómetros por hora, el París-Lyon, que exige, por consiguiente, una vía de nueva construcción.

El éxito que ha obtenido el París-Lyon ha llevado a ir expandiendo esta línea, pero no ya por motivos de capacidad sino por motivos de calidad. Así vemos como el TGV atlántico empieza a surgir, prolongando el París-Lyon, a través de París, hacia Le Mans por un lado y hacia Tours por otro lado.

A su vez, Alemania, con tecnologías distintas, empieza a estudiar la construcción de dos ramales de alta velocidad a más alta velocidad, como esta mañana se apuntaba, a 300 ó 350 kilómetros hora entre Mannheim y Stuttgart. E Italia también intenta mejorar todo su trazado, para adaptar la «direttissima» Florencia-Roma con velocidades de este tipo.

Existen estos esfuerzos aislados y puntuales que van surgiendo a lo largo de Europa. Cuando el problema es precisamente que, a partir del éxito que han tenido en el caso concreto de Francia, y después de estos intentos de mejora de capacidad, empiezan a expandirse estas redes y estos proyectos de redes y empieza a configurarse —y ahí es donde esta mañana nos hemos quedado— una red europea. Y eso es lo que para mí es lo más importante. Se promueve un nuevo ferrocarril, con unas características nuevas; en este momento no sé si este nuevo ferrocarril va a captar nuevos mercados y ésta era la preocupación que tenía el Presidente de RENFE cuando se preguntaba si un ferrocarril con el ancho europeo nos iba a servir para captar más tráfico. No lo sé. Si estamos hablando en estos momentos de un nuevo producto posiblemente haga falta un nuevo mercado y es difícil, sin haberlo hecho ningún Estado, hacer previsiones o pronosis de lo que podríamos atraer a este nuevo ferrocarril, que para mí es un modo de transporte que nada tiene que ver con el ferrocarril actual.

Es el caso, además, de lo que ha pasado con París-Lyon, que nadie podía esperar el éxito que ha tenido desviando el tráfico aéreo hacia el ferrocarril y que asimismo ha desviado tráfico de la carretera hacia el ferrocarril. Son nuevos productos que harán falta vender dentro de esa ac-

ción comercial agresiva de la que esta mañana hemos estado hablando. Como digo, es esta configuración de red europea la que en estos momentos se empieza a pegeñar, pero no solamente a pegeñar sino que ya están aprobados varios proyectos en curso. Si en el momento actual nos fijamos en esta red, como les he dicho anteriormente, tenemos que los cinco Ministros de Bélgica, Holanda, Alemania, Francia y Luxemburgo ya han aprobado recientemente, hará tres o cuatro meses, la extensión del París-Lyon a Lille, para enlazar con Calais y con el futuro enlace fijo de La Mancha, por un lado; por otro lado, desde Lille hasta Bruselas con un ramal hacia Amsterdam (por un lado Amsterdam y Rotterdam) y por otro lado hacia Colonia, para enlazar con la red alemana.

En los últimos estudios que bajo los auspicios de la Comunidad Europea se han realizado por tres institutos, quizás los tres institutos europeos más importantes, el NBI, de La Haya, el DCVRL, alemán, y otro de París, se ha hecho ya un estudio general de cuál puede ser el programa, el plan o el esquema director de la red europea en los años 2000, 2010, etcétera, en el cual se enlaza la red italiana, la red alemana con el TGV francés por el Norte y con enlaces transversales totalmente. Es decir, que en estos momentos —y si alguien está interesado podemos ver los gráficos— se ve claramente el diseño de red que se está previendo. El 9 de noviembre pasado el Gobierno francés aprobó la prolongación de Lyon-Valence y está en fase de estudio la prolongación hasta Marsella. Es un proceso que tiene sus grandes problemas, tiene problemas de adaptación de tecnología alemana y francesa, la adopción de cuál va a ser el vehículo futuro —cada uno quiere jugar su baza comercial en ese sentido—, problemas de adaptación de tensiones, problemas de adaptación de material, etcétera, pero en estos momentos están en fase de estudio y posiblemente en una etapa posterior se pueda llegar a acuerdos para definir esos vehículos y ese material del futuro.

Por tanto, yo creo que ése es el ferrocarril paneuropeo, es el ferrocarril que comentaba anteriormente que incluso se desea que pueda ser explotado en régimen por una empresa que no tenga nada que ver con las empresas nacionales. Entonces, si se está configurando esa red europea, nuestra no integración —y enlace con los otros temas del ancho europeo porque creo que hay que enlazarlos totalmente, perdóneme si hago un revoltijo— con la red europea realmente nos deja totalmente aislados de ese proceso, con independencia de las implicaciones, que también comentaremos, de que a lo mejor no podemos acoger a las tecnologías europeas, a los «pool» europeos de material. Hay que considerar que hasta esos momentos estamos hablando de que el problema lo tenemos resuelto de España hacia Europa, pero realmente ésta es una pequeña parte del problema, el problema está de Europa hacia España, y Europa hacia España no va a entrar si seguimos teniendo el ancho diferente. Este es un problema realmente grave, y no nos podremos incorporar en estos procesos.

Esta mañana se ha hablado del dictamen y del proyecto de resolución del Parlamento Europeo en el cual se

piensa en la posibilidad de creación de consorcios internacionales a efectos de conseguir unas economías de escala en todos los procesos tecnológicos semejantes al proceso seguido concretamente en el Airbus. Ahí hay una serie de ventajas que vamos a desaprovechar y vamos a perder esas economías de escala. Además, ocurre otra cosa y es que si nosotros instauramos nuestra propia tecnología, que es muy caro, ¿a quién se la vamos a vender luego? Nos la quedaríamos para nosotros solos; ni siquiera creo que la podríamos vender en Africa. Vamos a hacer una tecnología exclusivamente para nuestro ancho y eso realmente es caro. Todos estos aspectos deben tenerse en consideración en los estudios de viabilidad económica. Se está hablando de la falta de unos estudios económicos y unos estudios de factibilidad del ancho europeo, aspectos que realmente hay que incorporar. El tráfico, indudablemente, es uno de esos factores, pero otro elemento en cualquier análisis coste-beneficio, análisis multicriterio o cualquier sistema de evaluación que nosotros podamos realizar exige incorporar todos estos efectos, que no son efectos sociales, sino realmente tangibles. Esos pueden ser realmente importantes pero son desconocidos. Usted me preguntaba cuál es el tiempo transitorio, cuál es la valoración y cuáles son los incrementos de tráfico. Yo no los he estudiado, no es misión mía estudiarlo, y yo no he podido encontrar ningún estudio, o no he tenido acceso a ellos. Por tanto, me falta toda esa información. Siento tenerle que contestar que no lo sé.

Me ha preguntado el señor Trillo cuál es la respuesta española a este planteamiento. La respuesta española a través del PTF es compleja, no es clara, y yo llegaré a una conclusión que pondré sobre la mesa claramente, porque se ha empezado a mezclar un proyecto que realmente era necesario y que es importante, un nuevo acceso a Andalucía por Brazatortas-Córdoba. El PGF inicial lo apuntaba a 160 y después a 200 kilómetros por hora, pero de repente sobre la marcha se cambia a 250 y es curioso, porque si cogemos el folleto del plan, vemos que entre los objetivos que se fijan está claramente el de los 200 kilómetros por hora, en plan taxativo en las nuevas variantes, y en los desdoblamientos a 160 mínimo, es decir, que se puede llegar a los 200. En el punto 4.2, cuando se habla de servicios de viajeros me está hablando también de velocidades máximas de 160 a 200 y cuando ya casi hemos terminado de leer el Plan, nos encontramos en el punto 6.1, en las actuaciones en infraestructura, que en el nuevo acceso a Andalucía se habla de posiblemente 250 kilómetros por hora y en las dos variantes se dice que la velocidad será de 200 y en algún tramo de 250. Aquí es donde ya me empiezo a organizar el lío mental. ¿Es el Plan de 200, de 250, en todo el tramo? Luego nos encontramos con unas sorpresas enormes, porque resulta que no sabemos si Barcelona-Lérida o Lérida-Zaragoza también se van a habilitar a 250. Estoy conforme con que la planificación en estos momentos no debe ser rígida, debe ser flexible pero hasta cierto punto, es decir, debe ser consciente, racional y saber a dónde vamos; lo que no puede ser es que de la noche al día nos levantemos diciendo: a ver qué tramo se habilita hoy a 250. Creo que es un pro-

blema serio, es un problema de futuro; es un reto importante que hay que estudiar detenidamente.

Por otro lado, al principio se hablaba de alta velocidad, los 250 kilómetros por hora, en Brazatortas-Córdoba; se nos ha dicho posteriormente que se alargará, me parece lógico y debe ser así, desde Brazatortas a Madrid, y posiblemente hasta Sevilla. Se está configurando ahí una especie de líneas aisladas que no entiendo.

Me gustaría decir al Presidente de RENFE, aprovechando la amabilidad de su asistencia, que así como...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Izquierdo, le ruego que no se dirija a personas que no sean Diputados. Su diálogo es exclusivamente con los señores Diputados.

El **CATEDRÁTICO DE LA ESCUELA DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS DE MADRID** (Izquierdo de Bartolomé): Perdóneme, es mi primera comparecencia y no conozco la mecánica.

El señor **PRESIDENTE**: No tiene importancia.

El **CATEDRÁTICO DE LA ESCUELA DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS DE MADRID** (Izquierdo de Bartolomé): El Presidente de RENFE —eso sí puede decirse—, manifestaba que él preveía el plan de alta velocidad con tramos aislados, Madrid-Sevilla, quizá algún otro, etcétera. Yo creo que el planteamiento no es ése; el planteamiento es que estamos viendo cómo se está desarrollando una red europea, y lo que tenemos que hacer para evitar el efecto que puede tener en el plan es un Plan de alta velocidad. Es decir, si yo pudiera formular una propuesta, la que haría sería: es preciso en este momento hacer un plan de alta velocidad, que se sepa a dónde vamos, lo que queremos, cuáles son las líneas que se van a habilitar a esa alta velocidad. No hemos hablado del ancho europeo; estamos hablando exclusivamente de la alta velocidad. Se da otro problema. Si resulta que estamos haciendo inversiones en infraestructura para que se pueda circular en un pequeño tramo a 250 kilómetros por hora, esto qué quiere decir, ¿que vamos a utilizar material de 200 kilómetros? Entonces, ¿para qué hemos despilfarrado y hemos hecho tramos para 250 que no se van a utilizar? «Contrario sensu», si realmente adquirimos material para poder ir a 250 kilómetros por hora, resulta que no lo vamos a poder utilizar nada más que en unos pequeños tramos. Yo tengo una confusión de ideas realmente grande, y creo que son ideas que no están maduras porque ha sido la tónica de todo el debate de esta mañana.

Desde este punto de vista, yo creo que ante esta tendencia europea de diseño de una red de alta velocidad, lo que se debía formular es un replanteamiento rápido, establecer un plan urgente de alta velocidad que es necesario, con sus recursos, etcétera, y no una política de saltos, como he dicho anteriormente.

Debemos ser un poco conscientes de esto, porque una de las cosas que más me asombran son las grandes prisas que hay para contratación. Si se habla con contratistas y

con funcionarios del Ministerio, como yo he tenido ocasión de hablar —no sé si ellos podrán exteriorizar o no—, se da uno cuenta de que se va con unas prisas enormes, con unos cambios enormes, que está saliendo la cosa muy cara y posiblemente los 70.000 millones de presupuesto de los que se hablaba esta mañana van a quedar cortos, muy cortos, porque muchos proyectos que se están realizando en este momento no incorporan cerramientos ni revestimientos de túneles, etcétera, y posiblemente para esto se adapten nuevos proyectos complementarios. Esa es una realidad. No sé si los contratistas podrán comentar públicamente, pero esto es así.

A mí me da la impresión de que hay un deseo por parte de la Administración de consumir un acto para poder llegar a una situación irreversible. Yo creo que este problema es realmente grave.

En cuanto a la rentabilidad de la alta velocidad —no sé si me estoy extendiendo un poco, porque soy muy pesado, pero procuraré sintetizar—, indudablemente los estudios que se han hecho a nivel comunitario han puesto de manifiesto que sí. La rentabilidad financiera del París-Lyon es del 15 por ciento y la rentabilidad económica social es del 30 por ciento. En el del Atlántico sale el 13 y un 24 por ciento la otra. Además se da un fenómeno curioso y es que el efecto red juega un papel muy importante, de forma tal que nuevos ramales están aumentando la rentabilidad del proyecto global. Esto lo hemos podido observar personalmente en un estudio de la Generalidad, que se ha citado anteriormente, sobre el interés comunitario. Se ve cómo el efecto de una nueva variante aumenta la rentabilidad global.

En el caso de España ya he dicho anteriormente que no hay hecho ningún estudio. Esta mañana ha dicho el señor Alcaide que la rentabilidad Brazatortas-Córdoba era de un 7 por ciento. Lo creo totalmente. Lo que pasa es que esta cifra no tiene para mí un valor realmente válido. ¿Por qué? Porque estudiar con criterios de rentabilidad un proyecto aislado, da una cifra, pero si esa cifra no va acompañada de un análisis de sensibilidad, en el que se pueda ver cómo influye el valor del tiempo, etcétera, si evalúo el ahorro del tiempo con 500 pesetas hora o si lo evalúo con mil, con 800, etcétera, puedo sacar el resultado que yo quiera y, además, es válido desde un punto de vista de análisis costo-beneficio. Necesitaría compararlo con otras alternativas y quizá entonces sí nos serviría para definir esa red de alta velocidad española. Es decir, ¿es más rentable esto que si se aplicara una alta velocidad Madrid-Barcelona? Entonces sí se podría comparar. Haría falta comparar y utilizar los mismos baremos, el mismo valor de todas las variables en ese análisis coste-beneficios. Lo que sí creo es que dentro de esa rentabilidad del 7 por ciento haría falta desglosar, y eso es lo que no se nos ha dicho, dos aspectos que para mí son importantes: que puede ser rentable, no la alta velocidad, sino el nuevo acceso de Andalucía. Haría falta deslindar, dentro de ese 7 por ciento, qué corresponde a una innovación de alta velocidad y lo que supone exclusivamente la adaptación de un nuevo acceso por Brazatortas-Córdoba.

Me han preguntado también sobre el ancho europeo,

mi opinión, la continuidad, etcétera. Yo creo que ya se ha puesto de manifiesto que para mí constituye un error histórico la no adopción, por lo menos sin una justificación previa, de este ancho europeo. Se ha preguntado esta mañana si se habían realizado algunos estudios. No me parece muy seria la contestación del Director general de Infraestructura. Lo único que ha dicho es que por observaciones parece que sí y que no se ha hecho un libro blanco y textualmente dice: Es evidente y obvio que no es necesario. No creo que se pueda hablar de evidencia en estos términos sin tener una justificación realmente clara. Cuando se habla de ancho europeo no se habla de toda la red, sino exclusivamente de aquellos itinerarios de internacional que pudieran ser calificados de interés comunitario y esto lo enlazaré luego con el tema del interés comunitario.

A mí me ha dado la impresión de que no ha habido ningún estudio. Sí es cierto que la implantación puede crear muchos problemas y desde ese punto de vista creo que la contestación podrá servir también al señor Gracia. Yo creo que puede haber soluciones aunque esta mañana se han descartado. Se decía que realmente crea muchos problemas. Yo creo que precisamente el papel del ingeniero es buscar soluciones. Estos problemas se han planteado en otras redes europeas que han adaptado la alta velocidad con nuevas infraestructuras. ¿Qué ha pasado aquí con las carreteras? El problema será menor, pero ha pasado lo mismo. Cuando los planes REDIA teníamos las mismas infraestructuras, no eran nuevas; cuando las autopistas, ha hecho falta compatibilizar también la red actual con la red de autopistas y con la red de autovías. Problemas indudablemente habrá, pero esos problemas son resolubles.

El problema de los puntos de transferencia. Realmente si se prevé para viajeros, los puntos de referencia no crean ningún problema porque no es una red que vaya a atender pueblecito a pueblecito, sino que va a atender a las grandes ciudades exclusivamente. No hay este problema de intermodalidad. En mercancías, éstas van a ser muy selectivas, van a ser mercancías muy puras y de muy poco peso y sí se puede estudiar. Soluciones puede haber, pero hay que estudiarlas. Yo no puedo dar la solución, no las he estudiado y no me incumbe a mí su estudio; pero desde luego, tiene problemas.

En ese sentido, siento decir que el Presidente de RENFE no ha sido convincente en sus manifestaciones con relación al rechazo del ancho europeo, además, por su tono de voz, me da la impresión de que él tampoco estaba convencido de su afirmación. Ha sido muy vago todo lo que ha expresado: que no se consiguen nuevos mercados, —esa no es contestación—, que son más rentables otras inversiones. Tenemos que ver rentabilidad desde qué punto de vista, de tráfico, social, europeo, de integración, es decir, hace falta verlo. A corto plazo puede ser que sí, pero a largo plazo podemos perder mucho más. No está realmente claro que comercialmente no interese. Como gestor de la red, me parece muy bien que no le interese, pero hay otra serie de argumentos. Que es una razón de Estado, no lo sé; que es una razón política, no lo sé; pero des-

de este punto de vista yo creo que el momento actual, en el que se está con un PTF, en el que se plantea la alta velocidad, en el que se incorpora España a las Comunidades Europeas, lo que nos puede reportar beneficiarnos de una serie de ayudas comunitarias importantes y que pueden ayudarnos, a través de la ingeniería financiera, a financiar parte de esta nueva red, la instauración del mercado interior en el año 1992, que además consolida el Acta Unica Europea, etcétera, creo que constituye realmente un momento idóneo para poderlo hacer y en caso de que no se haga, el error puede ser de tipo histórico.

La continuidad no está resuelta. Esta mañana hemos visto con alegría que hay un nuevo Talgo entre Barcelona y Milán; pero se sabe la oposición que hay por parte de Europa a que se introduzcan nuevos Talgos porque las otras redes ferroviarias quieren una cierta contraprestación y no quieren que nuestro material, al que se pone muchas pegas, concretamente al Talgo, sobrepase unas determinadas velocidades, por los motivos que sea, pero siempre nos vamos a encontrar con esta situación. La situación más grave es que los trenes europeos no van a poder entrar en España de ninguna forma y no nos vamos a beneficiar...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Izquierdo, le ruego que haga un esfuerzo de síntesis, porque tenemos el tiempo limitado. Le ruego se ciña a las preguntas que le han hecho las señorías. Haga un esfuerzo porque vamos muy mal de tiempo.

El **CATEDRÁTICO DE TRANSPORTES DE LA ESCUELA DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS DE MADRID** (Izquierdo de Bartolomé): Termino en cinco minutos. El Talgo no está resuelto para los 250; posiblemente se llegue a 200. Los sistemas para mercancías, se ha dicho esta mañana que técnica y económicamente no están a punto y llevamos muchos años investigando sobre ello. De lo que no se ha hablado es de un tema, que es el coste o el sobrecoste que supone también el paso de las fronteras. El paso de las fronteras, sobre todo en mercancías, está suponiendo en estos momentos para un recorrido de 1.000 kilómetros del orden de una y veintantas pesetas la tonelada-kilómetro; es decir, un sobrecoste que encarece mucho la mercancía.

Hay una serie de aspectos que se han desechado y que hay que considerar realmente a la hora de hacer esta evaluación.

Una penúltima idea, que sigue siendo una frontera física. Si en estos momentos el libro blanco europeo de la comisión, aprobado ya en los consejos europeos de Milán y Luxemburgo, en 1985, prevé como paso previo de la instauración del mercado interior la desaparición de todas las fronteras físicas, administrativas, fiscales, etcétera, señores, realmente las diferencias de ancho sigue constituyendo una barrera física, es decir, que vamos en contra de este espíritu de integración y sigue siendo un estrangulamiento.

No quiero extenderme en esto ni del enlace de Gibraltar. A lo único que quería contestar es al interés comuni-

tario que me preguntaba, para terminar, el representante de Minoría Catalana. Aquí podríamos hablar bastante, pero voy a ser breve.

El interés comunitario, ¿cómo se organiza el interés comunitario? El interés comunitario es consecuencia de un intento de implantación de una política comunitaria de infraestructura a nivel comunitario dentro de las políticas de transporte que se empieza a dilucidar en los años 1972-1973, que todavía no ha llegado a cuajar por falta de una instrumentación económica que permita disponer de unas ayudas financieras que permitan alcanzar los objetivos y cuyos objetivos están siendo la disminución de estrangulamientos, la integración de regiones periféricas, la disminución de los costes de tráfico de tránsito, los enlaces de los corredores marítimos terrestres y, lo que es importante, el acondicionamiento de las relaciones a un alto nivel de servicio entre grandes ciudades y concretamente, la instalación de la alta velocidad. La alta velocidad es un objetivo totalmente de la política como infraestructura y uno puede acoger o podrá acogerse y cuando estén instrumentadas todas esas ayudas financieras se podrá acudir a estas ayudas para solucionar el problema de financiación.

¿Cuáles son los criterios? Los criterios para seleccionar esos proyectos son la evaluación del interés comunitario, metodología que ha desarrollado ya en estos momentos la Comunidad, que está en fase de aplicación y que por primera vez se ha aplicado al caso concreto del ferrocarril de la Generalidad de Barcelona hacia Francia, hacia una localidad junto a Perpignan.

¿Cuál es el interés comunitario? Se ha visto en ese estudio que efectivamente la rentabilidad, desde un punto de vista del interés comunitario, lo que influye este nuevo ferrocarril en el tráfico internacional exclusivamente, es decir, no repercusión nacional, en ese punto de vista, hay una rentabilidad del interés comunitario del orden del 13 al 16 por ciento, según las distintas hipótesis que se están estableciendo, superior a la rentabilidad desde un punto de vista nacional por todo el efecto que tiene. Es un estudio, que se ha hecho con criterios, con un método aceptado en estos momentos por la Comisión y ha sido la primera vez que se ha aplicado en plan práctico, que ha dado bastante buen resultado y ahí está el estudio y ahí están los resultados.

No me voy a extender nada más, porque podría estar aquí mucho más tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo, por la abundante información que nos ha proporcionado.

— **DEL PRESIDENTE DE LA ASOCIACION DE EMPRESAS CONSTRUCTORAS DE AMBITO NACIONAL (SEOPAN)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar, sin levantar la sesión, dado la hora, a la siguiente comparecencia del Presidente de SEOPAN, señor Durán.

Señorías, estamos en la última comparecencia de esta tarde en la persona del Presidente de la Asociación de Empresas Constructoras de Ambito Nacional (SEOPAN), señor Durán, a quien agradecemos su presencia en esta Comisión y damos la bienvenida a la misma. Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para formular las preguntas, tiene la palabra el señor Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA**: Buenas tardes. Gracias por su asistencia.

Dos preguntas muy simples: ¿Cómo se valora desde la organización a la que usted representa la existencia de planes como el que estamos discutiendo respecto a su propia organización interna, respecto a su propia planificación y respecto a sus propias previsiones de futuro?

La segunda pregunta: A la vista del plan y de la cuantía de las inversiones de las tecnologías a aplicar, ¿cómo evalúa usted la situación de las empresas españolas —si existen muchas, pocas o suficientes— para afrontar el Plan de transporte ferroviario desde la perspectiva que a ustedes les interesa?

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: A efectos estrictamente de información a estas alturas de la tarde, ¿considera el señor Durán que este Plan de transportes ferroviarios supone una inversión cualitativa —no cuantitativa— mayor, menor o igual a la de planes anteriores?

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Acabamos de oír la información que nos ha proporcionado el señor catedrático y se ha referido permanentemente a la resolución del Parlamento Europeo sobre la red europea de trenes de gran velocidad que creo que afecta también directamente al régimen de adjudicaciones de obras que puede ser un tema específico del Presidente de SEOPAN, ya que en dicho programa dice que como finalidad fundamental se han de declarar de interés europeo, en el caso en que se beneficien del apoyo financiero comunitario y de un régimen jurídico especial —es lo que dice la resolución— que garantice una mayor transparencia y claridad justamente en las adjudicaciones de obra que garantice la realización de consorcios en el sector ferroviario, semejantes al consorcio de Airbus en el sector aeronáutico, que también ha sido citado en la comparecencia anterior, que garantice la adopción de normas de técnicas comunes, sobre todo también en el caso de la accesibilidad a toda la red con un ancho único y que garantice la asimilación de criterios homogéneos de seguridad en toda la red con tecnología avanzada, como es el caso del proyecto desarrollado por los ferrocarriles franceses. Esto es lo que recoge la resolución.

A nosotros nos gustaría conocer, como grupo, el criterio del Presidente de SEOPAN por lo que puede afectar al tema de las adjudicaciones de obra y a la formación empresarial en esta materia.

Y una segunda cuestión muy directamente relacionada: nos gustaría saber su criterio sobre la forma en que la Administración está llevando a cabo las adjudicaciones públicas en la línea en dirección a Andalucía; si cree que se está haciendo una carrera contra el tiempo y si estima que la empresa española está preparada para este ritmo.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Durán tiene la palabra para contestar a las formulaciones de los señores Diputados.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACION DE EMPRESAS CONSTRUCTORAS DEL AMBITO NACIONAL, SEOPAN** (Durán): Voy a contestar muy brevemente. Primero, cómo vemos nosotros esos planes. A las empresas constructoras en general los planes les parecen fundamentales porque generalmente las obras suelen ir saliendo unas por un lado, otras por otro, o sea, faltan unos planes a largo plazo que permitan a las empresas prepararse y equiparse para esos planes a largo plazo. El hecho de hacer planes generales, como el Plan de transporte ferroviario, nos resulta sumamente interesante y conveniente a efectos de planificar nuestro trabajo en años sucesivos. En estos momentos estamos desviándonos fundamentalmente, sobre todo en cuanto a la inversión pública se refiere. Los presupuestos del Estado nos dicen: para este año tenemos esto, ¿y para el que viene? ¡Ah! Pues no lo sabemos.

Es interesantísimo planificar por lo menos a tres o cuatro años, porque también nos permite a nosotros planificar. O sea, sobre si considero convenientes los planes, les diré que no sólo convenientes, sino necesarios. Hace falta planificar, indudablemente, las inversiones del Estado; hace falta además incrementar esas inversiones, porque (esto lo digo en el sentido de la posibilidad de las empresas para afrontar esos planes) nos sobra capacidad por todos lados. Estamos trabajando al 79 por ciento de nuestra capacidad. Las obras que se hicieron en el año 1974, en pesetas de este año, eran del orden de los cuatro billones. El año pasado era un 20 por ciento menos; o sea, que no sobra capacidad y, por otro lado, hay un ejército de gente esperando poder trabajar en la construcción, que es la cosa más simple y más sencilla para que cuando la gente que empieza a trabajar pase a la industria, el punto de paso inicial suele ser la construcción. Vemos qué hay paro. En el año 1974 había 1.400.000 desocupados y estamos hoy alrededor de 700.000, la mitad casi. Hay una gran diferencia, pero hay una gran cantidad de paro que creo que con estos planes de construcción se podría reducir. En cuanto a capacidad de maquinaria y tecnología, la tenemos en este momento. En estos últimos años ha habido 1.600 kilómetros de tendido de renovación de vía. Hay tecnología y está preparada; lo que nos sobra es maquinaria. Tenemos maquinaria que no se está usando en

su totalidad. Así como en personal tenemos un 20 por ciento de capacidad, en cuanto a maquinaria tenemos un 26 o un 28 por ciento.

Para lo que sí tenemos capacidad es para construir. Lo que no tenemos es capacidad para financiar. Si nos pagan rápidamente, como se comprometen de acuerdo con la ley de Contratos del Estado, el contratista tiene capacidad para hacer lo que le echen dentro de su capacidad. Pero si empiezan a retrasar los pagos y, en vez de pagar al mes siguiente, como debía de pagarse, o a los dos meses, pagan con cuatro meses o como pasa en algunas autonomías que pagan con doce o trece meses de retraso, entonces llega un momento en que te hunden. Ya no es cuestión de cargas financieras, es cuestión de techo de créditos, con los que no puedes seguir trabajando, porque tu techo de créditos se acaba cuando el banco te dice: Se acabó; ya no le doy a usted más.

Estos últimos años ha mejorado la construcción y ha crecido en un cinco o un seis por ciento, pero los últimos años, de 1974 a 1984, han sido de una deflación terrible, donde se han hundido muchísimas empresas y han dado lugar al paro que tenemos. En realidad, capacidad tenemos. En este plan, el aumento de inversiones, en comparación con lo que hay ahora, es un pequeño aumento, pero no extraordinario como para no poder hacerle frente. Se puede hacer frente perfectamente a este plan, al plan de carreteras, al de viviendas y a lo que nos echen. Nos hacen falta obras. Podemos apreciarlo en las mismas licitaciones. Se han ido ponderando un poco, pero ha crecido el volumen de obra. Hay una gran competencia y eso demuestra que hay hambre de obra, es decir que falta obra. Esto puede venir a resolver en una parte el paro, si se pone en práctica ese plan.

En cuanto a la pregunta del señor Trillo, le diré que he hecho un tanteo y la inversión de años pasados en transportes, en cuestión ferroviaria, andaba por los 80.000 millones. Como este plan se hace a doce o trece años, aumentará de 80.000 millones a 100.000 o 105.000 millones, es decir, puede aumentar un 20 por ciento, pero no mucho más. Supone una ligera mejoría para la construcción y para el pedido de maquinaria de vías, que está un poco paralizada.

Sobre las adjudicaciones oigo muchos comentarios. En general creo que hay algo fundamental. Cuando uno va buscando un médico, busca el mejor, no busca el más barato. Nadie va buscando el médico más barato del pueblo para curarse. Lo que se hace en otros países es una cosa que podríamos hacerla aquí. Hay veces que se hace, pero otras no, y es la precalificación de contratistas; es decir, vas a un país y, si quieres concurrir, te dicen: Mande su «curriculum». Te preguntan: Qué capacidad financiera, qué maquinaria, qué equipo técnico, etcétera. Hacen la autopsia a la empresa, y si reúne las condiciones, se pasa al concurso. Si no las reúne, no concurre. Si viene un señor que no tiene nada, con una mano delante y otra detrás, que tiene siete mil millones de maquinaria solamente, no concurre.

En España se está llevando con seriedad la licitación, de acuerdo con la ley de Contratos del Estado. En Braza-

tortas se ha hecho una licitación a la que han concurrido incluso empresas extranjeras, y, en vez de hacer el concurso previamente, fueron eliminando a aquellos que no reunían condiciones porque ponían una serie de requisitos que las empresas no cumplían. En este sentido, creo que se está cumpliendo la Ley de Contratos del Estado, aunque la Ley debería ser más exigente, porque es fundamental para una obra buscar al que esté mejor preparado para hacerla. No hay nada peor que esas ideas que hablan de transparencia en las subastas para ver cuál es más barato. Te encuentras con el más barato y luego resulta que te dejan la obra parada y cuesta un congo ponerla en marcha otra vez. Lo barato es caro.

Se está estudiando ahora la modificación de la Ley de Contratos del Estado y estamos tratando de colaborar lo que podemos con la Administración para ir buscando la precalificación. En todos los países del mundo aplican la precalificación para grandes obras. No digo para pequeñas obras, aunque habrá que repartir trabajo a todo el mundo. Además, mucho trabajo de la empresa pequeña se puede coordinar con la empresa grande. Es decir, en esas grandes obras se pueden tener subcontratistas seleccionados y hacer una oferta. Tienes en cuenta con quién puedes colaborar, para pedir luego la contraoferta. En realidad se está haciendo bien la cuestión de la contratación. Creo que habría que suprimir la subasta e ir más al concurso, como estamos viendo que lo hacen en Alemania, Francia e Inglaterra, donde el 80 o el 90 por ciento es concurso, no es subasta. La subasta libre es una barbaridad.

Puede ocurrir que cuando abres un oferta, puede surgir el más barato, pero no sabes lo que te ofrece. Hay que explicar claramente cómo se va a hacer la obra, con qué elementos se cuenta, cómo se va a desarrollar, cómo se va a planificar y cómo se va a financiar. Esto creo que es fundamental.

Lo que sí es importante es proyectar bien las obras. Todo lo que se gaste uno en hacer bien los proyectos se lo ahorra uno, luego, en la construcción. Los reformados son sólo consecuencia de los proyectos incompletos por falta de dinero. Por eso, tal como están marchando las cosas, para la construcción están funcionando bien. El único problema que tenemos siempre es el de pendiente de cobro, pero en este año, tengo que reconocerlo, ha hecho un esfuerzo el Tesoro y ha mejorado mucho los cobros. Esperamos que esos expedientes de cobros los podamos reducir a la mínima expresión.

Si no queréis nada más, yo no tengo más que decir, porque ya es hora de marcharse. Estoy a vuestra disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias al Presidente del SEOPAN, señor Durán. Le agradecemos la abundante información que nos ha solicitado.

Vamos a levantar la sesión, advirtiendo a SS. SS., como se ha comunicado oficialmente, que mañana comenzaremos a las nueve de la mañana.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho y diez minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961