



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1988

III Legislatura

Núm. 236

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión Informativa

celebrada el martes, 8 de marzo de 1988

Orden del día:

- **Presentación y debate del Plan de Transporte Ferroviario, con asistencia del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Caballero Alvarez) («B. O. C. G.», número 63, Serie E, número de expediente 201/000001).**
-

Se abre la sesión a las diez y diez minutos de la mañana.
PRESENTACION Y DEBATE DEL PLAN DE TRANS-

**PORTE FERROVIARIO, CON ASISTENCIA DEL SE-
ÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y
COMUNICACIONES**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señoras y señores Diputados.

Vamos a iniciar el orden del día de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios con el único punto del mismo, que es la presentación y debate del Plan de Transporte Ferroviario por parte del excelentísimo señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a quien damos la bienvenida a la Comisión y le agradecemos su presencia en la misma. Como saben SS. SS., esta sesión empezará con una intervención del señor Ministro y a continuación las intervenciones de los grupos parlamentarios. Estas intervenciones pueden tener el carácter de posicionamiento o de requerimiento de información —aunque ya ha habido sesiones informativas anteriores—, según prefieran SS. SS. Por eso se llama sesión de presentación y debate.

Tiene la palabra, en primer lugar, el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor Presidente, señorías, en esta primera intervención de introducción al debate del Plan de Transporte Ferroviario no voy a ser excesivamente exhaustivo ni voy a dedicar demasiado tiempo al mismo porque, después de haberse celebrado aquí sesiones informativas y después de haberse celebrado un debate en el que yo mismo he participado, considero que la mayor parte de la presentación del Plan de Transporte Ferroviario en esta Cámara ya está hecha. Por tanto, voy a centrarme exclusivamente en lo que considero los aspectos fundamentales o centrales de este Plan, que hay que enmarcar necesariamente en el conjunto de la política de transporte que estamos desarrollando y diseñando en este momento en nuestro país. Esta política de transportes se basa en una visión intermodal del mismo, una visión que lleva aparejada la especialización de cada uno de los modos en las áreas para las que tienen una mayor y mejor dotación objetiva. Esto es, por tanto, una manifestación en torno a la absoluta conveniencia de que cada modo de transporte en nuestro país juegue en el futuro y a partir de ahora con mayor fuerza el papel para el cual está mejor diseñado, y esto lo hemos ubicado en este momento dentro de un marco legislativo centrado en el transporte terrestre, que es la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Es decir, plantear en este momento una visión intermodal del transporte tiene ya el marco jurídico general en el cual hay que englobarla y fundamentalmente en sus aspectos de transporte ferroviario, que es la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Con esta ley se rellena una laguna importante, se adapta una normativa importante y estamos en una mejor situación para proceder a esta planificación en la medida en que la misma ley establece cauces, líneas y mecanismos para la propia planificación.

¿Cómo hemos procedido hasta ahora? Hasta ahora hemos procedido elaborando planes sectoriales que se relacionan entre ellos con mecanismos interactivos. Así, aparece en primer lugar el Plan de Carreteras, realizado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y aprobado

en esta Cámara; en segundo lugar, el Plan de Flota, dedicado a atender a la situación de crisis profunda por la que atraviesa la flota mercante de nuestro país; en tercer lugar, el Plan de Transporte Ferroviario, que en este momento sometemos a debate, y muy en breve y en cuarto lugar el Plan de Aeropuertos. Todos estos planes están diseñados teniendo en cuenta. No son piezas independientes, sino que son piezas en las cuales los propios diseños y las previsiones de demanda de cada uno de ellos, los niveles previstos de ocupación y el papel que tienen que jugar están planteados de tal forma que se tienen en cuenta de modo interactivo. Es, por tanto, una visión intermodal del conjunto del sistema de transportes que estamos diseñando.

Dentro de este conjunto de planes y para centrar el Plan de Transporte Ferroviario, quizá sea conveniente hacer un muy breve repaso de la evolución de los ferrocarriles hasta 1982, simplemente señalando las características más importantes. De las características más relevantes para anotar está, en primer lugar, el déficit creciente. Hasta 1982 el déficit de los ferrocarriles españoles aumentaba de forma importante, y era necesario establecer un cambio en la tendencia que se venía observando. Una segunda característica hasta 1982 era la participación decreciente del ferrocarril frente a la carretera y la aviación. La tercera característica era una insuficiente calidad de servicio.

Como SS. SS. saben, a esto se le hace frente con toda una política que hasta el año 1986 trata de invertir las tendencias que se planteaban, fundamentalmente a través del contrato-programa 1984-86, e iniciar ya en ese momento el asentamiento de los primeros pasos a los efectos del ulterior Plan de Transporte Ferroviario. Me refiero a la Comisión de Ferrocarriles, presidida por el señor Roa, que es la que empieza a asentar los criterios que después se van a desarrollar en el Plan de Transporte Ferroviario. En este período se establece ya un ajuste y un control de la producción, entendiendo la Compañía de Ferrocarriles como una compañía de producción, con incrementos importantes de los niveles de productividad que desde 1984 hasta 1987 pasan, medidos en unidades de tráfico por 1.000 agentes, de 431 a 557, y una política tarifaria y una política en general de gestión de la red que establece un incremento continuado de los ingresos y una inversión ya de la tendencia de los déficit. Insisto en que no voy a dar cifras, porque creo que son conocidas por SS. SS. y me parece más relevante centrarme en los aspectos políticos y cuantitativos.

En este tiempo, ¿qué está sucediendo en Europa? Podemos plantear que en este tiempo, las productividades en Europa se mantienen en tasas con las cuales ya ahora España compite y solamente Francia, en términos homogéneos, con 508 unidades de tráfico por 1.000 agentes y Holanda con 469 superan la actual productividad de España, que está por encima de Alemania, Reino Unido e Italia. En Europa aparecen dos efectos paralelos. Por una parte, la reducción de las redes en los países más desarrollados; solamente Grecia y Portugal permanecen sin reducir redes. Por otra parte, el fenómeno bien conocido de

la incorporación de la alta velocidad, con Francia (270/300 kilómetros-hora, Alemania e Italia 250 kilómetros-hora, Reino Unido y Suecia con 200 kilómetros-hora). Es en este contexto europeo en el que se establece el Plan de Transporte Ferroviario.

El Plan de Transporte Ferroviario es un plan estratégico, como SS. SS. saben a largo plazo, diseñando hasta el año 2000 y que se desarrollará en periodos cuatrianuales en diferentes contratos-programas. A estos efectos puedo anunciar a SS. SS. que muy breve, y espero que inmediatamente después de que esta Cámara haya aprobado el actual Plan de Transporte Ferroviario, desde luego con las enmiendas que SS. SS. decidan introducir al respecto, se presentará el primer contrato-programa, esto es, el primer desarrollo cuatrienal del Plan de Transporte Ferroviario. Es fundamentalmente un plan de infraestructuras, fundamentalmente, pero no sólo, y lo es porque establece inversiones de ruptura en el concepto de ferrocarril tradicional en nuestro país y en el conjunto de Europa. Lo que pretendemos hacer con el ferrocarril es ubicarlo ocupando el segmento para el cual tiene una mejor capacidad de especialización.

Dicho esto, creo necesario hacer una primera observación, y es que para ocupar ese segmento de especialización este plan, que pretende la modernización del conjunto del ferrocarril y la extensión de los beneficios del mismo, se va a notar en toda la red. El análisis del ahorro de los tiempos de viaje que se va dando en los diferentes recorridos (el propio Plan establece alguno de los tiempos de viaje y a algunas preguntas parlamentarias hemos contestado sobre las reducciones previstas para otros casos que no aparecen específicamente en el Plan) pone de relieve que toda la red se va a ver beneficiada, pero establece como elemento central, al ser un plan de infraestructura, la incorporación de la alta velocidad, que permite establecer ya uno de los tres grandes subobjetivos, que es dedicar el ferrocarril en el transporte de viajeros de larga distancia a grandes cantidades de viajeros a esas distancias intermedias, que son las que mayoritariamente se dan en el transporte en nuestro país entre ciudades de tamaño medio y grande, esto es, distancias de entre 300 y 500 kilómetros, que es donde el ferrocarril de alta velocidad ejerce con mayor fuerza su capacidad de competencia con el propio transporte aéreo.

Al lado de los trenes diurnos de alta velocidad entre estas ciudades de distancia intermedia aparece, dentro de viajeros también en largo recorrido, la segunda especialización, que es la oferta de plazas nocturnas tendiendo a ser plazas acostadas. Cada vez más los trenes nocturnos tienen que jugar ese papel de dar una oferta de plazas acostadas. Esto se establecerá fundamentalmente en los trenes diurnos a través de los servicios Intercity. En el propio Plan se hace un diseño de cuáles son los servicios que se piensan cubrir a través de estos trenes diurnos de alta velocidad. El incremento de las velocidades de circulación se consigue, por una parte, a través de las variantes que se diseñan a alta velocidad (250 kilómetros hora) y a través de los dobles vías, en aquellos sitios donde no existan, con velocidades de 200 kilómetros/hora.

Un segundo grado subjetivo es el de transportes de cercanías. Este es el segundo segmento en que el ferrocarril se define con una especial capacidad de transporte por su gran ahorro, en términos sociales, en las grandes ciudades, de cara a este tipo de transporte. Y se plantea, por una parte, a través de los planes de cercanías, algunos de los cuales ya aparecen específicamente citados en el Plan, y, por otra parte, a través de las propias redes arteriales ferroviarias, de las cuales también algunas aparecen específicamente contempladas en el Plan. Por tanto, las que ya aparecen en el Plan son determinantes. Necesariamente se va a hacer esa inversión; es más, ya se está haciendo. Estoy hablando de la red arterial ferroviaria de Barcelona, de la red arterial ferroviaria de Sevilla, y estoy hablando de Madrid. Esto se está haciendo en coordinación y cofinanciación con las comunidades autónomas y los ayuntamientos. Y quiero decir aquí también que hay un buen ejemplo de coordinación entre las instituciones.

El tercer gran subsegmento en que se pretende especializar el ferrocarril es el transporte de mercancías y dentro de éste algunas áreas concretas con mayor fuerza que las demás. En el Plan se especifica toda una serie de medidas, pero creo que hay algunas especialmente notables que quiero citar en esta introducción. En primer lugar, el transporte de grandes masas de mercancías; estoy hablando de más de cien mil toneladas/año. En segundo lugar, el transporte de una cantidad de mercancía importante a gran distancia, es decir, diez mil toneladas/año a más de 150 kilómetros. En tercer lugar, transportes combinados de mercancías. Y en cuarto lugar, quizá no suficientemente enfatizado en el Plan, pero sí hice constar en mi comparecencia en esta Comisión, el transporte de mercancías peligrosas. Se trata de que el máximo posible de transportes de mercancías peligrosas se transfieran desde la carretera al ferrocarril por sus mayores condiciones de seguridad para este transporte.

Centrados los objetivos de concentración y de especialización del ferrocarril, quiero hacer un breve repaso sobre las características más importantes, sobradamente conocidas por SS. SS., del propio Plan de Transporte Ferroviario en su área de infraestructura, que significa por una parte la introducción de la alta velocidad y, por otra, el acondicionamiento del resto de la red. En el Plan hay tres aspectos. El primero es la configuración de la red de alta velocidad que, como SS. SS. saben, es un eje norte-sur desde Sevilla a Madrid hasta Venta de Baños con desviaciones hacia León e Irún, País Vasco, frontera francesa, el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia-Madrid, con las desviaciones hacia Murcia-Alicante y la línea hasta la frontera, hasta Port Bou desde Barcelona. Por tanto, un eje norte-sur que cubre hacia el norte la desviación norte-noroeste de la Península y el triángulo que cubre de forma sustancial todo el Levante de nuestro país.

Este diseño de esta red de alta velocidad se hace en dos tramos de velocidades. Todas las nuevas variantes se diseñan, como establece el Plan, a 250 kilómetros-hora, y los trazados ya existentes se están elevando a velocidades de 200 kilómetros-hora. Como sin duda saben SS. SS., para diseñar a 250 kilómetros-hora se requiere un nuevo

trazado. Por tanto, no es posible la transformación de los trazados existentes en 250 kilómetros-hora, sino que, a los efectos, es partir de cero. Sería necesario hacer un trazado nuevo y esto es lo que establece la combinación de las velocidades en estos tramos de 200/250 kilómetros-hora. Como SS. SS. también conocen, en este momento ya se está trabajando en la realización de la variante Brazatortas-Córdoba a 250 kilómetros hora, Madrid-Brazatortas también a 250 kilómetros-hora y el acondicionamiento desde-Córdoba a Sevilla a 200 kilómetros. En breve plazo se iniciará la variante de Guadarrama como nueva también a 250 kilómetros-hora y el resto del acondicionamiento hasta la frontera francesa a 200 kilómetros-hora. También Madrid-Barcelona-Valencia-Sevilla, a 200 kilómetros hora, aunque se está estudiando en este momento, y como el Plan prevé en su propia redacción la posibilidad del Zaragoza-Lérida; está en estudio el trazado de una línea directa entre Zaragoza-Lérida. Esta es la primera parte y la fase, llamémosla, troncal del Plan.

Existe un segundo aspecto importante que es el acondicionamiento de tramos restantes de la red a 160 kilómetros-hora. Sus señorías lo pueden encontrar establecido en el Plan, en las líneas azules del mapa 3, en el cual destaca el León-Monforte, el Alsasua-Pamplona-Tudela, la variante de Orduña. Se me olvidó citar entre las variantes anteriores la de Orduña. Esta variante se diseña al máximo de la velocidad posible, dada la dificultad del trazado de la zona. No es posible diseñar una velocidad más alta. Es una de las inversiones de ruptura del ferrocarril, pero que se concentra en velocidad en este segundo tramo de 160. No es posible llevarlo a más velocidad.

Después aparece una línea internacional, la de Brazatortas hasta Badajoz. La llamamos línea internacional porque tiene que estar establecida y de algún modo negociada con el Gobierno portugués, a los efectos de saber qué tipo de contribución se va a hacer desde organismos supranacionales y al margen de los sistemas de financiación actuales. Estoy pensando en el futuro instrumento, si alguna vez se llega a aprobar, de financiación de infraestructuras que estamos debatiendo en el Consejo de Ministros de Transportes. Aparece esta línea que se va a construir, pero aparece con estas características diferenciales en el sentido de que pienso tratar de conseguir una financiación adicional y extraordinaria con la cooperación del Gobierno portugués, ya que es una línea de interés fundamental para ellos. Para nosotros también lo es de cara a la cobertura de Extremadura, pero para ellos es fundamental porque es su incorporación a la red de alta velocidad europea.

Después hay una tercera fase, mejor dicho una tercera parte (no quiero llamarlas fases porque las realizaciones temporales no tienen por qué seguir este orden), que es el acondicionamiento del resto de la red a las velocidades a que se pueda llegar, a través de las partidas presupuestarias contempladas en el Plan. Estoy hablando en muchos casos, aunque no se hace figurar expresamente en el Plan de Transporte Ferroviario, de velocidades importantes, de tramos a los que se puede llegar a 140 y tramos pequeños que no es posible dibujarlos, por así decirlo, en el pla-

no, pero tramos a los que se podría llegar a los 160. Estoy hablando de 120 y 140 en muchos tramos de la red que no aparecen específicamente contemplados, pero que sí tienen una partida presupuestaria. Existe una partida en el Plan de Transporte Ferroviario —quizá en esto no se incidió mucho hasta ahora—, para la renovación de infraestructuras de 326.000 millones de pesetas —el quince por ciento del total de inversión del Plan de Transporte Ferroviario—, que va a ejercer su efecto en este restante núcleo de líneas no contempladas ni nominadas específicamente, pero sí hay en el sustrato y en el elemento que se plantea detrás del Plan de Transporte Ferroviario, como elemento base del mismo, el acondicionamiento de partes muy importantes de la red.

Quiero insistir mucho en esto. La filosofía del Plan es la extensión de la modernización al conjunto de la red. Quiero insistir también en que muchas de estas inversiones de ruptura significan ahorros de tiempo para zonas muy importantes de la red ferroviaria. Así, por ejemplo, la variante de Guadarrama que por sí sola significa un ahorro de más de una hora de tiempo lo va a significar para todo el norte-noroeste. Aparte de las ciudades de Castilla y León, lo va a significar también para Galicia, Asturias, Cantabria y el País Vasco, aparte de Pamplona a través de Alsasua y La Rioja. Estoy hablando de que una parte muy importante de la red va a ejercer su circulación a través de esta variante y, por tanto, experimentar ahorros francamente significativos.

Hay una segunda partida que también extiende sus efectos al conjunto de la red y es la de material móvil. El Plan de Transporte Ferroviario contempla una partida de 546.000 millones de pesetas, esto es, el 26 por ciento de la inversión total, que van a ejercer su efecto en toda la red, porque este material que será combinación de unidades de 250 kilómetros-hora y unidades de 200 kilómetros-hora va a circular por el conjunto de la red. La circulación de este material va a conseguir obtener el máximo rendimiento de las infraestructuras renovadas y mejoradas.

Para concluir y no emplear demasiado tiempo en esta exposición inicial, quiero hacer un repaso de la situación en aquellas comunidades que de algún modo fueron más controvertidas. No quiero que esto sea un repaso exhaustivo, pero sí quiero hacer algunas matizaciones sobre la situación de algunas comunidades autónomas. Respecto a mi anterior comparecencia se escuchan y se leen algunos comentarios sobre este Plan que no se ajustan a la realidad de algunas comunidades autónomas. Otras ni las citaré, pero entiendo que en algunas hubo más debate que en otras y, por tanto, voy a centrarme en éstas.

Empezando por Galicia, en Galicia se ejerce un impacto muy importante en los tiempos de viaje a través de la variante Guadarrama, como decía, la variante nuevo acceso norte-noroeste. Además, y específicamente para el acceso de la alta velocidad a Galicia, se establece el desdoblamiento de la línea León-Monforte. El objetivo específico de este desdoblamiento es la Comunidad Autónoma de Galicia. Adicionalmente se va a establecer la electrificación del tramo Monforte-La Coruña para permitir el ac-

ceso de los trenes de alta velocidad. Después podré dar los datos si alguna señoría lo considera necesario. De esta partida de 326.000 millones de renovación de infraestructuras, una parte nada desdeñable se dedicará a renovar la infraestructura de estos tramos, del Monforte-Orense-Vigo y Monforte-Lugo-La Coruña, entendiendo que las dificultades orográficas de este territorio hacen imposible establecer la alta velocidad dentro de la Comunidad Autónoma de Galicia. Pero esto no significa que los trenes de alta velocidad no entren; sí van a penetrar. El propio Plan establece en los diseños de los «intercity» que se hacen en el mapa 5.º líneas a La Coruña y a Vigo, y estas son las unidades de alta velocidad de 250 kilómetros-hora. En consecuencia, el propio análisis de los tiempos de ahorro en torno a las dos horas y media en Madrid-Vigo, por ejemplo, ponen de relieve un avance importante en esta Comunidad, y los transversales —el Barcelona-Vigo con un ahorro de cinco horas— también ponen de relieve el impacto que esto tiene sobre esta Comunidad.

Lo mismo sucede con Asturias. En Asturias la alta velocidad se lleva a León, específicamente alta velocidad en combinaciones 250-200 km/hora. Se afronta el problema de La Robla a través del tratamiento integral de línea desde León-Oviedo, lo que producirá un aumento de capacidad muy importante, dejando, una vez que el tratamiento integral esté acabado, el exceso de capacidad en un cuarenta por ciento, lo cual permite un margen importante de desenvolvimiento del transporte en esta área del transporte de mercancías fundamentalmente porque desde luego no va a haber ningún problema de capacidad. Adicionalmente, la operación del Plan de Transportes Ferroviarios de cara a esta Comunidad Autónoma establece la reducción de tiempo en dos horas diecisiete minutos, lo cual ciertamente es una reducción nada desdeñable. Insisto en que también en el mapa 5.º se establece el funcionamiento hasta Gijón de un «Intercity», esto es, un tren de alta velocidad.

Lo mismo sucede con la Comunidad Autónoma de Cantabria, con un ahorro de más de dos horas de tiempo y el establecimiento también (sigo insistiendo en la importancia del mapa 5.º) de una línea «Intercity».

Por seguir con el conjunto de las comunidades autónomas del norte-noroeste, en el País Vasco el nuevo acceso norte-noroeste ejerce su influencia de forma directa. La variante Bilbao-Vitoria es la única solución a un problema importantísimo de capacidad en Orduña, que amenaza con congestionar el transporte ferroviario en esta Comunidad. Tiene un impacto localizado muy importante y, a partir de ahí, el encaminamiento de los tráficos hacia el Mediterráneo por una doble vía, por Alsasua-Pamplona-Castejón, y por Miranda-Logroño-Castejón, lo cual significa que previsiblemente va a haber una cobertura más importante tanto por Logroño como por Pamplona. Las dos ciudades van a tener unos niveles de circulación sensiblemente superiores a los actuales.

Respecto a Extremadura, hablaba hace unos minutos del establecimiento de la línea internacional. La línea internacional es una línea electrificada de velocidad 160 por la que circularán trenes de alta velocidad, porque tiene

un tramo común en lo que pretende ser esta línea, que es el Lisboa-Madrid, y tiene un tramo común con el acceso a Andalucía a 250 kilómetros/hora. Por tanto, lo que se pretende con este acceso internacional, y aprovechando el tramo de 250 kilómetros/hora, es la introducción de la alta velocidad también en Extremadura. Porque si optáramos solamente —insisto mucho en esto— por la línea de Palazuelo-Cáceres, no sería alta velocidad; sería 160 kilómetros/hora, pero no alta velocidad. Por tanto, hemos optado por la introducción de la alta velocidad, que tiene un tiempo total de recorrido Madrid-Badajoz, una vez incluida la realización del transporte de la línea internacional a 160, de tres horas cuarenta minutos, lo que significa casi una hora menos de las posibilidades que aparecerían operando solamente por la línea de Palazuelo-Cáceres-Badajoz. Tradicionalmente, señorías, y quiero dejar esto muy claro, a corto plazo se está mejorando la línea Madrid-Cáceres, con lo cual las circulaciones hacia Portugal por la línea Madrid-Palazuelo-Cáceres-Valencia de Alcántara van a seguir operando. De hecho en este momento, como sus señorías saben, hay un Talgo operando, y no se plantea de cara al futuro, y en el Plan de Transporte Ferroviario muchos menos, ninguna alteración de esta situación. Simplemente lo que se contempla es que la línea entre Lisboa y Madrid sea a través de la línea de alta velocidad, pero coexistiendo con la línea Madrid-Palazuelo-Cáceres-Valencia de Alcántara a velocidades elevadas, en torno a los 140 kilómetros/hora.

En la línea de Almería se producen tres efectos relacionados con el Plan de Transporte Ferroviario. En primer término, el establecimiento hasta 200 kilómetros/hora de Madrid-Alcázar de San Juan; en segundo lugar, la ubicación a 160 kilómetros desde Alcázar de San Juan hasta Santa Cruz de Mudela, y en tercer lugar, la propia descongestión de Despeñaperros. Como sus señorías saben, el nivel de congestión de Despeñaperros en este momento es de tal calibre que produce serias dificultades para la operatividad del transporte ferroviario a toda Andalucía. Con la descongestión de esta línea y con la combinación de 200-160 se permitirá un ahorro hacia Almería de una hora veintiocho minutos.

Adicionalmente se establece la alta velocidad en el triángulo Madrid-Zaragoza-Barcelona, por una parte, Barcelona-Valencia por otra, y Valencia-Madrid por otra, con unas velocidades de 200 y 250 kilómetros-hora. Creo que no es necesario hacer ningún comentario sobre el impacto y el efecto que esto tendrá en estos importantes corredores, que tienen una gran potencialidad y donde el ferrocarril pretende asumir toda la capacidad de especialización que se le plantea. Las desviaciones a 160 kilómetros a Alicante y a Murcia dejarán cubiertas también estas zonas de la Comunidad Autónoma de Valencia y de la Comunidad Autónoma murciana. También se podrá establecer ya la circulación a 160 kilómetros como desviaciones del Madrid-Sevilla hasta Cádiz, hasta Huelva y hasta Málaga, de acuerdo con los «Intercity» continuados a Huelva, Cádiz y Málaga, que también se establecen en la página 5, y el funcionamiento de un transporte combinado desde Córdoba para cubrir Jaén.

No voy a hacer una relación exhaustiva de ciudades. Yo creo que el mapa tercero es suficientemente explicativo. Simplemente quiero reiterar cuál es la filosofía del Plan; la extensión de las mejoras a toda la red, la modernización del transporte ferroviario, la introducción de la alta velocidad y el centrarse en el transporte de grandes cantidades de viajeros a distancias intermedias de alta velocidad, los transportes de mercancías con las especializaciones que figuran en el Plan Ferroviario.

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

Seguidamente vamos a abrir el turno de intervenciones de los diferentes grupos. En primer lugar tiene la palabra el señor Bernárdez, por el Grupo Parlamentario Mixto, por un tiempo de diez minutos.

El señor **BERNARDEZ ALVAREZ**: Señor Presidente, no pertenezco a esta Comisión; estoy hoy aquí de suplente. Espero que no se tome como menosprecio a la Comisión, pero yo entendí que este Plan se iba a debatir en Pleno. No sé si va a ser así, pero creo que tiene entidad suficiente como para que se debata en el Pleno de la Cámara, y en este sentido quiero dejar constancia de mi criterio.

En cuanto al Plan, quiero decir que a mí me parece que un Plan hecho para el siglo XXI y en el que se va a invertir tanto dinero debiera tener unos objetivos más ambiciosos. Y digo esto porque, en primer lugar, la denominación de Plan de Transporte Ferroviario yo no sé si es correcta. Yo diría que es un Plan de Transportes de RENFE, ya que en el mismo no se incluye a todos los ferrocarriles de España. Entiendo que existen unos ferrocarriles de vía estrecha que deberían quedar englobados en este Plan. Creo que para el año 2000 deberían haber desaparecido estas diferencias entre unos y otros ferrocarriles y que deberían estar todos al mismo nivel. Más bien creo que se trata de una tercera red de primera categoría y para privilegiados.

Digo esto porque, a pesar de lo que ha dicho el señor Ministro de que todos los españoles salen indirectamente beneficiados, yo entiendo que comparativa y competitivamente ello no es cierto, ya que las diferencias entre unos y otros españoles se van a agravar con este Plan de Transporte Ferroviario y, por tanto, en la práctica van a quedar perjudicadas Comunidades Autónomas a las que este Plan no afecta más que indirectamente, como decía el señor Ministro. No hay más que oír al señor Ministro para saber que las grandes inversiones van a ir al tramo de Brazatortas-Córdoba y a la variante de Guadarrama. Evidentemente esto no es España, señor Ministro, y S. S. debería saberlo muy bien; esto es una parte de España. (**Rumores.**) Este Plan de Transporte Ferroviario a mí me tenía bastante contrariado y hoy me he sentido verdaderamente triste, porque el señor Ministro ha hecho unas alusiones a Galicia en las que daba la sensación de que le estaba dando una limosna. Que usted me diga que se van a alcanzar las velocidades que se puedan, esto no es decir nada. Yo creo que la orografía está allí tanto para lo buen-

no como para lo malo; esto ya lo dije el otro día. Por tanto, si se aprovechan los beneficios de la orografía para unas cosas, también hay que vencerla en otros casos. Evidentemente la energía eléctrica que produce Galicia se aprovecha, y si se aprovecha también hay que saber vencer en ciertos momentos las dificultades que presenta esta orografía, como se aprovechan las ventajas que tienen los puertos naturales de Galicia. También hay que saber vencer los inconvenientes que tiene Galicia y poner a esta región a la altura de los demás pueblos de España.

Dice el señor Ministro que un 15 por ciento se va a emplear para el resto de España del que no ha hablado, no sólo Galicia. Se van a emplear 326.000 millones en modificar todas las demás vías a las que no ha hecho alusión, que son las directamente implicadas en esa gran modificación.

También ha hablado —y le agradecería que me lo aclarase ya que no lo he entendido bien— del «Intercity» a Coruña y Vigo a 250 kilómetros-hora; no sé lo que quiere decir. Es evidente que se va a ahorrar tiempo entre Madrid-Vigo, señor Ministro, y entre Barcelona-Vigo; en un caso dos horas y media, dice usted, y cinco horas en otro. ¡Faltaría más! Estamos en España y lógicamente no podemos aislarnos. Por tanto, si los demás salen beneficiados, algún beneficio nos tocará. Pero lo que sí sé es que de Madrid a Vigo o de Madrid a La Coruña se va a tardar el doble que desde Madrid a otras ciudades que están a la misma distancia. Entiendo que esto no es justicia distributiva. Entiendo que en los grandes planes del Gobierno debería haber una visión no sólo económica sino un sentido social, cosa que no estoy viendo.

El señor Ministro nos decía que este Plan estaba dentro de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, que era uno de los planes sectoriales. Es evidente. En todos los planes sectoriales que ha habido Galicia ha sido siempre perjudicada. El Plan de Carreteras que tenemos en este momento a Galicia no le ha afectado para nada. Por tanto, yo no tengo más remedio, señor Ministro, que dejar constancia aquí y en este momento de mi protesta por este Plan y por el trato que Galicia recibe en el Plan de Transporte Ferroviario.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pérez Dobón, por la Agrupación de Diputados del PDP, por un tiempo de diez minutos.

El señor **PEREZ DOBON**: Señor Presidente, la Agrupación a la que pertenezco hace bastante tiempo —creo que algo más de un año— solicitó la presencia del señor Ministro ante la Comisión para explicar el Plan de Transporte Ferroviario, como su señoría recordará. Aquella petición surgió de la evidente alarma que produjo leer lo que entonces era un avance de Plan y que luego se reprodujo prácticamente en los mismos términos en el Plan que ha presentado el Gobierno al Congreso de los Diputados.

La filosofía general del Plan es a largo plazo. Es decir, estamos condicionando una inversión pública formidable, de dos billones cien mil millones de pesetas, en pesetas constantes. El Plan va a condicionar la infraestructura

ferroviaria de este país no ya en los próximos años ni en los próximos decenios, yo creo que va a ser casi casi la infraestructura ferroviaria que vamos a conocer nosotros, nuestros hijos, nuestros nietos e incluso nuestros bisnietos. Es decir, lo que no esté en este Plan de Transporte Ferroviario no va a estar prácticamente nunca. De ahí viene el problema. El problema está en que este Plan tiene un defecto que parece capital, el defecto de la insuficiencia. No todo lo que está en el Plan está mal. Lo que sucede es que tiene casi el peor pecado que pueda tener un plan, que es la insuficiencia en sus previsiones, insuficiencia que se podría corregir a base de aumentar, en un porcentaje relativamente pequeño en comparación con la inversión general del Plan, estas inversiones públicas y satisfacer así realmente las necesidades de amplias zonas del país que quedan marginadas en este Plan de Transporte Ferroviario.

Cito ya puntos concretos de este Plan que a mi Agrupación le parecen rechazables. A mí me gustaría que de aquí a que el Plan fuera definitivamente aprobado por la Cámara el Gobierno y el Grupo mayoritario reconsiderasen su posición con objeto de completarlo, ya que es claramente insuficiente. En primer lugar, el plan se olvida de amplias zonas del territorio español que, además, no son precisamente las mejor dotadas en materia de comunicaciones. Se ha dicho que el Plan en cierto modo está coordinado con el Plan General de Carreteras, con el Plan de Flota y que va a estar coordinado con el Plan de Aeropuertos. En el caso del Plan General de Carreteras, que es el que tiene un alcance equivalente, yo creo que está coordinado en un sentido, es decir, que aquellas zonas que se benefician del Plan de Carreteras son las mismas que se benefician del Plan de Transporte Ferroviario y eso no es coordinación. Es coordinación para beneficiar exclusivamente a unas zonas y para discriminar a otras. Eso no es complementariedad. Eso es reforzamiento de los servicios en unas zonas y olvido de los servicios en otras zonas del territorio del país. Zonas concretas, por ejemplo. ¿Sería tan complicado introducir un eje de 160 kilómetros real a las provincias orientales de Andalucía, en concreto a Almería, Granada y Jaén? Yo creo que es algo que tendría que figurar en el Plan. Por otra parte, ¿sería tan complicado aumentar la penetración, mejorar la infraestructura en líneas de 160 kilómetros por hora en el interior de Galicia o hacia Asturias o hacia la propia Cantabria?

Un punto que me parece pintoresco de este Plan es que se consideran líneas transversales, que no existen en este Plan; luego les pondré un ejemplo que resulta casi casi curioso o casi casi gracioso. No hay líneas transversales. El Plan de Transporte Ferroviario mantiene dos puntos que son Venta de Baños y Alcázar de San Juan, situados uno a 150 y otro a 200 kilómetros de Madrid. Luego el Plan adolece de un centralismo claro. Pero es más, se olvida un eje vital, como sería el eje de Levante que comunicaría zonas e iría desde Alicante, Murcia, Granada, Sevilla y además respondería a la filosofía, por ejemplo, de comunicaciones «Intercity» del Plan, comunicar ciudades de gran importancia desde el punto de vista de su población y a distancia de tipo medio, que es casi el ejemplo

perfecto para comunicaciones «Intercity». Por otra parte, se olvida el eje ferroviario que va por todo el oeste de la Península desde Asturias hasta Sevilla, porque no es comunicación transversal que para viajar por ejemplo desde Salamanca hasta Cáceres hay que pasar prácticamente por Madrid, o para ir desde Zamora hasta Cáceres haya que ir por Madrid. Eso es algo que no debe contemplarse, no debe quedar como está en el Plan de Transporte Ferroviario.

Voy a poner un ejemplo muy curioso, y es que ustedes han considerado un tiempo récord a la vista del año 2000 —que veremos cuándo se va a realizar— y dicen: En la comunicación transversal de Barcelona a Vigo el tiempo final va a ser de once horas —es el gran récord del Plan— pasando por Venta de Baños, el gran eje. ¿Sabe usted lo que se tardaría en ir de Barcelona a Vigo haciendo Barcelona-Madrid, Madrid-Vigo? Once horas y 27 minutos. Es decir, lo que supone la red transversal es un ahorro de 27 minutos. Tengo los datos y puede comprobarlo en el Plan de Transporte Ferroviario. En el plan se contempla Barcelona-Vigo en 11 horas y Barcelona-Madrid, Madrid-Vigo son 11 horas y 27 minutos. Es una inversión fantástica desde el punto de vista transversal. Sevilla-Valencia, tenemos lo mismo. Por red transversal Sevilla-Valencia son 5 horas, 20 minutos y Sevilla-Valencia pasando por Madrid, es decir, Sevilla-Madrid, Madrid-Valencia, 6 horas, 4 minutos, un récord en materia de comunicaciones transversales. Desde luego este Plan pasará a la historia como la transversalidad entendida a la manera que la entiende el señor Ministro como representante de una Administración concreta en un partido concreto. Esas mejoras transversales reales son imprescindibles y eso debe contemplarlo con el mayor respeto el Plan de Transporte Ferroviario.

Por otra parte, hay que señalar que este Plan contiene un plan de carcanías, pero no contiene algo que también es muy lógico y que debe contemplarse desde el punto de vista de la justicia distributiva que es el plan de lejanías. Igual que se van a subvencionar especialmente los programas de cercanías, hay comarcas alejadas que estarán menos pobladas, que a lo mejor tienen menos votos, pero que también tienen los mismos derechos que aquellas que viven cerca de los grandes núcleos de población. Contemplemos también el plan de lejanías y no olvidemos esas líneas ferroviarias.

Otro punto importante es que a diferencia del Plan de Carreteras aquí no hay calendario. En el Plan de Carreteras había una primera y una segunda fase. Lo lógico es que aquí se previera el calendario a recoger en los futuros contratos-programas, que serían de 3 ó 4 contratos-programas.

Me parece que se olvidan también en el Plan de Transporte Ferroviario los mecanismos concretos de coordinación con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos porque, de lo contrario, las previsiones del Plan pueden quedar desvirtuadas en algunos casos.

Se ha hecho referencia —y yo tuve ocasión de preguntarlo al Director de FEVE— a la ausencia de conexión entre el Plan de Transporte Ferroviario y los ferrocarriles de

vía estrecha cuando todo es transporte ferroviario. Por tanto, habría que considerarlo a nivel global porque, además, creo que esos ferrocarriles de vía estrecha cumplen una función muy importante en una zona considerable del territorio nacional.

También echo de menos que haya un desglose de inversiones en el Plan, inversiones en pesetas constantes, que se recoja en la forma en que se recogía en el avance y que ahora ha quedado absolutamente disminuido. Con el mayor afán constructivo creo que este Plan integrado con inversiones, integrado no solamente con la previsión de esta línea de 160 kilómetros por hora y 200 kilómetros por hora de velocidad tipo, debía recoger aquella en los que se alcanzan los 140 y los 120, que serían mejoras sustanciales, porque de lo contrario va a resultar que posiblemente nunca se van a realizar, y ha de quedar reflejado en el Plan.

Para terminar quiero decir simplemente que el Partido del Gobierno y el Gobierno mismo, contarían con toda nuestra colaboración en la ejecución y desarrollo de este Plan, si fuera completado en las medidas antes expuestas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario del PNV, señor Echeberría, por diez minutos.

El señor **ECHEBERRIA MONTEBERRIA**: Señor Presidente, empezaré haciendo unas breves reflexiones acerca del concepto general que para nuestro Grupo Parlamentario merece el Plan.

En primer lugar, nos parece que el Plan es conveniente para acercar al Estado a otros países en cuanto al nivel de desarrollo de las comunicaciones, hablando en términos generales. En segundo lugar, pensamos que es un Plan necesario para mover ciertos sectores económicos, y hago una referencia concreta a los fabricantes de material rodante que durante muchos años han estado prácticamente paralizados debido a que las inversiones de Renfe y de las Administraciones públicas no se llevaban a cabo. En tercer lugar, creemos que es un Plan ambicioso no sólo por la inversión global que supone sino por los objetivos tecnológicos que implica, es decir, las altas velocidades y la calidad de las infraestructuras. Estamos hablando de un Plan por lo menos a 12 años y de un Plan que supone una inversión global de más de dos billones de pesetas.

La segunda cuestión a la que me referiré es algo así como lo que pudiéramos denominar unos ciertos riesgos que acechan al Plan. En primer lugar, el Plan adolece todavía de una fuerte inconcreción. Es decir, falta la concreción física del Plan, el número de unidades que se van a construir, el número de kilómetros que se van a construir y en qué calidades, etcétera. Y falta una concreción no sólo física sino temporal que quizá no es posible a este nivel de la planificación, pero que es indudable que será absolutamente necesaria si se pretende que el Plan siga adelante.

Cabe citar como otro riesgo de este tipo que acecha al Plan, el caer en manos de multinacionales en cuestiones de tecnología. Quizá, aquí hay que hacer también una

nueva referencia al material rodante, quizá a cuestiones de señalización, etcétera, pero es indudable que un Plan de este calibre y con estos objetivos es un bocado apetitoso para las multinacionales, contra las que no tengo absolutamente nada, aunque sí creo que hay que ser muy conscientes de que puede ser también un fuerte tirón para las empresas internas, para las empresas nacionales. En ese sentido, es un tirón de la demanda que no se puede desaprovechar porque corremos el riesgo de que esas tecnologías, que son una de las finalidades que estoy seguro que persiguen el Plan, simplemente vengan de fuera y no dejen rastro en las empresas internas.

En tercer lugar, hay que señalar también como un riesgo genérico la posible apertura de nuestras fronteras, es decir, del mercado interior, a fabricantes exteriores, a empresas de construcción exterior, etcétera, sin una contrapartida concreta a esa apertura. Hay países, en la Comunidad Económica Europea, que mantienen el mercado de los transportes prácticamente cerrado a terceros países, a países exteriores, y sería un tanto estúpido por parte de España abrir su mercado sin pedir unas contrapartidas equivalentes.

Me gustaría conocer cuál es la opinión concreta del Ministerio acerca del «timing» que se puede seguir en la apertura de fronteras, más allá de lo que establecen los acuerdos generales o más allá de lo que el Acta Unica prevé, en términos genéricos.

¿Qué medidas podrían tenerse en cuenta para paliar de alguna manera estos posibles inconvenientes en la política general para llevar adelante este Plan? En primer lugar, creemos que sería absolutamente preciso que se diseñase un órgano eficaz de seguimiento del Plan. Una cuestión son las buenas voluntades que el Plan pueda recoger —dejando al margen muchos problemas que, evidentemente, tiene— y otra que esas buenas voluntades puedan llevarse adelante. Si dejamos correr un poco la imaginación, ¿qué opina, por ejemplo, el señor Ministro que ocurría si hubiese un cambio de Gobierno en la próxima legislatura y no hubiera un Gobierno de mayoría? ¿Qué ocurriría con este Plan?

En esta Cámara hemos visto la elaboración de una serie de planes, sobre todo los que llevamos en ella algunos años, y el problema indudable, aparte de que tengan su virtualidad por condicionar una serie de decisiones y mentalidades, es llevarlos a la práctica, cuando van cambiando las Administraciones, por encima de los intereses políticos de cada momento e incluso de las personas que estén al frente de la Administración. ¿Hay algo concreto o más allá de lo que se utiliza en general como planificación en este Plan que permita ver con cierto optimismo que esos dos billones de pesetas van a seguir más o menos los caminos que ahora se van a concretar y a aprobar? ¿Cuál es la visión del Ministro a largo plazo? Indudablemente, éste es un Plan a largo plazo, que va a tener ese nudo gordiano que habrá que resolver a lo largo de muchos años.

En relación con una cuestión que ha citado el señor Ministro, la del enfoque intermodal, es indudable que se ha podido tener en cuenta en la elaboración del Plan, pero

también es indudable que lo que no queda claro en el conjunto del Plan es si la finalidad del Plan es la elevación del nivel medio general de la red o es contar con elementos punteros que vayan tirando del resto de la red, del resto de la demanda, hablando en términos de infraestructura y de material. ¿Se trata nuevamente de poner unas cuantas guindas en las tartas, o se trata de elaborar unos buenos pasteles que luego sean repartidos entre todos? A nosotros nos parece que el nivel de desarrollo actual del Estado exige más bien un esfuerzo de elevación general media, no el esfuerzo puntero en ciertas líneas, aunque bienvenido sea, no lo despreciamos y nos parece muy bien. Y pongo esto en relación con algunas críticas que anteriormente han hecho mis compañeros, en el sentido de que puede haber zonas un tanto desamparadas en el Plan aunque todos no estamos fijando, en realidad, en los trazos de altas velocidades, en los inter-cities, etcétera, que puede ser lo bonito para enseñar fuera, pero que, indudablemente, en cierto modo, puede ocultar la calidad media y la elevación media del nivel de la red.

Quisiera saber si la voluntad política de fondo es la de la elevación de ese nivel medio o más bien se ha tendido —puede ser una alternativa válida— a hacer ciertos tramos y ciertas inversiones que, por su tecnología y por su necesidad de hacer frente a ciertos problemas, tiren del resto de la red.

Por último, en este orden de ideas, apuntaría una cuestión que puede parecer un tanto lejana, pero que considero muy importante en un Plan de este calibre. Esa cuestión es la de hacer las cosas con cierta generosidad. Con esto quiero decir que, en los enfoques concretos que luego se dé al Plan, habría que tener una cierta generosidad que permita, por ejemplo, a los constructores de las infraestructuras, del material, etcétera, ganar dinero y encontrar beneficio donde verdaderamente lo deben encontrar. Por ejemplo, que en los contratos-programa y en otros no se aquilaten excesivamente las cosas sino que se deje que las empresas ganen donde tienen que ganar y no busquen el beneficio donde no lo tienen que buscar, disminuyendo, por ejemplo, la calidad contratada o haciendo las cosas mal. Esto implica —y vuelvo al principio— un seguimiento muy difícil y muy profundo, no sólo de los contratos en que se materialice este Plan a largo plazo, sino de todas las adjudicaciones y de todas las obras concretas que se vayan haciendo. Pero también es indudable que, si caemos en el error de no tener esa actitud de generosidad y a la vez de exigencia, en un plan de este tipo, con una inversión de este tipo, puede haber tales fugas y tales faltas de disciplina y de control que el Plan puede hacer agua en cifras importantísimas.

Y algo indica, quizá no lo suficiente, que el señor Ministro haya hecho una serie de comentarios acerca de cómo afecta el Plan a las distintas comunidades autónomas. A mí me parece que es fundamental tener en cuenta que el Estado español es un Estado de las Autonomías; las Autonomías han de ser, por supuesto, solidarias, pero cada una tiene sus problemas. En ese sentido, el hecho de que el Plan contemple los problemas específicos, hayan sido o no bien resueltos, y que se prevea la colaboración

y la coordinación con las Comunidades e incluso con ayuntamientos concretos, es un avance, al menos de mentalidad, que creo que es positivo.

Como síntesis, diré que el Plan nos parece importante; también creemos que tiene sus fallos y nos preocupa verdaderamente que puede, como ya he dicho, en algo bien intencionado, interesante, voluntarioso; tememos que no se prevean con la suficiente intensidad los mecanismos de control, de concreción y de seguimiento que permitan que el Plan se lleve adelante en un horizonte de tiempo tan amplio y tan difícil todavía como el que se nos presenta.

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

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Ministro, nuestro Grupo, Minoría Catalana, va a concretar la intervención en una exposición de cinco puntos críticos, pero ello no quiere decir que nuestro Grupo rechace totalmente el Plan. El Plan puede ser válido, pero hay una serie de puntos que creemos que deben aclararse en este debate o, en todo caso, corregirse.

Primer punto. Señor Ministro, el Director General de Transportes, en su comparecencia en esta Comisión el día 2 de marzo pasado, manifestó lo que para todos debía ser obvio: que el Plan ferroviario tiene en cuenta las propias previsiones existentes en la Ley de Ordenación Territorial. Por ello, señor Ministro, ¿por qué no se ha sometido este Plan a la Conferencia Nacional de Transportes, prevista en el artículo 10 de la LOT? Sabemos que dice que los entes públicos representados en la Conferencia Nacional podrán someter al conocimiento de la misma los proyectos de programación o planificación de los sectores de transporte terrestre de las distintas administraciones públicas, previa su aprobación por el órgano correspondiente.

También se incumple el artículo 16 de la LOT, que dice que el procedimiento, elaboración y aprobación de los programas o planes previstos en el artículo anterior —el 15— se determinarán reglamentariamente. En todo caso, existirán los trámites de información pública e informe del Consejo Nacional de Transportes regulado en el artículo 36. ¿Cuál ha sido el resultado de la información pública, si es que se ha realizado? ¿Por qué se aprueba el Plan de Transporte Ferroviario antes de que se constituyan la Conferencia Nacional y el Consejo Nacional de Transportes? Podré contestarme que se solapan la LOT y el Plan de Transporte Ferroviario, pero ya que tenemos la LOT, ¿por qué la Conferencia Nacional y el Consejo Nacional de Transportes no intervienen ya?

Segundo punto. El Presidente de RENFE, en su intervención ante esta Comisión, en preguntas reiteradas de representantes de distintos Grupos, manifestó, con relación a la colaboración y participación de las comunidades autónomas, que no tenía conocimiento de que existieran todavía contactos con dichas instituciones. Sin embargo, el Director General de Infraestructura dijo, en la misma fecha, con motivo de su comparecencia, que el Plan de Transporte Ferroviario había sido comunicado a las co-

munidades autónomas, citando como caso prototipo de respuesta el de la Comunidad Vasca; figura en el acta taquigráfica.

Ante esta contradicción, quisiéramos, señor Ministro, que se nos informara de la fecha concreta en que le ha sido comunicado a la Generalidad de Cataluña y cuál ha sido la respuesta, teniendo en cuenta el marco competencial previsto en el artículo 11 del Estatuto de Autonomía y teniendo en cuenta también que usted, en su comparecencia del día 2 de marzo, nos decía que las Comunidades Autónomas tendrían conocimiento del Plan, pero en el momento en que el Gobierno, en uso de su legítimo derecho de plantear una política de transportes, lo creyera oportuno. Nosotros creemos que en estos momentos todavía no existe esta comunicación a la Generalidad de Cataluña.

Tercer punto. El Presidente de RENFE, en su intervención, afirmó que no existía ninguna biblioteca donde estuvieran recogidos los estudios de base del Plan de Transporte Ferroviario. Entendemos, señor Ministro, que es condición imprescindible, para que esta Comisión de Diputados elegidos se manifieste de una manera seria y democrática sobre documentos de tanta importancia, conocer la documentación que nosotros solicitamos. En principio, se nos contestó que se estaba preparando, pero, después, el Presidente de RENFE dijo que no existe en ninguna biblioteca. A pesar de las insistentes peticiones de este Grupo y de los otros Grupos presentes, todavía no ha llegado esta documentación. Curiosamente, el Presidente de RENFE, en contestación a unas preguntas formuladas por unos compañeros, dijo que las empresas ferroviarias, con el paso del tiempo, van destilando una cierta cultura en forma de estudios, que progresivamente se van perfeccionando, que no solamente se realizan por parte de técnicos y profesionales; venía a decir que eso es la base de los estudios, podríamos decir, pero que no quedan recogidos en toda una documentación escrita.

Nosotros quisiéramos saber si verdaderamente existen tales documentos y si hay una previsión de fecha concreta de envío de esta documentación a la Comisión o, en todo caso, dónde se puede encontrar y si, al no existir en la biblioteca, existe en distintos lugares.

Cuarto punto. Dada la larga vida de las inversiones ferroviarias, nuestro Grupo considera un error, que puede ser histórico y grave para Cataluña, mantener para el siglo XXI una relación Barcelona-Madrid con una velocidad comercial máxima de 125 kilómetros por hora, como figura. En otras relaciones radiales desde Madrid, con menor demanda potencial, sobrepasarán el horizonte de 140 kilómetros/hora, alcanzando incluso los 173 kilómetros por hora la relación Madrid-Sevilla. ¿Cómo puede justificarse esta discriminación, señor Ministro?

Por último, quinto punto. El Director General de Infraestructura del Transporte, en la ya citada comparecencia, manifestó que eran tan evidentes y tan obvios los motivos que habían conducido a no adoptar el ancho europeo, que justificaban que no se hubiera hecho un libro blanco sobre el tema. Sin embargo, en el caso concreto de Barcelona hasta la frontera francesa, los estudios rea-

lizados en Cataluña demuestran su factibilidad técnica y económica. El interés en la realización de dicha línea ha sido manifestado por las regiones del sur de Francia, también públicamente por portavoces relevantes de la red ferroviaria francesa e incluso por las propias Comunidades Europeas, como sin duda usted debe conocer. En nuestro país, ha manifestado su soporte las Cámaras de Comercio, las centrales sindicales, el Ayuntamiento de Barcelona y todos los partidos políticos en el ámbito de Cataluña.

El interés puesto de manifiesto por otros Grupos Parlamentarios en esta misma Cámara y todo el soporte antes citado nos llevan a preguntar al señor Ministro, al contrario de lo que expresaba el señor Director General, si no será más bien obvia la necesidad de considerar el ancho europeo con urgencia para España.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de CDS, tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Quisiera comenzar utilizando la misma metodología, por lo menos de principio, que utilizó el señor Ministro, haciendo la primera advertencia de nuestro Grupo.

Señor Ministro, cuando reiteradamente se dicen cosas que no son ciertas y las dice un Ministro del Gobierno, uno tiene que pensar que el resto de las cosas que dice tampoco tienen fiabilidad. Usted, señor Ministro, ha dicho reiteradas veces —consta en el «Diario de Sesiones»— que hasta 1986 RENFE tenía que ocuparse en incrementar sus tráficos y sus cuotas de mercado porque estaban decayendo. Señor Ministro, ahora, que ha pasado más tiempo y que RENFE, aunque con mucho retraso, ha sacado a la luz las memorias de estos años, yo le voy a decir lo que ha ocurrido, en cifras oficiales, en tráficos de viajeros. Año 1980, medido en millones de viajeros-kilómetro, 13.527; año 1981, 14.261; año 1982, 14.703; año 1983, 15.092; año 1984, 15.574; año 1985, 15.979; año 1986, 15.646, es decir, un decrecimiento del 2,08 en unidades de tráfico: en el año 1987, idéntico decrecimiento. En mercancías, en toneladas-kilómetro, en el año 1982, 10.503,8; en 1983, 10.598,7; en 1984, 11.645; en 1985, 11.653,8; en 1986, 11.299,1, decrecimiento del 3 por ciento exactamente. En el año 1987, el decrecimiento, en el primer trimestre, es, en viajeros-kilómetro, del 10 por ciento y en toneladas-kilómetro, del 6 por ciento. De modo, señor Ministro, que, solamente por ser serios y coherentes con lo que se dice, por favor, atienda a los documentos oficiales de su propio Departamento.

Y digo esto porque también hizo la advertencia mi Grupo de que se establecía, como punto de partida —de partida— para el Plan de Transporte Ferroviario, un número de unidades de tráfico, poniendo para el año 2000 un objetivo. Yo expuse aquí, en reiteradas ocasiones y ante el señor Ministro, que el punto de partida que se establecía en el Plan de Transporte Ferroviario era inferior al que se consignaba en los documentos oficiales de RENFE, aprobados por el Ministerio, por la Intervención General de la Administración del Estado y, en definitiva, por el Gobier-

no. Y solamente ahora se me hace caso, pero no se modifica el horizonte del año 2000; con lo cual, señor Ministro, resulta curioso que, en el avance del Plan que usted nos hacía, ya se había cumplido, respecto a las cifras reales, el 25 por ciento de sus objetivos.

Señor Ministro, el Plan de Transporte Ferroviario es una ocasión para integrar el subsistema del ferrocarril en sí mismo, completando la estructura radial con la red transversal. Anteriormente, uno de los Diputados, el de la Agrupación del PDP, puso de manifiesto el contrasentido en redes transversales que significaba el Plan de Transporte Ferroviario, y puso unos ejemplos tan absolutamente claros y relevantes que me eximen a mí de insistir sobre los mismos. Desde luego, en ese punto hago absolutamente más sus palabras, y es indiscutible que hay zonas del territorio nacional —y no hay más que echarse a los ojos los mapas que acompañan al Plan— que son un auténtico desierto desde el punto de vista de las inversiones ferroviarias. Esos puntos son, fundamentalmente, Galicia, Asturias, Zamora, Salamanca, Extremadura y la conexión entre la Andalucía oriental y Levante. Y el señor Ministro lo sabe, porque el mapa es algo que se puede ver en una simple ojeada.

Se habla también —y lo acaba de decir el señor Ministro— de que el Plan de Transporte Ferroviario es una ocasión para integrar el subsistema ferroviario con el transporte de carretera a través de nudos ferroviarios, etcétera. Es una ocasión perdida, señor Ministro. Porque en el capítulo de intercambio modal-aduanas-estaciones fronterizas —nada menos que las tres cosas, y las dos últimas son muy importantes en cuanto a inversiones— todo el Plan prevé 11.550 millones. ¿Dónde está un plan perfectamente establecido hace muchos años ya en RENFE, reiteradamente solicitado a los Gobiernos, de hacer auténticos nudos ferroviarios que significaran la conexión de los modos de transporte? ¿Dónde está —si usted quiere, en la forma— la conversación con las agrupaciones y con las asociaciones de transporte de mercancías por carretera? No las ha habido. Tienen una revista, tanto las de viajeros como las de mercancías, y en esas revistas —porque son varias— se pone de manifiesto —por lo menos eso es lo que ellos dicen— que no ha habido conversaciones serias y profundas y que no existe esa conexión intermodal. Y hay un auténtico malestar en el transporte. Quizá no le llegue a usted a través de sus servicios pero se lo digo yo, señor Ministro: hay un auténtico malestar en el transporte.

Era una ocasión para comunicar España con el resto de los países comunitarios hacer una red del mismo ancho que enlazara con la europea. Aquí se nos ha dicho por algunos de los representantes de RENFE que pasaron por esta Comisión que eso significaba un problema muy importante, muy grande y que no se podía abordar. Sin embargo, cuando se habla un poco más en profundidad de esto, uno comprende que ese problema está rodeado de muchas consideraciones míticas, y lo ponen de manifiesto los propios representantes de RENFE cuando dicen: ¿qué sería entonces de las comunicaciones con Portugal, que siguen teniendo el ancho español? Tendríamos un au-

téntico problema con Portugal; sería tremendo eso. Señor Ministro, igualmente tremendo es la comunicación con Francia. Si es tan fácil comunicarse con Francia a través de los ejes de ancho variable y, por tanto, no hace falta poner un ancho internacional, ¿por qué se dice que habría un problema tan grande con Portugal si tuviéramos ese ancho? Lo dice RENFE, y RENFE, señor Ministro, en técnica ferroviaria sabe más que usted y que yo. En política de transportes probablemente no, pero, desde luego, en técnica ferroviaria sí, y ellos dicen: es un gran problema de cara a Portugal y no hay ningún problema de cara a la frontera del Pirineo, como tampoco habría, al parecer, ningún problema de cara a nuestra conexión con el norte de África. Señor Ministro, lo único que se puede pedir desde aquí es coherencia. Tenemos una oportunidad histórica para enganchar con el resto de Europa y con el norte de África, para que a través de nuestro país pueda penetrar todo el tráfico del norte de África y llegar a los países comunitarios. Y ahora, con los avances tecnológicos, etcétera, es perfectamente fácil, puesto que tenemos que modificar la infraestructura, montar una vía de ancho internacional. ¿Que habría que hacerlo por fases? Vendría muy bien que esas grandes líneas, que son las que en definitiva, pura y exclusivamente, contempla el Plan, que son Port-Bou-Barcelona-Madrid-Sevilla y Madrid-Guadarrama y Madrid-Valencia, pudieran tener un ancho internacional en la relación de Barcelona-Madrid-Sevilla, y poco a poco ir cambiando todas las demás, sin prisa pero sin pausa, para tratar de conseguir irnos homologando con el resto de los países de nuestro área.

Es una ocasión de dotar de infraestructuras a las zonas más deprimidas del país. Ya no me refiero sólo a la conveniencia de las conexiones transversales, sino a la circunstancia de que este Plan podría aumentar la productividad regional y el PIB industrial fundamentalmente. No se hace, señor Ministro. Hay zonas, que podríamos situar al occidente de una línea transversal que fuera desde Santander a Huelva, que prácticamente suponen una plena ausencia en lo que respecta al Plan de Transporte Ferroviario. Es una ocasión para asumir la tecnología con el auspicio de RENFE, pero RENFE nos dice que allí no hay lugar para investigar, que no se está formando a técnicos ni organismos dentro de la red, en conexión con el Ministerio, que estudien en profundidad las nuevas tecnologías. Es una especie de moderna variación de aquella frase que se atribuye a Unamuno: que inventen ellos. Que inventen los industriales. Pero, señor Ministro, si resulta que los industriales no tienen, antes de la contratación con RENFE, una idea clara de cuál es la tecnología que se va a utilizar, de cuál es el matiz o la variante, dentro de las tres o cuatro punteras en el mundo, que se va a introducir en España —y esto nos lo dijeron los representantes de RENFE—, ¿cómo se van a preparar? Si lo hacen antes, no podrán obtener garantías de las empresas que tienen esa tecnología; si lo hacen después de los concursos o de las ofertas de nuevas construcciones que se hagan por el Ministerio o por RENFE, tendrán que someterse aún más a los condicionantes que les impongan las empresas extranjeras.

Señor Ministro —y voy a terminar pronto—, es una ocasión para que la red española tenga en el año 2000 la calidad de la red europea del año 2000 y no la actual. Y es evidente que no va a ocurrir así, porque si nos tomamos la molestia de ver que el gran objetivo del Plan de Transporte Ferroviario es una velocidad comercial en Madrid-Almería de 96 kilómetros; Madrid-Granada, de 100 kilómetros; Madrid-Gijón, 112 kilómetros; Madrid-La Coruña, 109 kilómetros; Madrid-Vigo, 111 kilómetros; Madrid-Cáceres, 102 kilómetros, es casi de chiste o de risa, por no emplear, todo lo contrario, palabras verdaderamente más trágicas; España, que tiene un secular desfase ferroviario con el resto de los países comunitarios, seguirá teniéndolo y cuando lleguemos al año 2000 seguiremos teniendo 20 ó 30 años de desfase con ellos, que son los que tenemos ahora. Lo que se pretende es ponernos al nivel que ellos tienen en estos momentos; pero eso es lo que se dice, no lo que se hace, por las razones que estoy explicando. En todo caso, aunque se cumpliera lo que se dice, nos encontraríamos con que en ese momento esos países ya estarían mucho más adelantados que nosotros.

Hay también algunas obcecaciones. El Presidente de RENFE puso de manifiesto, comparando variantes como la de Orduña y la de Pajares, que por Orduña, medido en miles de millones de unidades de tráfico, pasarían 16,5, mientras que reconocía que, en estos momentos, por Asturias pasan 18,6. Lo dice él, lo repito señor Ministro, y supongo que de esto sabe algo más que usted.

Es una ocasión para que el pueblo entienda mejor el ferrocarril y a los ferroviarios, haciendo que se entienda el PTF como una empresa o como un objetivo nacional. Y no es así, señor Ministro. No se puede ver así echándose a los ojos el mapa que se nos presenta. Es una ocasión para la mejor formación profesional de los ferroviarios, para el establecimiento de la carrera ferroviaria, para la homologación con sus compañeros de otras redes. Y tampoco se habla de esto en absoluto en el Plan de Transporte Ferroviario. Por todo esto, señor Ministro, nuestro Grupo, en su posición respecto al Plan, cree que es, desgraciadamente, una ocasión perdida, un cúmulo de palabras.

Se habla de dos billones de pesetas. ¿Por qué no añaden algunos años y llegaríamos a los dos billones y medio? Divida usted esa cantidad por los años que dura el Plan, que esté en pesetas de 1986, convierta eso a pesetas de años anteriores y se encontrará con la grata, no sé si sorpresa, de que en años anteriores se gastaba lo mismo que se está programando gastar en el Plan. Señor Ministro, se necesita poner más dinero en ese negocio. Es un gran negocio, porque aumentaría la productividad de nuestras regiones; no se trataría de aplicar la clásica teoría Keynes. Vea usted lo que dijo el Presidente del Gobierno en el debate sobre el estado de la nación: es necesario que sobre las regiones menos desarrolladas de nuestro país se vuelquen obras de infraestructura, inversiones públicas, para crear empleo y aumentar la productividad de esas regiones. Si eso dice él pero no le secunda el Gobierno, o si son meras palabras, entonces, señor Ministro, habremos perdido otra ocasión más para poder poner a nuestra España a la altura de los países comunitarios.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Ministro, ya hemos tenido una docena de comparecencias en esta Comisión y la verdad es que, salvo honrosas excepciones —al menos en mi impresión—, aquí no se han clarificado suficientemente los entresijos del plan. Con harta frecuencia, los comparecientes se han venido saliendo por la tangente, en una especie de descarrilamiento incurto.

Yo creía, señor Ministro, que hoy iba a ser distinto. Tenía fe en que en su comparecencia íbamos a tener ocasión de conocer esas verdades internas del Plan. Yo creía que usted iba a reconocer que el Plan crea esas bolsas de marginación. Para emplear el léxico de su región, señor Ministro, esas bolsas «haberlas haylas». No hay más que ojear un poco el mapa cinco del Plan para observar el desierto que existe en la zona oeste y en Andalucía oriental.

Por tanto, le rogaría, que, al contestar, señor Ministro, usara la misma sinceridad que utilizó el otro día el Presidente de RENFE, aquí, cuando reconoció que RENFE no funciona. ¿Funciona RENFE señor Ministro?

El pasado 22 de octubre usted afirmó, en el Senado, que las inversiones de infraestructura que se realizan en su región, Galicia, son el 8,2 por ciento de la inversión total del Plan, cuando la red gallega es sólo el 7,3 por ciento de la red nacional. ¿Podría ofrecernos el mismo referente para el resto de comunidades o, al menos, para las provincias más castigadas por el Plan, como se ha visto por sus referencias anteriores, por ejemplo, la de Cáceres, Almería o Asturias, cuya variante de Pajares está fuera de toda duda que es una de las grandes lagunas del Plan?

La pasada semana también se nos dijo, hablando de las transversales, que el PTF no potencia la línea Ruta de la Plata, de Gijón a Sevilla ya se vuelca en los corredores Gijón-Madrid y Madrid-Sevilla, ya que la Ruta de la Plata sólo tuvo interés durante la Roma Imperial. ¿Participa de tan singular teoría, señor Ministro?

A usted le consta, también, que existen en España infraestructuras de líneas ferroviarias construidas, incluso algunas inconclusas, y hasta abandonadas, pero que en las que en su día, hubo que invertir grandes cantidades de dinero. Los casos están ahí, como son la línea Santander-Mediterráneo, o Villanueva de la Serena-Talavera. ¿Estima procedente que tales casos no se hayan siquiera comentado en el Plan, por lo menos a nivel de estudio?

Se nos ha dicho, reiteradamente, en Pleno y en Comisión, que en las líneas en las que se han suspendido tráficos ha sido por razones económicas, y puedo citar la línea Plasencia-Salamanca-Zamora-Astorga. El PTF, ni las mienta. Estoy repitiendo alguna de las preguntas que hice en las comparecencias, pero que no fueron contestadas. Por eso, me vio obligado a reiterarlas hoy, ¿Cómo es posible que con un déficit de la red, en estos momentos, rondando los 200.000 millones de pesetas, se insista en ese chocolate del loro de esta suspensión de tráficos o que, por lo menos, el PTF ni siquiera las cite? ¿No merece la pena que las considere, siquiera para justificar, en su día,

un estudio de la continuación de esta lamentable situación?

Durante las comparecencias, repito, se han hecho aseveraciones realmente asombrosas. Cuando, por ejemplo, estábamos analizando la continuación del corredor Francia-Barcelona-Madrid-Lisboa, a través de un itinerario de interés europeo y, por supuesto, por el itinerario más corto, que es por Palazuelo y Valencia de Alcántara, o cuando hablábamos del castigo a que se está sometiendo en el Plan a la Ruta de la Plata que ahora repito —se están cerrando tramos y queda marginada en el plan—, los responsables de su Ministerio, concretamente el Director General de Infraestructura, nos aseguran, con una peregrina afirmación, que las resoluciones del Parlamento Europeo son sólo esquemáticas y que a tal Cámara europea le es indiferente el caso que puedan hacer luego los Estados miembros, con la sorprendente teoría de que la bondad de un itinerario no depende de la distancia, sino del tiempo. Ante la primera pregunta, nosotros nos preguntamos: ¿Qué pinta el Parlamento Europeo? Y ante la minusvaloración de la distancia: ¿Por qué el Plan, señor Ministro, se ufana del ahorro de los 92 kilómetros en la variante Brazatortas-Alcolea? ¿No aprecia ahí una incongruencia evidente? ¿No se trata de otra trampa? Lo que parece que procede es que se piense en dos itinerarios de esta posible ruta europea, desde Francia hasta Lisboa, pero el Plan potencia una, que es más larga, y luego se dice, «a posteriori», que lo importante es el tiempo y no la distancia. ¿Que opinión tiene sobre estas aseveraciones que hicieran aquí responsables de su Ministerio?

Hace un año, aproximadamente, el Presidente de RENFE manifestó que existían negociaciones con la Compañía Portuguesa de Ferrocarriles y con las autoridades de aquel país para dilucidar el trazado más conveniente del corredor entre Madrid y Lisboa. ¿Podría explicitarnos, ya que el otro día no pudimos enterarnos, del contenido de dichas negociaciones? En relación con Francia, ¿ha habido, también, negociaciones, y cuáles? En dicha negociación del corredor, en cuanto que atraviesa Extremadura, ¿ha intervenido el Gobierno de esta región? ¿En qué sentido? ¿Cuál es el itinerario más corto, en su criterio, en el corredor Madrid-Lisboa?

Por otro lado, hemos recabado, sin éxito todavía, utilizando la vía del artículo 7 del Reglamento de este Congreso, a su Departamento y a RENFE, una serie de documentos que pudieran ser trascendentes para este debate. ¿Tiene intención el señor Ministro de gestionar que nos sean enviados lo antes posible? Es algo que ya hemos tratado a nivel de preguntas, pero creo que es oportuno reiterarlo hoy, a la vista de lo que ocurrió el otro día con el accidente de Valladolid y que todos lamentamos.

En relación con las 60 locomotoras de RENFE, 269-200, le consta, porque se ha tratado el tema aquí y en el Senado, que, a lo largo de su explotación, habían aparecido algunas fisuras en los topes de desplazamiento lateral del boje. Respecto a este asunto, ¿hay alguna noticia nueva?

Durante las comparecencias, quedó clara la unanimidad, o la gran línea de unión, entre gran número de los grupos políticos de esta Cámara sobre que estamos al bor-

de de cometer un error histórico respecto a la adaptación de nuestra red al ancho europeo, al menos en los itinerarios de interés continental. ¿Qué opinión le merece al Ministro esta adaptación aprovechando el momento histórico del PTF?

También durante las comparecencias, nos dijo el Director General de Infraestructura que, al insistir otra vez en el corredor hacia Madrid desde Barcelona y Francia, y como consecuencia de su entrada en Portugal, se va a ver obligado aquel país a hacer una obra verdaderamente monumental, con una estación de recepción de las líneas que proceden de Madrid y de Europa, construyendo en la margen izquierda del Mar de la Paja una gran estación para recepción de estos trenes, pero que eso va a obligar a trasladar a los viajeros portugueses y a los internacionales a través de un autobús, vía Gran Puente-Salazar, a la otra margen del Mar de la Paja, o sea, en el centro de Lisboa. Evidentemente, se trata de una obra monumental. Mi pregunta, señor Ministro, es la siguiente: ¿Esta alteración del acceso por vía férrea a Lisboa está motivada o forzada por las decisiones del PTF español?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, le ruego considere que debe intervenir su compañera, señora Estevan.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Estoy terminando, señor Presidente.

La Resolución del Parlamento europeo sobre una red europea de trenes de gran velocidad inserta un transcendental anexo con una interconexión fundamental, que es 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 expeditivo. ¿En qué medida, señor Ministro, los redactores del PTF han tenido en cuenta esta circunstancia del Parlamento europeo? ¿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 a dicho ancho europeo? Y caso de ser recomendable, ¿a qué ritmo sería factible, en líneas generales, tal reconversión de anchos?

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

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Seré muy breve.

Señor Ministro, quiero hacerle tres preguntas en relación con el accidente de Valladolid del jueves pasado. Algunos de nosotros estuvimos en el funeral de las víctimas y en los entierros, el viernes, y el Presidente de RENFE también. Intento recoger el sentir de las viudas y de los familiares, en las dos siguientes preguntas.

En primer lugar, desearía una mayor explicación, que espero que usted nos la pueda dar, puesto que han transcurrido cinco días de ese accidente. ¿Está este accidente relacionado con el PTF? Porque si lo que fallaron fueron las locomotoras, habrá que partir del sistema ferroviario

existente para mejorarlo. En segundo lugar, ¿qué medidas van a tomar en RENFE y, en consecuencia, en su Ministerio para que no se produzcan estos penosos y absurdos —fijese que palabra, señor Ministro—, absurdos accidentes?

Hasta aquí recojo las inquietudes que recibí y que me rogaron le trasladara, pero voy a añadir una que tengo yo, y es la inquietud respecto a las viudas. No sé si sigue vigente esa desafortunada cláusula de la Seguridad Social por la cual las viudas no reciben pensión hasta que tienen 45 años. Algunas de las viudas de Cantabria tienen menos de 45 años y alguna tres niños pequeños. Mi pregunta es: ¿Piensa RENFE pagar estas pensiones a las viudas hasta que cumplan 45 años?

El señor **PRESIDENTE**: Señora Estevan, S. S. conoce que en sus preguntas hay alguna relación con el Plan de Transporte Ferroviario, pero que en alguna otra parte no existe esa relación.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Sí, señor Presidente, pero quiero decir algo más porque ya esperaba alguna objeción. Confirmaría mi impresión de que esta Cámara está medio muerta si hoy martes no habláramos del accidente de Valladolid del jueves. ¿Cuándo quiere que hablemos, dentro de dos meses?

El señor **PRESIDENTE**: No me refería a su alusión al accidente, que es pertinente, sino a aspectos relativos a Seguridad Social, que pueden, incluso, no ser competencia del Ministro.

Tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Dávila.

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Quisiera, en nombre del Grupo Socialista, en una intervención mía continuada y completada por mi compañero de Grupo señor Mazarrasa, fijar o exponer la posición de mi Grupo sobre el Plan de Transporte Ferroviario, que es lo que realmente es motivo de nuestro trabajo hoy, al margen de muchas de las concreciones que sorprendentemente, al menos para mí, he escuchado durante el tiempo que llevamos de sesión.

Mi intervención no sólo va dirigida al señor Ministro, puesto que S. S. no se sorprenderán de que conozca más o menos nuestra posición, y como la tenemos compartida no es necesario explicarla o fijarla ante él, sino, tal vez, ante los distintos grupos de la Cámara; porque no olvidemos que, además, en este trámite de comparecencias, nos estamos adentrando en el procedimiento por el cual esta Cámara va a tener que pronunciarse políticamente sobre el Plan de Transporte Ferroviario. Es decir, va a ser a través de resoluciones de los grupos donde vamos a expresar nuestra posición política. En este contexto, creo que puede ser útil para S. S. conocer qué es lo que nos mueve como grupo al apoyo completo a este Plan de Transporte Ferroviario. Y puede ser especialmente útil porque, tal como ha dicho en su intervención el portavoz del PNV, de acuerdo con su tradicional sensatez y visión política, un planteamiento de lo que es la coyuntura in-

mediata de algunos años tiene grandes ventajas si es asumido por la mayoría de esta Cámara, de esta representación popular, con independencia de las coyunturas de gobernación que existan en ella. Por tanto, me parece que puede ser útil para S. S. conocer qué es lo que nos mueve a este apoyo al Plan de Transporte Ferroviario.

¿Qué ve nuestro Grupo en este Plan de Transporte Ferroviario? Señorías, no ve este Grupo, en este momento procesal —sí en otros—, un programa tecnocrático. Hemos escuchado y conocemos todos la fundamentación sólida, desde un punto de vista técnico que este Plan de Transporte Ferroviario tiene, incluso en comparación con otros anteriores o con toda la tradición de ingeniería ferroviaria de nuestro país. No vemos nosotros, en este momento procesal, un plan de empresa. He oído más de una vez ciertas precisiones sobre detalles de tipo puramente de gestión empresarial que proceden antes y, probablemente, después de este momento en que nos encontramos, pero ahora, repito, nosotros no vemos, en este PTF, un plan de empresa, no vemos un plan de gestión de RENFE, con todo lo importante que sea, antes y después, ver cómo se gestiona la RENFE.

¿Qué es lo que vemos nosotros en este momento, señorías y que es lo que nos mueve a expresarnos en la forma en que lo hacemos? Vemos un Plan del Gobierno de política ferroviaria y en un horizonte tan amplio como hasta el año 2000. Y es una reflexión política y un pronunciamiento político lo que este Parlamento tiene que hacer ante esa posición política del Gobierno. En ese esquema mental es en el que nos expresamos.

¿Por qué apoyamos fundamentalmente este Plan de Transporte Ferroviario? Porque este Grupo Parlamentario Socialista comparte totalmente la filosofía desde la que está construido.

La filosofía que el PTF tiene representa para nosotros el abandono del concepto del ferrocarril clásico, el abandono del concepto, legítimo en su contexto histórico pero absolutamente absurdo en este momento y sobre todo en el futuro, del ferrocarril del siglo XIX.

Este Plan de Transporte Ferroviario tiene una filosofía con dos ejes fundamentales, señorías, y que no sé si comportaríamos, pero que son clave para este Grupo Parlamentario. El primero es la consideración de que el ferrocarril ya no es, o no lo es al menos en absoluto en nuestro país, un modo de transporte hegemónico, incluso creemos que consideraciones que aquí no se han hecho de la orografía española explican y justifican que, puesto que existen otros y muy diversos modos de transporte, y tecnológicamente con ventaja, es lógico que, en España, esa hegemonía del ferrocarril sea un concepto decimonónico ya, y que, en cambio, está bastante metido en el subconsciente no sólo de nosotros, sino del país.

La segunda afirmación clave de esta filosofía de este PTF, es que, por el contrario, no es cuestionable que el ferrocarril tiene una competitividad específica en una serie de relaciones y en una serie de tráficos. Por tanto, es una negación de situaciones anteriores y una afirmación de futuro.

En estas dos claves sí se entiende nuestra posición y

nuestra no comprensión de mucho de lo que hemos oído, porque, si bien es cierto que el derecho al transporte sí que debería ser considerado como un derecho fundamental en el sentido de que es uno de los ejes del progreso, reclamar hoy el derecho al tren, o es una reminiscencia de otras posiciones, o es un capricho, o es una cierta manera de no haber echado las cuentas de lo que puede suponer esa petición absurda en determinadas situaciones concretas respecto de la generalidad del país.

Por lo tanto, muchas de las consideraciones que hemos oído no son comprensibles, a la luz de que negar o no facilitar el acceso al tren no supone deterioro de ningún derecho de progreso, más bien al contrario, es evitar que por la puerta excusada, por una vía colateral de tipo económico de realimentación, se produzca precisamente lo contrario de lo que se está defendiendo.

La segunda afirmación importante de esta filosofía es que existen unos tráficos, unas relaciones, cuya explotación es absolutamente competitiva, pero viéndola como un concepto integrado del sistema que debe ser optimizado; no la relación particular ésta y aquélla, sino el sistema, y debe ser optimizado en función de parámetros objetivos que normalmente son económicos, es decir, los criterios geográficos, los criterios algunas veces sentimentales, los criterios —entiéndaseme bien la palabra que no la digo en términos peyorativos— clientelares políticamente que hemos oído en esta Cámara a lo largo de todo el proceso, incluso hoy mismo, y, en ese sentido, cuando se está haciendo esta afirmación de que existe una competitividad real en el modo de transporte ferroviario cuando se tiene ese planteamiento.

En estos dos ejes, señorías, es donde espero que comprendan hasta qué punto nos parecen importantes las seis directrices que ordenan este Plan, esas seis directrices estratégicas que son compartidas por nosotros.

¿Qué dice la primera de las directivas? Dice algo que se ha olvidado, en otros tiempos con razón y hoy sin ninguna, y es que hay que adaptarse a la demanda, y, además, hacerlo con criterios competitivos. Es decir, no van a ser razones de comparaciones entre unas y otras regiones en términos geográficos, sino que tienen que ser expresadas y fundamentadas en la adaptación a demandas previsibles reales y existentes en esas relaciones que se están considerando, con criterios competitivos entre los modos de transporte.

Esa es una directriz que traduce en medidas estratégicas lo que para nosotros es la filosofía de este PTF que apoyamos.

¿Qué dice la segunda directriz? Dice que la asignación de recursos financieros, o de todo tipo, a esa prestación de ese modo de transporte ferroviario tiene que hacerse con criterios económicos; volvemos a decir lo mismo. Hay que estar muy claramente prevenidos contra el hecho de que una asignación de recursos que pudiera parecer clara o justificada en un tema concreto, en cambio, tenga efectos disfuncionales económicos que hagan que luego ese perjuicio venga difuminado por otros lados. Esa asignación de recursos con criterios económicos como direc-

triz del PTF traduce esas filosofías del Plan que nosotros defendemos o apoyamos.

La tercera, servicio en régimen de concurrencia. Es como hay que entender este PTF de que estamos hablando, no en otro sentido. Todos deben ceder ante el planteamiento de que los servicios a prestar, que es lo único que justifica todo el PTF, y no otra cosa, deben hacerse en régimen de concurrencia con los restantes Grupos.

¿Qué significan estas tres directrices? Significan racionalidad económica, sin la cual es impensable la defensa o apoyo de un PTF de estas características.

Las siguientes directrices, la 4.ª y la 5.ª, ¿qué introducen? Aquello que este Grupo Parlamentario cree que puede y debe ser, abandonando el rigor economicista que, en cambio, plantean las otras tres directrices. Es decir, aquello que introduce racionalidad social, aquello que dice —la 4.ª de ellas— que los servicios de cercanías y regionales tienen que tener un tratamiento en el que, además de todo el planteamiento económico, se sobrepongan consideraciones de orden social como pueden ser la igualdad de las facilidades en los alcances de las grandes conurbaciones, o en las proximidades a ellos, pero, atención —y es muy importante para nosotros—, no con los criterios con que otras veces se hicieron y que pudieran parecer caridad o proyectar sobre el resto de la sociedad...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Dávila, le ruego considere que ha de intervenir el señor Mazarrasa.

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Sí, señor Presidente. Con precisar el matiz político de esta segunda introducción de una racionalidad social, puedo terminar brevísimamente.

Se tiene muy claro que, allí donde haya que abandonar el criterio exclusivamente económico, debe ser perfectamente conocido por quién, para quién y por qué se hace esa excepcionalidad de la rigurosidad económica. Es decir, hay que saber quiénes son los beneficiarios, quién asume esa defensa de los intereses de esos beneficiarios, y cómo se traduce eso en unos instrumentos financieros o de gestión que permitan que todo eso no sea simplemente una difusión de gastos perdidos; que se sepa por qué y para qué se hace esa proyección social.

Lo mismo sucede en la 5.ª, en la que se hace esta misma consideración para el tráfico urbano.

Señaladas estas dos posiciones de respeto a la racionalidad económica y a la racionalidad social allí donde haya razones para ello, todos los miembros de los demás Grupos encontrarán siempre al nuestro, al Grupo Socialista, dispuesto a considerar, si es que hubiere lugar para ello, aquellas modificaciones, aquellas sugerencias, aquellas posiciones que puedan ser reflejadas en nuestras resoluciones y que conlleven esa consideración, insisto, de auténtica racionalidad social y meticuloso estudio de quién, por qué y cómo se hace esa desviación del criterio de rigor económico; insisto en que estaríamos dispuestos a considerarlas y no nos dejarán atrás SS. SS. en el estudio de cualquiera de ellas.

Gracias, señor Presidente.

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

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Me voy a limitar a apoyar la racionalidad de las acciones previstas en el plan en función de los criterios generales que apuntaba el señor Dávila y que, por otra parte, al escuchar a los portavoces de los grupos no parece que ninguno de ellos ponga en cuestión como grandes criterios, que son los que define el plan de transporte ferroviario.

En lo que es esa distribución de las inversiones, hemos visto que en un primer lugar, sobre todo en las referidas a infraestructura, se pretende acabar con los grandes estrangulamientos que tiene nuestra red en términos de las tasas de grados de utilización y en la propia página 25 del plan vemos que el estrangulamiento de Despeñaperros, quitando estrangulamientos de tipo local, es verdaderamente el elemento crítico de nuestra red; por tanto, es una prioridad en términos de acción en infraestructura cara a solventar esa problemática.

Vemos que otros estrangulamientos importantes son el de Castellón-Tortosa y luego el de Miranda-Orduña. Por tanto, creo que desde el punto de vista de una política de infraestructuras la variante de Sevilla, aunque se hace hincapié por parte de alguno de los portavoces en que la filosofía del plan no pretende reducir distancias, sino tiempos, qué duda cabe que viene condicionada por la existencia de un estrangulamiento y la necesidad de desdoblarse la red en ese sentido, con una repercusión enorme sobre todo el sur y con una integración norte-sur del conjunto de nuestra red que, en definitiva, produce efectos globales.

No cabe duda que tenemos que insistir en la proyección que el propio Ministro ha puesto de relieve a la hora de tener en cuenta que un 15 por ciento de las inversiones totales del plan se van a destinar al acondicionamiento del resto de la red, que, en función de las orografías y de los puntos terminales de la red, van a permitir alcanzar velocidades de 120-140 y en algunos casos 160 kilómetros por hora. Eso qué duda cabe que permite una actuación global que garantiza que prácticamente todo el territorio nacional queda a menos de cinco horas de la capital de España, de Madrid, en ese gráfico tan espectacular que ustedes tienen en el propio plan. Únicamente Galicia, como se ha dicho, Barcelona y Almería como elementos extremos de nuestra geografía nacional, sobrepasa ese tiempo de acceso desde la capital de España superior a cinco horas.

Nosotros estamos de acuerdo con la política que se ha criticado aquí por parte de algunos portavoces en las comparecencias. Muchas veces los catetos son mejores que la hipotenusa, sobre todo en política ferroviaria, donde lo importante no son las distancias sino los tiempos en los que se garantiza un servicio en viajeros y plazos de entrega en mercancías. Si verdaderamente eso garantiza niveles de captación de tráfico y rentabilidad de las inversiones, es una política que nosotros apoyamos decididamente.

Por otra parte quiero insistir en algunos aspectos del

plan en los que yo creo que se ha hecho menos énfasis en la presentación. El plan tiene un tercer objetivo que es ganar captación de tráfico de mercancías donde verdaderamente se plantean unos objetivos, yo diría importantes, y que suponen inversiones, en ese conjunto de inversiones institucionales y de las realizadas a través de RENFE, que son de una categoría y unos objetivos importantes.

Como ven SS. los incrementos de tráfico de viajeros se pretenden casi duplicar en el horizonte del año 2000 para incrementar en los grandes ejes un 88 por ciento de los incrementos de tráfico y un total de un 75 por ciento con una tasa acumulativa de un 3,8 por ciento anual, y eso a través de actuaciones importantes en infraestructura. Quería referirme a los objetivos de incremento de captación de demandas de tráfico de mercancías, con unos incrementos del 60 por ciento en el horizonte del año 2000 a través de unas políticas específicas que conlleven actuaciones importantes de inversión en infraestructura que no están en el conjunto de la red sino en los puntos terminales, como son los temas de actuación localizada en puertos, estaciones de intercambio modal, actuaciones en estaciones fronterizas, etcétera, que van a permitir, entre otras cosas, que de un tráfico de 10 millones de toneladas, donde el ferrocarril puede actuar de forma competitiva en ese segmento, garantice una captación del 50 por ciento de esos tráficos y unos incrementos por tanto captables de 1.500 millones de toneladas/kilómetro en estos tráficos, unos tráficos captables a través de los puertos que verdaderamente vuelvan a recuperar el peso del ferrocarril en los tráficos intermodales, marítimos...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mazarrasa, le ruego vaya terminando.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: No se llegará a lo que fue el 24 por ciento pero sí recuperando la tasa actual del 13 por ciento hasta llevarla al 18 por ciento e incrementando los tráficos internacionales en el doble, en el ciento veintitantos por ciento, lo cual nos coloca, en definitiva, en una actuación de dar ese objetivo del ferrocarril, en términos de captación de tráfico de mercancías, como uno de los elementos claves.

Finalmente quiero insistir en un aspecto que ha sido puesto de relieve por el portavoz del PNV, pero que nosotros consideramos de enorme importancia y es el efecto que, sobre el conjunto de las actuaciones, tiene la política de inversión en material móvil, que es una parte importante del conjunto de las inversiones previstas y que va a garantizar desde nuestro punto de vista, a través de una política coordinada de RENFE con el INI y con nuestras políticas y estrategias industriales, teniendo en cuenta cuáles son los activos hoy día existentes en nuestro país de fabricación de material ferroviario, la posible perspectiva de integración de nuestros activos industriales en una política global europea a través de una negociación que garantice definitivamente que nuestro sector industrial de material móvil se integra en una perspectiva europea que es la única que puede dar garantías de supervivencia a una parte importante de nuestro sector industrial con

todos los componentes tecnológicos que eso conlleva.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Muchas gracias, señor Presidente.

Quiero empezar mi intervención de réplica a la de SS. SS. agradeciendo el tono en el que han tenido lugar sus intervenciones, que lo califico como tono con afán constructivo en la mayor parte de los casos. Creo que esto es francamente bueno cuando una Cámara está debatiendo un plan de la envergadura del actual. Por tanto, y con este ánimo de mantener el clima en el que se está desarrollando el debate, voy a ir contestando una por una a todas las intervenciones que ha habido y en el orden en el que fueron establecidas.

El señor Bernárdez centra su intervención en una supuesta marginación de Galicia por parte del Plan de Transporte Ferroviario. En mi intervención inicial simplemente recordaba a la Cámara algunas cifras relacionadas con esta Comunidad. Difícilmente se puede decir, como valoración general del Plan de Transporte Ferroviario, que establece una primera categoría para privilegiados, porque cuando uno analiza el nivel de extensión en el que se sitúa el plan, simplemente en el gráfico y no en el análisis cuantitativo que sí voy a hacer ahora, se puede ver realmente que es un plan que cubre núcleos centrales de toda la Península y que prácticamente llega a todas partes, específicamente a Galicia. Específicamente a Galicia llega, en primer lugar, a través de un tramo de 250 kilómetros/hora, bien es cierto que es un tramo en común, pero es un tramo que va a Galicia y que pasará por la variante de Guadarrama. A continuación, en un tramo de 200 kilómetros/hora, entre Palencia y León, que es un tramo común con la Comunidad Autónoma de Asturias, pero es un tramo que conduce a Galicia. Y hay un tramo, el de León-Monforte de Lemos que específicamente tiene como único destino Galicia, como único elemento clave la conexión de Galicia con el resto de la Península, con una inversión de desdoblamiento de 33.000 millones de pesetas.

Su señoría decía que todas las inversiones se centran, por ejemplo, en Brazatortas-Córdoba y Guadarrama, pero tengo que decirle que el tramo Brazatortas-Córdoba son 80.000 millones, es el total de esa línea, mientras que el tramo entre León y Monforte se valora en 33.000 millones de pesetas. En otras palabras, las dificultades orográficas no son comparables. Por tanto, conseguir establecer entre León y Monforte 160 kilómetros/hora en un tramo de 238 kilómetros cuesta 33.000 millones, cerca de la mitad de lo que cuesta colocar Madrid-Sevilla, con casi el doble, a 250 kilómetros/hora. Y es que, señoría, la dificultad del trazado tiene su coste económico. El Plan realiza un esfuerzo importante, digo el Plan porque al final el que realiza el esfuerzo es el país, con el establecimiento del tramo León-Monforte de Lemos.

Puedo seguir dando cifras a S. S. La renovación de la

línea Orense-Vigo tendrá 6.500 millones de inversión; renovación y bloqueo de telemando Monforte-Coruña, 9.300 millones de inversión y la electrificación de Monforte-Coruña, 3.000 millones de inversión, lo que hace un total de 69.600 millones. Señoría, estas cifras que le estoy dando son solamente desde León hacia Galicia, es decir, de un tramo dedicado exclusivamente a Galicia, lo que significa que en un conjunto de 70.000 millones de pesetas, el equivalente al Madrid-Sevilla se invierte solamente entre el tramo León-Galicia porque, adicionalmente, podemos poner la parte proporcional que le correspondería en el conjunto de la variante de Guadarrama, con 60.000 millones y en el conjunto de la adaptación a 200 kilómetros/hora del tramo entre Valladolid y León. Es decir, que si vamos a cuotas, resulta que Galicia tiene una cuota muy importante en este Plan de Transportes Ferroviarios. Creo que, además, es de justicia que sea así.

Señoría, podría darle algunas cifras indicativas de la dificultad de establecer la alta velocidad en los tramos Monforte-Coruña y Monforte-Vigo. Usted, que sin duda conoce bien esa zona, tan bien como yo, y que conoce muy bien el trazado entre Monforte y Orense, sabría que la simple visión de aquel tramo es suficiente para apreciar las dificultades tremendas que tendría el establecimiento de esa línea a 200 ó 250 kilómetros/hora; no es ni siquiera pensable. El establecimiento de Monforte-Coruña y Monforte-Vigo es una estimación aproximada (es muy difícil hacerlo con exactitud) en altas velocidades de 200 kilómetros/hora tendría un coste aproximado entre 200.000 y 250.000 millones de pesetas. Como elemento de comparación le diré que Madrid-Sevilla son 80.000 millones, y le estoy hablando solamente del tramo Monforte-Coruña y Monforte-Vigo, porque el resto, el tramo León-Monforte sí se establece en alta velocidad.

Por tanto, señoría, creo que es conveniente, cuando se hacen estas valoraciones, hacerlas en toda su magnitud. Si usted sigue haciendo comparaciones, le tengo que decir que el total de las variaciones y dobles vías que establece el Plan de transportes ferroviarios es de 475.000 millones para toda la península. Solamente estos tramos, desde Monforte hasta Coruña y desde Monforte hasta Vigo costaría entre 200.000 y 250.000 millones. La mitad de lo que se decía a infraestructura en dobles vías y en nuevas variantes en toda España, habría que dedicarlo solamente entre Monforte-Coruña y Monforte-Vigo para establecer la alta velocidad, pero con las dificultades que usted conoce, y es que el propio hábitat de esa zona haría prácticamente imposible establecer esas altas velocidades. Usted conoce muy bien, supongo el trayecto entre Orense y Vigo. Yo no me imagino un tren de alta velocidad pasando por un hábitat como el de esa zona, de la que yo soy, dicho sea de paso.

Por tanto, señoría, creo que su calificación no es justa cuando usted dice que el plan lo que hace es dar una limosna a Galicia. Creo que usted no lo valora realmente, quizá porque no lo conozca, a lo mejor no tiene conocimiento suficientemente detallado de lo que significa el Plan para Galicia, pues yo creo que Galicia queda tratada realmente dentro del Plan de transportes ferroviarios

y se lo digo con toda honestidad, no se lo digo con intento de establecer ninguna falacia.

Usted decía que sólo el 15 por ciento, pero es que usted no oyó bien mis datos. El 15 por ciento, que queda indeterminado, es sobre obras de infraestructura, de obras de infraestructura respecto a nuevas variantes, pero es que en el resto del Plan, si incluye el material móvil, el conjunto para la red ya es del 41 por ciento porque el material móvil circulará por toda la red, y la cifra de dicho material es del 26 por ciento del total de la inversión. Por tanto, entre las infraestructuras no nominadas y el material móvil se va el 41 por ciento. Esto lo hago extensivo al conjunto de calificaciones al plan de estar muy centrado en algunos sitios; el 41 por ciento se extiende al conjunto de la red.

Si seguimos viendo las partidas que aparecen valorando el Plan, encontramos acciones tales como la racionalización de la producción, con 142.000 millones, que es para el conjunto de la red; encontramos instalaciones de seguridad con 96.000 millones, que es para el conjunto de la red, etcétera. Es decir, hay una serie de inversiones que son para el conjunto de la red porque el Plan es mucho más que estas grandes variantes. Las variantes son el elemento de ruptura y el que establece, quizá, la novedad más llamativa, pero el Plan es más que estas variantes.

Por tanto, señoría, creo que el Plan tiene un sentido social, tiene una racionalidad económica importante, pero, aparte, tiene un sentido social en su conjunto. No le voy a dar las cifras de ahorro de tiempo, pero en Barcelona-Vigo el ahorro es de un 30,2 por ciento y la velocidad comercial que sale es de 120 kilómetros/hora. Usted dice que se tarda todavía once horas, pero es que hay 1.323 kilómetros. Una velocidad comercial de 120 kilómetros/hora es una velocidad importante.

El señor Pérez Dobón, a quien también agradezco el tono constructivo con el que ha realizado su intervención, califica al Plan con el peor pecado de su expresión literal llamándole plan insuficiente. Creo que el Plan no es insuficiente. Podría ser más amplio, sin ninguna duda. Todos los planes pueden ser más amplios; a todos los planes se les pueden dedicar más recursos, pero no creo que se pueda calificar este Plan de insuficiente y lo creo también honestamente. Creo que cuando se analiza un plan de modernización del ferrocarril, con introducción de alta velocidad en un país, hay que verlo también en comparación con lo que está sucediendo en otros países. No es bueno que nos centremos en la calificación general del Plan solamente en un país. En este momento, en áreas de alta velocidad de 200 a 250 kilómetros/hora el Plan español está en torno a los 2.500 kilómetros y esto es comparable con cualquier otro país europeo. El plan francés va a estar en torno a esto, y Francia es el país europeo más avanzado en alta velocidad, Alemania tiene en este momento, en líneas de 250 kilómetros/hora, 400 kilómetros. Nosotros, en la primera fase, por no hablar de un año cerrado, porque no creo que deba darlo ahora, después del año 1992, tendremos 620 kilómetros en 250 kilómetros/hora de los cuales en el 1992, y ya comprometidos, tenemos 350 kilómetros a 250 kilómetros/hora. Acabamos de empezar el Plan,

señoría, lo hemos empezado exactamente este año; pero, en conjunto, vamos a una red de alta velocidad de 250 kilómetros/hora.

De todos modos, creo que el Plan podría ser ampliado si los recursos fueran ilimitados, si no tuviéramos un problema de recursos, pero todos los países tienen este problema de recursos. Si usted analiza cómo están haciendo el plan en el resto de los países europeos que lo están realizando, le diré que hacen un plan mucho más selectivo que el que nosotros estamos haciendo; quiero que esto quede claro. Usted puede catalogarlo de insuficiente o no, pero, en todo caso, nosotros hacemos un Plan más amplio en alta velocidad que el que hacen la mayor parte de los países europeos y equiparable al que hace Francia que es el país que va a dedicar más kilómetros a alta velocidad.

Usted decía que se pueden hacer ejes de 160 kilómetros a Almería, a Granada y a Jaén. Alguna de esas ciudades, como Jaén, queda cubierta en el plan a través del Madrid-Córdoba, enlazando con Córdoba-Jaén y aparece, además, en el propio plan un Intercity funcionado en esta línea. Le contestaba, a las dificultades de establecerlo en Galicia, que dificultades similares aparecen en Asturias —dentro de Asturias, son dificultades muy importantes—, lo que no quiere decir que el plan —y vuelvo a insistir en esto— no contemple elevar la velocidad en todas estas zonas. Sí contempla elevar la velocidad, dentro de los planes de elevación de velocidad de RENFE, no singularizadas de acuerdo con las líneas de alta velocidad, pero aprovechan una parte del trazado muy importante prácticamente todas las zonas. Específicamente usted me hablaba de Almería. Almería tiene una zona de trazado de 200 y una zona de trazado de 160.

A continuación, S. S. decía: no hay líneas transversales. Desde luego, lo que no vamos a hacer en este Plan es diseñar todo un nuevo trazado de ferrocarriles en nuestro país. Nosotros nos encontramos en 1986 con un trazado de ferrocarril. Si no hubiera ferrocarril en el país y tuviéramos que diseñarlo entero, seguramente elegiríamos un diseño distinto, pero el ferrocarril tiene su diseño hecho ya. Lo único que podemos hacer es transformarlo, mejorarlo, pero no es factible pensar que, de repente, se va a hacer una línea nueva de trazados transversales, radiales, etcétera, porque escapa de lo imaginable. Sin duda, S. S. lo entiende así. Cuando se analizan las líneas transversales, S. S. señalaba: el Galicia-Barcelona adelante muy poco con respecto al Madrid. La línea Galicia-Barcelona tiene partes muy importantes de su trayecto a 160, a 200 y, previamente, tendrá partes a 250, lo cual quiere decir que la mayor parte de ese trazado se hace en líneas de 160, 200 kilómetros/hora en transversal de alta velocidad. ¿Qué es un transversal de acuerdo con lo que existe en estos momentos? Sin ninguna duda, lo que no podemos plantear ahora, creo que escapa de lo imaginable dentro de los recursos que tiene este país, es empezar a diseñar nuevas líneas trasversales; es plantear que de León a Miranda de Ebro se fuera sin pasar por Venta de Baños. Esto no es pensable en este momento.

Respecto al Sevilla-Valencia señalaba S. S. que era peculiar la fórmula mediante la cual se va a catalogar esto.

El Sevilla-Valencia a través del transversal funciona prácticamente en todo su recorrido a 250 y 200 kilómetros hora. Desde luego, no hay una línea directa desde Sevilla que pasara por Jaén, Linares, a través de Albacete y directo a Valencia, porque tenemos que aprovechar los trazados actuales para dar el máximo de utilización; pero, señoría, estos dos transversales, específicamente los que usted citaba, resulta que tienen la mayor parte de su recorrido en altas velocidades, lo que sucede es que las distancias son importantes. Usted decía que seguir por Madrid, usando el transversal, significa poco ahorro. Por supuesto, porque yendo por Madrid desde Sevilla el incremento de kilómetros es bastante, pero se hace a 250 kilómetros hora la mayor parte de dicho recorrido, lo que significa que en tiempos es muy corto. Claro está que S. S. se olvidó en ese cálculo de que para hacer el análisis real —porque hay que hacer el análisis real cuando se habla de tiempos— hay que tener en cuenta lo que significa circunvalar Madrid y, probablemente, los trasbordos de Madrid, que esto son tiempos de viajes. Por tanto, los transversales ahorran en tiempos reales efectivos mucho más de lo que S. S. decía y, además, S. S. lo sabe. Está haciendo un uso parlamentario de la comparación de dos recorridos que, en términos homogéneos temporales, no son comparables, porque por medio está el tránsito por Madrid.

Por tanto, señoría, quiero transmitirle que cuando se habla de Almería, a la que usted alude algunas veces, he de señalar que en Almería se adelanta tiempo y, segundo, en Almería estamos haciendo un diseño, lo que se llama normalmente un diseño multimodal de transporte, y de ahí la obra del aeropuerto, en marcha en este momento. Es decir, hay ciudades que por sus características no van a tener un tren directo de alta velocidad, pero hay que cubrir esa deficiencia a través de otro sistema de transporte de alta velocidad y competitivo y, desde luego, la idea que estamos desarrollando y la que estamos implementando en el Ministerio da esa cobertura básicamente a través del aeropuerto. Asimismo, puedo decirle que, por ahí, el tránsito de mercancías tiene destinos alternativos perfectamente utilizables y perfectamente competitivos en tiempos de transporte.

El señor Echeberria, del PNV, plantea, en primer lugar, una valoración sobre el Plan, que yo agradezco en lo que tiene de estímulo para que continúe adelante en toda su marcha y, posteriormente, hace una serie de comentarios. Dice que adolece de concreción temporal. En número de kilómetros, no; el número de kilómetros establece claramente cuáles son las líneas que se fijan en las diferentes velocidades, singularizando las 200-250, por una parte, y las 160, por la otra. Si a lo que S. S. se refiere es a que en la variante de Guadarrama todavía no se da el número exacto de kilómetros con variaciones de día, yo creo que no es relevante, porque el trazado está en este momento prácticamente en finalización de estudio, me refiero al trazado específico, y esto no permitió establecer en el Plan cuántos kilómetros son exactamente, pero con ese margen de variación si delimitamos el número razonable de kilómetros con un margen muy aproximado de variación.

El plan no contempla una realización temporal. ¿Por qué? Porque pretendemos hacerlo a través de los contratos-programa, en periodos cuatrienales. El plan se ubicará en cuatro contratos-programas, de los cuales el primero espero que sea aprobado por el Gobierno y, por tanto, enviado a SS. SS. tan pronto como este Plan sea aprobado, es decir —no quiero dar fechas— en el plazo de un mes; poco tiempo, en todo caso, en el cual ya se va a establecer el primer nivel de desarrollo específico durante estos primeros cuatro años en infraestructuras, por una parte, y en cantidades de material, por otra, si bien es cierto que, incluso, ya se han dado algunos avances, aprobados por SS. SS. en los Presupuestos Generales, como es el Madrid-Sevilla. ¿Razones? En primer lugar, hay que cubrir las deficiencias importantes de capacidad que aparecían en Despeñaperros y, en segundo lugar, porque queremos llegar a 1992 con este ferrocarril hecho, llegaremos con algunos otros de alta velocidad, previsiblemente, también, pero su crítica respecto a éste se centraba en haberlo empezado cuando se empezó. La fecha de terminación de Madrid-Sevilla va a ser a finales del año 1991, es decir, que empezamos exactamente en el tiempo, y yo preveo que va a haber —no voy a anunciarlo específicamente—, pero creo que habrá algún otro ferrocarril a 250 funcionando también en 1992. Por tanto, se harán a través de los contratos-programas.

Posteriormente, ha hecho S. S. unos comentarios que a mí me parecen francamente interesantes y muy relevantes sobre el impacto que este Plan tiene sobre el sector fabricante de material. Yo lo extendería más, lo extendería al sector de la construcción; no solamente al sector fabricante de material, sino al sector de la construcción también, el sector de obra pública que atravesaba un momento difícil y que ahora empieza a encontrarse prácticamente al tope de sus posibilidades. Con las contrataciones previsibles en este año en materia de ferrocarriles y en materia de carreteras, el sector de construcción, de infraestructura de obra pública, va a quedar ocupado prácticamente al cien por cien de su capacidad, prácticamente en su totalidad, sin que exista mayor posibilidad, previsiblemente, insisto, de construcción, porque el cuello de botella aparecerá, razonablemente, en este sector.

Desde luego, hay que utilizar el Plan de transporte ferroviario para, llamémosle, reconvertir o reactivar el sector constructor de material ferroviario. El sector de material ferroviario atraviesa una crisis muy importante, importantísima. En el año 1980 facturaba en pesetas de 1985, 51.000 millones; en 1985 facturó 32.000 millones. La caída es francamente importante, basada en la de la contratación interna y, sobre todo, en la caída de las exportaciones. Es un sector que se ha quedado sin mercados externos y que, en consecuencia, atraviesa una crisis importante.

Indudablemente, la intención del Gobierno es aprovechar el Plan de Transporte Ferroviario para dar un impulso al sector constructor de material. Por tanto, ya en las especificaciones y en las declaraciones públicas que yo hice (y también lo quiero hacer constar aquí en la Cámara, que es donde más solemnidad puede tener una de-

claración) he querido mostrar la voluntad política del Gobierno para que todo ese material se construya en este país. El cien por cien del material se montará en el país, tratando de que el máximo posible de participación sea también proveniente, en acopio indirecto, de España. Lo que desde luego no va a poder ser es la tecnología. No es pensable que nosotros nos pongamos ahora a desarrollar una tecnología autóctona de ferrocarriles de alta velocidad. Por ello vamos a acudir a la tecnología extranjera (existen diferentes tecnologías en este momento), pero vamos a pedir el máximo de garantías para que esa tecnología se asuma en nuestro país, y para que seamos capaces de quedarnos con esa tecnología que nos permita después tener capacidad de exportación de la misma. Por tanto, es relanzar la propia capacidad del sector constructor de material rodante. En esa dirección, uno de los elementos que se va a tener en cuenta es el máximo de participación española, por una parte, el máximo de empleo generado, y el máximo de transferencia de tecnología que se haga por parte de las diferentes ofertas. Todo esto, desde luego, condicionado a la capacitación técnica del material que venga. Es decir, que a igualdad o en similares condiciones de conveniencia tecnológica y técnica para la compañía se van a utilizar los elementos colaterales de asunción de tecnología y, desde luego, definitivamente el montaje y la fabricación se harán al máximo en nuestro país.

El órgano de seguimiento de todo este Plan es el propio Ministerio. Nosotros desde el Ministerio somos los que tenemos el máximo interés en que los plazos se cumplan. Pero precisamente porque es un Plan de largo plazo —abarca hasta el año 2000— precisamente por eso quiso el Gobierno que fuera debatido y tramitado como plan en el Parlamento, para que tenga el apoyo parlamentario y no figure solamente como una aprobación de Gobierno, sino también eventualmente, si la Cámara así lo decide, como un plan aprobado por el Parlamento, lo cual le da en principio la máxima garantía de continuidad que se puede dar a algo, y es que sea el propio Parlamento el que lo adopte. En el momento en que haya un cambio en la composición del Parlamento, éste siempre es libre, desde luego, de dar nuevas orientaciones sobre cualquier plan. Pero dentro de los instrumentos constitucionales existentes, el máximo de garantía de la continuidad lo da el que sea un plan aprobado por el Parlamento.

Planteaba S. S. una pregunta adicional y la situaba diciendo: ¿Qué es lo que pretendemos, elevar el nivel medio de la red o acudir a sectores que S. S. calificaba como elementos punteros? La respuesta es que los dos. La respuesta es que estamos yendo a una red de alta velocidad que es francamente puntera: 200-250 kilómetros por hora, pero que sea utilizable y asimilable con el resto de la red y con la elevación también del resto de la red. Luego el conjunto de la operación (y yo insistía mucho al principio) es una elevación del nivel medio de toda la red española, que es más importante en unas zonas, en unas líneas, que en la mayor parte de los casos son líneas troncales (y quiero hacer especial hincapié en la variante de Guadarrama, que abarca todo el norte-noroeste del país),

y en otros casos obras como las que citaba hace un rato, la de León-Monforte, que tiene exclusivamente como objetivo la cobertura de una comunidad autónoma.

Yo creo que ya en mi primera intervención me referí a las zonas que ahora se pretende plantear que quedan desamparadas. Yo pienso que el Plan se extiende a toda la red y toda la red obtiene beneficio. Desde luego que la alta velocidad está más centrada en unos sitios que en otros, sin ninguna duda. El elemento de la demanda al que el Grupo Socialista se refería hace un rato es un elemento importante, pero también está hecho de tal forma (creo que esto hay que recalcarlo) que los tramos comunes de alta velocidad se aprovechan para el conjunto de la red. La declaración de que esto es así aparece en el Plan (quiero insistir en esto) en el mapa 5, donde aparecen los «Intercity» operando en la mayor parte del territorio español; los «Intercity» son los trenes rápidos diurnos, son esos trenes de alta velocidad. En consecuencia, aun cuando a zonas específicas no se llegue como tal alta velocidad, sí se llega durante un tramo concreto, y se aprovecha ese tramo para elevar al máximo la velocidad en el mismo, y después hay tramos de 160 ó 120-140, dependiendo de a lo que se pueda llegar en cada una de las zonas.

Hizo S. S. una última advertencia sobre lo que llamaba generosidad. Yo no lo asumo como generosidad, pero sí como total intención de que no haya ningún detrimento en la calidad. A estos efectos sí le puedo decir a S. S. que en las líneas de alta velocidad que ya se están construyendo existen dos controles de calidad funcionando, aparte de los propios controles de calidad establecidos por las propias constructoras. Existe el de la constructora, existe otro de la compañía ferroviaria, y existe un tercero independiente con participación internacional de los expertos tecnólogos de alta velocidad de un país que tiene una gran experiencia en esto; lo que significa que, en términos de calidad, estamos asumiendo el máximo compromiso para garantizarla, de momento, en infraestructura, que es en lo que estamos avanzando, y a continuación lo haremos también en el material móvil, cuyas especificaciones técnicas se acaban de hacer públicas. Yo quiero garantizarle a S. S. que esto no se queda en buenas intenciones, y la prueba es que un tramo ya está contratado y se está construyendo. El Madrid-Sevilla se está construyendo, y yo espero que en breve seamos capaces (y hablo de este año) de contratar otros tramos de alta velocidad del ferrocarril español.

El señor Sedó, de Minoría Catalana, me plantea una serie de preguntas. Yo lo hubiera sometido a la Conferencia Nacional de Transportes, como elemento de consulta, porque yo creo que la Conferencia y el Consejo Nacional de Transportes están llamados a jugar un papel importante; así los diseña la LOTT (la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre) y, desde luego, mi intención política es hacerlo así. En breve lo voy a convocar y voy a dar conocimiento del Plan. Pero ¿qué es lo que sucede ahora? Lo que sucede es que la aprobación del Plan de Transporte Ferroviario por el Gobierno es anterior a la aprobación de la ley por el Parlamento. En consecuencia, no se pue-

de hacer la convocatoria para la aprobación por el Gobierno, y una vez que está en trámite en el Parlamento, éste es el organismo soberano.

El Plan de Transporte Ferroviario sí fue enviado y comunicado a la Comunidad Autónoma de Cataluña. No le puedo dar la fecha en este momento, porque no la tengo aquí, pero yo personalmente lo envié al Presidente Pujol con una carta mía explicándole el objetivo del Plan y enviándole para su conocimiento. Creo recordar que está en torno al verano la fecha de envío, pero se lo diré por escrito a su señoría.

Sobre los estudios de base, creo que hay que diferenciar entre lo que es estrictamente una biblioteca y lo que es el acopio de material. Yo no le puedo decir a S.FS. si existe una biblioteca en el sentido etimológico estricto de la palabra: un sitio donde esté todo acopiado. Lo que sí puedo decirle es que existe una cantidad muy importante de estudios elaborados. Existe ya no solamente una tradición de RENFE de estudios que en algunos casos llevan a diez años de elaboración, muchos años dedicados por RENFE al estudio de algunas de estas variantes y de aspectos concretos de este Plan en sus facetas técnicas, sino también una parte concreta de cultura ferroviaria que se va asimilando progresivamente por parte de la red de ferrocarriles y que se transmite explícitamente en este Plan.

Algunas de SS. SS. han hecho alusiones a la información. Con la información ha habido un problema, en primer lugar, de fechas. Por parte de los servicios del Ministerio se entendió que la fecha para enviarlo era el 10, cuando el 10 era la fecha tope. Alguna documentación ya ha sido enviada al Parlamento en este momento. Seguiremos enviando más. Otra, la verdad es que no existe como tal, porque se solicita, por ejemplo, la justificación de que la técnica del cambio de ancho de ejes está actualmente técnicamente resuelta. No es justificación escrita, es justificación real. Es ir a ver cómo el ancho de ejes está operando en la frontera en este momento. Lo digo anecdóticamente, no intento ser peyorativo.

Se planteó en algunas de las preguntas qué datos de tráfico hay para el año 2000 por tramos, circulaciones, trenes, vagones/día, toneladas/kilómetros, etcétera. No es posible hacer este nivel de detalle específico. Se da el gran nivel de la perspectiva del tráfico general de mercancías, pero lo que no se puede es hacer ahora una prospectiva centrada en número de vagones que van a circular. Con esto sólo quiero dar un ejemplo de que hay alguna información que es parte del propio Plan y lo que el propio Plan establece como objetivo, pero desde luego se enviará.

En el Barcelona-Madrid, S. S. me da la velocidad comercial y me dice que es baja. El tramo Barcelona-Madrid es de los que está ubicado en términos de las más altas velocidades concebidas: 200/250 kilómetros/hora. De ahí se infiere una velocidad comercial, que es siempre una inferencia, pero lo que está claro es que la posibilidad de circulación en todo el trayecto desde Madrid a Barcelona es a velocidad de 200 y eventualmente 250 kilómetros; por tanto, las más altas velocidades que se están alcan-

zando en este momento en Europa con la excepción de Francia.

Plantea S. S. la cuestión del ancho europeo. Yo quiero aprovechar para contestar a algunas otras referencias que ha habido a este respecto, sin tener que estar singularizándolo después en la intervención de cada una de SS. SS. De entrada, quiero plantear que el proyecto de la Generalitat del tren desde Barcelona a la frontera en ancho europeo es algo que no está contemplado en este Plan. Como SS. SS. saben, en este momento hay una comisión estudiándolo y, por tanto, yo considero aparte a este Plan. Cuando hablo de ancho europeo, no estoy hablando de ese proyecto específico de la Generalitat que estamos analizando, con sus propias características y con las fórmulas que se plantean. Como SS. SS. saben, en este momento existe una comisión que está estudiando el proyecto técnico y las características relacionadas con los costes. Por tanto, yo eso lo coloco aparte y cuando hablo de ancho europeo hablo en el conjunto de la dimensión del ferrocarril. Yo creo haber oído dos tipos de teorías. La primera, el cambio de todo el ancho europeo para todo el país, y la segunda el establecimiento de una red troncal de ancho europeo, y creo recordar que se establecía Sevilla-Irún y Sevilla-Barcelona como posible vía específica de ancho europeo. Son, por tanto, dos soluciones de las que he oído hablar. Si vamos a la primera, con una red española de 12.721 kilómetros, tendría un coste de transformación de la operación solamente por renovación en torno a un billón de pesetas. Si se hace en el ritmo anual de cambio de lo que es renovación de vía, 500 kilómetros anuales, nos iríamos a un plazo aproximado de entre 25 y 30 años. Esto es, señorías, tendríamos establecido el doble ancho de vía, dentro de nuestro país, durante veinticinco años. En términos de operatividad, a nadie se le escapa lo que esto significa. Significa que el problema del cambio de ancho que en este momento existe en la frontera francesa lo tendríamos introducido en todo el país durante veinticinco años, con el trastorno que esto significa para la circulación. Yo creo que es fácil deducir simplemente que esto podría tener como resultado la desaparición del ferrocarril; veinticinco años de problemas de funcionamiento. Tengan en cuenta SS. SS. que en las zonas de vía única habría que cerrarla para establecer el cambio de doble ancho; habría que cerrarla durante tiempos importantes, plazos de muchos meses y algún año y en algunos casos años, lo que significa establecer un elemento de una complejidad francamente importante.

La segunda opción, según he oído a alguna de SS. SS., consiste en construir en torno a dos mil quinientos kilómetros nuevos de ancho internacional, con un coste aproximado de unos 750.000 millones de pesetas. Decía la red Sevilla-Irún, Sevilla-Madrid, Madrid-Irún, Madrid-Barcelona y bajar hasta Valencia. Esto tendría un efecto cuando menos notable en el conjunto de la red. Y es que si lo hacemos para mercancías nos quedamos sin la posibilidad de acopio, porque al ser dos anchos de eje distintos no podríamos hacer acopio desde el ancho habitual español, que entraría en todas las zonas del resto de España y no podríamos hacer acopio para la red europea, para

hacer el tránsito de mercancías hacia Europa. Y si lo pasamos a viajeros, la distancia no permite prever grandes ganancias de tráfico, porque los tiempos son importantes, el trayecto medio Madrid-centro de Europa tiene un número de horas tan amplio que ya no es competitivo con el avión, porque nos alejamos de ese bloque de en torno a las tres horas, que es en el que este ferrocarril de alta velocidad es totalmente competitivo con el avión. En consecuencia, no conseguiríamos efectos en viajeros y estropearíamos las posibilidades de mercancías, porque tendríamos que estar haciendo acopios con cambios de ancho y cambios de mercancías en múltiples zonas, con lo cual la cuestión iría francamente a peor. Por consiguiente, es un coste muy importante y cualquiera de las dos opciones nos traería en algunos casos muy serias dificultades.

Y yo quiero decir más, y es que en el caso de la red paralela, aparte de que pasaríamos a 2.500 kilómetros adicionales de red y redes duplicadas en zonas donde el tráfico no lo justifica en absoluto, en el caso de la red duplicada habría zonas enteras del país que se quedarían fuera de la alta velocidad, porque si vamos a redes duplicadas, y pienso en el Madrid-Irún, por ejemplo, todo el resto del norte-noroeste no tendría alta velocidad. El norte-noroeste, excepto la línea específica de Madrid a Irún, quedaría fuera de la alta velocidad, porque sería ancho distinto, y en consecuencia se rompería esa filosofía, que a mí me parece muy importante en el Plan, de establecer la extensión de los beneficios al conjunto de la red. Pero también es bueno hacer el análisis con el conjunto de la operatividad y con el conjunto del coste, porque a veces, cuando se hace —y no quiero ser peyorativo— se hace sin plantear una opción demasiado meditada en el coste que esto tendría. Cuando se habla de lo que cuesta el cambio de ancho en mercancías, con las técnicas actuales que pretendemos desarrollar de forma muy importante, en este momento el incremento de coste en el transporte promedio con la Comunidad Europea desde España (es muy difícil siempre saber cuál es el transporte promedio, pero se hace una valoración con unos márgenes de variación) está muy ligeramente por encima del tres por ciento. Es decir, que nos significa un incremento de coste importante como para disuadir de la utilización de este tipo de transporte. Y es posible prever en este momento que con una mayor sofisticación del sistema de cambio de anchos de ejes o de cambio de vagones, que en este momento SS. SS. saben que realiza TRANSFESA, y dedicándole una cantidad importante de investigación (eso pretendemos hacerlo y ahora daré algún dato adicional) es previsible que esto se pueda incluso dividir por dos. Una estimación «grosso modo» que yo tampoco quiero que quede como definitiva, pero sí que al final el coste de la operación del cambio de los anchos no es importante de cara a realizar el transporte de mercancías a la Comunidad Europea. Sin embargo, si nos vamos al resto de la cuestión hay que cargar ese coste, porque alguien lo va a pagar, aunque no sea el transporte explícito. Y si hacemos la carga del coste que significa toda esta nueva operación, si

que se va a cifras francamente asumibles en términos económicos.

Yo creo, por tanto, señorías, que estamos tomando una buena opción; desde luego, la única posible. Quiero decirlo con esa claridad. Estamos optando por la única opción posible. Insisto en que dejo aparte el problema del proyecto de la Generalitat, que tiene sus connotaciones particulares.

También podemos analizar cuál es el volumen total del tráfico de mercancías y del tráfico de viajeros internacional, comparado con el global, para que tengamos también el orden de las magnitudes. El tráfico internacional de mercancías es el doce por ciento y el de viajeros, en números, el 2,4. En millones de viajeros subiría bastante, pero quedaría siempre por debajo del ocho por ciento.

He oído también algunos comentarios con respecto a las posibilidades de financiación europea, si fuéramos al ancho europeo. Señorías, no hay ningún incremento adicional de financiación de la Comunidad por ir al ancho europeo o no. Estamos ya acudiendo a la financiación comunitaria. Específicamente el Ferrocarril Madrid-Sevilla, de alta velocidad, hasta ahora ha sido financiado por la Comunidad en un cincuenta por ciento, 20.200 millones de pesetas, y esperamos que el conjunto de la operación, de 80.000 millones, sea financiado al cincuenta por ciento por la Comunidad. Esto es, que la Comunidad no condiciona en absoluto la financiación al ancho europeo vía FEDER o vía BEI. Esto es una cuestión que jamás se le planteó a la Comunidad y que, desde luego, no se le ocurriría decirlo. Y es más, yo espero que si en algún momento aprobamos en el Consejo de Ministros el nuevo instrumento de financiación de infraestructuras, una parte importante venga destinada a los ferrocarriles españoles. De hecho es una de las propuestas que estamos llevando adelante.

El señor Rebollo, del CDS, empieza su intervención en un tono y la acaba en otro. Yo agradezco el tono final, pero tengo que contestar al tono inicial. El tono inicial de la intervención del señor Rebollo tiene que ver con su procedencia como Presidente de Renfe y su obligación de defender su gestión. Yo lo entiendo. Creo que tiene que ser así; está obligado a defender su gestión. En todo caso, señorías, yo mantengo lo que dije. Dije que la tendencia que nosotros nos habíamos planteado era la de incrementar los tráfico, y en este momento tenemos una situación en tráfico de viajeros similar a la del año 1983, y tenemos una situación en tráfico de mercancías ligeramente por encima de la de 1983, pero la previsión —y para eso la tiene el Plan— es la de forzar ese incremento incluso en número de unidades. Pero lo que quería decir al señor Rebollo es que cuando yo digo que se ha variado la incidencia en los tráfico, a lo que me refiero es a ingresos, y cuando uno habla de compañías, de empresas, tiene que hablar de ingresos. La modalidad de la medición estricta, única en términos físicos, no es correcta para la empresa. Es bueno en el transporte ferroviario tener la variante de unidades físicas de transporte, pero es realmente importante el saber cómo evolucionaron los ingresos, y los ingresos en el ferrocarril aumentan desde 1984 a 1985, des-

de 1985 a 1986, y hay una previsión, no definitiva porque las cuentas no han sido aprobadas todavía por el Consejo de Ministros, de un incremento importante en 1987, de 285.000 a 286.000, a 294.000 y a 310.000 en el total de ingresos. Yo decía también a su señoría que lo que se ha conseguido es cambiar la tendencia de crecimiento de los déficit; efectivamente en 1984, 231.000 millones, en 1985, 203, en 1986, 201 y en 1987, 190. Estoy hablando de miles de millones. Por tanto, esa primera fase necesaria en el ferrocarril la hemos conseguido. Yo le puedo dar el conjunto de la evolución por viajeros, mercancías, carreteras, que su señoría conoce exactamente igual. Por tanto no digo cosas no ciertas, digo cosas perfectamente contrastadas. Le digo que lea mi intervención en las actas para que vea exactamente que esto fue a lo que me referí en mi primera intervención.

Su señoría plantea una cuestión relacionada con los tráfico y con los puntos de partida. Yo no le entendí muy bien en esta comparecencia, no entendí exactamente lo que me dijo, pero lo voy a inferir de sus anteriores intervenciones en otras comparecencias, donde decía que las estadísticas que se manejan en el Plan Ferroviario estaban mal, y que lo que se hacía era que se utilizaban como puntos de partida objetivos que ya habían sido superados. Pero es que su señoría equivocó las cifras, no se las leyó con suficiente detalle. Cuando se habla de los tráfico, las toneladas/kilómetro que se establecen son 11.600. El total en toneladas/kilómetro tasadas de 14.775 a que alude el señor Rebollo se refiere a las netas, las tasadas más las toneladas/kilómetro de vagones particulares vacíos y los coches-correo. Esto es, son las dos mezcladas las que su señoría está en este momento mal utilizando. Es simplemente cuestión de verlo con detalle, y a esos efectos pongo a su disposición todos los servicios técnicos del Ministerio y de Renfe para aclararle los posibles equívocos que pueda haber.

Su señoría hace una serie de valoraciones sobre el Plan. Yo solamente quiero recordarle, señoría, que usted alude al Plan planteándolo como un plan raquítico, como un plan que no introduce el ancho europeo, que no entra en esa gran tecnología europea. Yo quiero recordar a su señoría el Plan General Ferroviario. Yo creo que es bueno que hablemos de lo que hizo cada uno, y que sepamos qué es lo que hizo cada uno cuando estaba en RENFE. Porque su señoría critica y dice que no introduce este Plan el ancho europeo. El Plan General Ferroviario tampoco lo hacía, y yo creo que acertadamente. Aquel esbozo de plan —no llegó a ser un plan— no introducía el ancho europeo; establecía simplemente el ancho que existe en este momento, el español. Su señoría ahora dice que hay que introducir el ancho europeo. Desde luego no había que introducirlo en el año en que se elabora el Plan General Ferroviario y los anchos existían; no hay, por tanto, novedad al respecto. No quiero incidir más en el ancho europeo. Los razonamientos genéricos los daba antes, y yo insisto en que el Plan General Ferroviario en esto acertaba. El planteamiento del plan de no hacer ancho europeo era una decisión acertada, y como tal la reconozco. Pero su señoría no plantea ahora que cambiemos la óptica que

su señoría tenía cuando estaban en RENFE. Por cierto, el Plan General Ferroviario fue un plan que el Gobierno no llegó a aprobar. Es un plan que desde el Consejo de Administración de RENFE se pasa a una comisión interministerial, pero no lo aprueba nunca un Consejo de Ministros, quizá porque sólo fue un esbozo, a lo mejor por esto no llegó realmente a implementarse nunca.

Su señoría plantea adicionalmente que 11.500 millones —no sé si me equivoco en la cifra— se dedican a intercambios modales, estaciones, etcétera, etcétera. No; se dedican 37.000 millones. Es la cifra que el Plan establece en la página en que aparece el total de las inversiones, que es la última página del Plan. Su señoría encontrará 37.125 millones, que es lo que el Plan propone a la Cámara.

Conversaciones con transportistas de mercancías. Su señoría dice que a mi Ministerio no llega el malestar en el transporte de mercancías por carretera, supongo, en el país. Su señoría está completamente equivocado. En el transporte de mercancías del país no existe malestar. Yo me reúno con una cierta periodicidad con las diferentes asociaciones de transporte de mercancías del país. Calculo que hace tres semanas, por dar una cifra a bloque alzado, me he reunido con la Confederación de Transporte de Mercancías en su sesión plenaria, en la cual estaban presentes en torno a cien grandes transportistas que representaban, por darle las cifras y haciendo un cálculo «grosso modo», a 50.000 camiones en este país. Me reuní con ellos y mantuve un debate y una conversación muy larga, en la que se me hizo llegar la sensación de satisfacción que había en el sector de mercancías por carretera. Por tanto, yo creo que su señoría no tiene información. No es que a mí me lleguen o no me lleguen, es que yo me reúno con las asociaciones de transportistas con una cierta frecuencia, yo personal y directamente. Adicionalmente está habiendo un fenómeno importante, que es el contacto que está teniendo RENFE con estas asociaciones, específicamente con la Confederación Española de Transporte de Mercancías para establecer planes conjuntos de intercambio modal. Son conversaciones iniciales, se están manteniendo por primera vez en el año 1987, y yo tengo la expectativa de que esto acabe en una colaboración abierta, porque estamos descubriendo posibilidades importantes de colaboración entre el transporte por carretera y la gerencia de RENFE, entre las diferentes zonas de RENFE.

Su señoría hablaba a continuación de asumir la tecnología. Los que tienen que asumir la tecnología son los que fabrican el material. Desde luego, RENFE va a asumir la tecnología que tenga que ver con toda la operación, y cuando se acuerda así, con una parte de mantenimiento de esas locomotoras; pero los que tienen que asumir la tecnología son los fabricantes, insisto.

Yo contestaba antes al Grupo Vasco que ésta es una condición «sine qua non» para la entrada de cualquier tecnólogo extranjero en nuestro país: que se asuma la tecnología por parte de los fabricantes, en primer lugar, y, después, ya se transfiere desde los fabricantes a RENFE en el acuerdo que se establezca de mantenimiento de este material.

Los fabricantes no saben cuál es la tecnología, porque RENFE es una empresa y está funcionando como tal. En otras palabras, lo que RENFE no quiere es asumir el compromiso de establecer «ex ante» todos los datos definitivos que quiere sobre las ofertas; no; RENFE lo que hace es establecer unas condiciones técnicas, sin seleccionar todavía tecnología, para ver cuáles son las ofertas que, desde las diferentes tecnologías, se hacen para satisfacer esas necesidades. Esta es la forma en que operan las empresas; éstas no dicen «ex ante»: voy a asumir su tecnología; no; dicen: yo quiero negociar esa tecnología. Quiero negociar con los diferentes tecnólogos que hay en el mundo en qué condiciones me satisfacen las demandas, dice RENFE, a qué precio y bajo qué contrapartidas; porque si «ex ante» se definiera una tecnología, como S. S. comprenderá rápidamente, primero, RENFE no conocería con exactitud cuáles son las ofertas, porque no las tendría y, segundo, estaría dando ventajas a la hora de definir las contrapartidas.

Estamos hablando de un gran contrato y como tal hay que sacar ventajas, no solamente para RENFE, sino también para la industria ferroviaria y para el conjunto del país. Esto lo saben los fabricantes de material y no les preocupa en absoluto. Lo que están haciendo en este momento es asociarse, a los efectos de plantear ofertas. En la medida en que se establece como condición «sine qua non» que esta fabricación se haga en España y que tiene que asumirse la tecnología, es evidente que toda la ventaja es para los fabricantes españoles. Lo que hay que hacer es forzar, sobre todo a los tecnólogos extranjeros, a que su entrada en España sea con el máximo de ventajas para nuestro país y para RENFE.

Por tanto, se está siguiendo la vía habitual en las empresas, que yo creo que es la correcta. Al final RENFE asumirá una tecnología y entrará a fondo en su análisis para asumirla y en la fabricación entrarán los propios tecnólogos.

Su señoría hacía una ulterior observación a los objetivos de las velocidades comerciales, objetivos de velocidades. El objetivo que se plantea es, independientemente de la inferencia de la velocidad comercial, que —como S. S. conoce, porque estuvo de Presidente de RENFE— es algo que tiene márgenes de variación dependiente de la propia operatividad, establecer una red de alta velocidad, 200-250 kilómetros/hora. Esta velocidad es comparable con la que tiene en este momento y va a tener Alemania; con la que tiene en este momento y va a tener Holanda; Bélgica; solamente superada por Francia; y desde luego, superior a la que tiene el Reino Unido; superior a la que tiene Suecia y equiparable con la que va a tener Italia. Estamos estableciendo líneas de alta velocidad con las nuevas variantes a 250 kilómetros/hora, que es la alta velocidad que se acaba de asumir en Alemania.

No haga usted alusión a la velocidad que se establece; creo que es alta velocidad europea, está bien elegida y llega a la posibilidad real máxima de las nuevas variantes y a la total máxima del reacondicionamiento de los anteriores trazados. Pero estamos hablando de alta velocidad

perfectamente comparable con las de la Comunidad Europea.

En este momento estamos desarrollando —y se me olvidó antes— con Francia, en un proyecto conjunto, las técnicas de cambios de ancho de ejes, para su mayor evolución. Se acaba de constituir una Comisión Mixta para estudiar esto a fondo, con la cooperación francesa; nuestra tecnología es más avanzada, pero es la administración con la que tenemos que hacer el cambio de ancho y estamos avanzando en esa dirección.

Volviendo al tema de las velocidades, señoría, quiero recordarle las velocidades que se establecían para las nuevas variantes en el Plan General Ferroviario. Este Plan, de haberse realizado en aquel momento, hubiese hecho el Brazatortas-Córdoba a 160 kilómetros/hora y la variante Guadarrama a 160 kilómetros/hora. En este momento, nosotros lo estamos haciendo a 250 kilómetros/hora, y en el año 1981, señoría, ya había alta velocidad en Francia, ya se conocía la técnica de alta velocidad y se sabía cuál iba a ser su futuro en Europa. No intento contraponer esto a aquello; aquello fue un intento; lo asumo como tal; desde luego, en áreas de estudios, se hicieron avances importantes en toda esa etapa de RENFE; lleva 10 años trabajando, y quiero hacer justicia; pero yo creo que usted también tiene que hacer justicia a lo que se está haciendo ahora. Debe hacer justicia y no minusvalorarlo, porque francamente no está justificado.

Usted establece una comparación, que hizo muy por encima, sin entrar a fondo, entre Orduña y Pajares. Después del TIL que está en este momento a mitad de su inversión —no le doy los datos porque S. S. los conoce; son conocidos los del TIL de Pajares—, quedan, sobre 100 unidades, 40 de exceso de capacidad; sobre 100, en este momento, se ocupan 60 y quedan 40 unidades de exceso de capacidad en la variante de Pajares, lo que significa en torno a un 60 por ciento del tráfico actual. Se puede incrementar el tráfico actual en Pajares, sin saturación, sin alcanzar el 100 por ciento. Es decir, hay un margen muy importante de crecimiento del tráfico en la variante de Pajares. Sin embargo, la situación de Orduña, en este momento, es del 102 por ciento; en otras palabras, está totalmente saturada. No establezca agravios comparativos entre Orduña y Pajares, pues las situaciones de saturación son sustancialmente distintas.

Su señoría califica el plan de «cúmulo de palabras». A mí me parece una calificación desafortunada, y quiero decirlo sin entrar en una radicalización del diálogo. Cúmulo de palabras es su expresión, pero el ferrocarril Madrid-Sevilla a 250 kilómetros/hora está en construcción, y eso no son palabras, son realidades; las especificaciones técnicas de la alta velocidad están ya publicadas, y eso no son palabras, son realidades; el estudio de la variante de Guadarrama, que espero que sea inmediata contratación, es prácticamente una realidad, y otras contrataciones que usted irá viendo a lo largo de este año, señoría, y plasmadas en contratos-programas, son realidades inminentes. Creo que S. S. cuando hace esta valoración de «cúmulo de palabras» se está acordando de su Plan General Ferroviario.

El señor Camisón, de Alianza Popular, me ha hecho una cantidad importante de preguntas y la verdad es que casi no me dio tiempo a anotarlas; por tanto, si dejó alguna sin contestar me la recuerda después e intentaré contestársela.

Vuelvo a decir que no creo que el Plan cree bolsas de marginación en absoluto; como decía al principio, y lo repito, creo que es un plan ambicioso y que, al contrario de otros planes de alta velocidad europeos, sí trata de llegar al máximo de la red, y lo digo clara y abiertamente. Específicamente, S. S., en algunos momentos, habla de Extremadura. Extremadura tiene una red de alta velocidad con ferrocarriles de alta velocidad conectados con Europa a través de la variante de Badajoz y tiene el acondicionamiento de la línea de Cáceres-Valencia de Alcántara, que está haciendo Renfe en este momento, dentro de sus inversiones normales, a velocidades claramente superiores a los 100 kilómetros/hora; por tanto, si a esto lo llama usted una bolsa de marginación, la verdad es que no la entiendo.

Ya hablé del caso de Galicia, de Asturias, de los tiempos de Cantabria, hice la valoración de Almería y hablé específicamente de la potenciación del transporte aéreo desde Almería. Usted me dice que le dé las cifras de otras zonas: Cáceres, Almería, Asturias. Yo no las tengo aquí, pero se las puedo dar. Lo que está claro es que no todas las zonas tienen un porcentaje superior al promedio de la red, porque no todas tienen las dificultades orográficas de Galicia. Por ejemplo, el Madrid-Sevilla, con 80.000 millones, se puede poner a 250 kilómetros/hora; con 80.000 millones, en zonas de orografía muy difícil, no se consigue superar los 160 kilómetros/hora. De todos modos le enviaré prospecciones. Prefiero no dar datos aproximados y se los enviaré por escrito. Desde luego, con la salvedad de que no es posible, en la mayor parte de los casos, dar los datos singularizados, porque hay inversiones comunes que no se pueden singularizar para cada una de las diferentes comunidades. Lo que se puede dar, y así se hace, son los ahorros de los tiempos de viajes en los diferentes trayectos, que son importantes.

La Ruta de la Plata es una de las líneas altamente deficitarias; por tanto, de conformidad con el acuerdo de Consejo de Ministros, se cierra en los términos allí establecidos y no aparece ninguna variación que haga cambiar aquella decisión. Eso es algo que ya he explicado aquí y en el Senado, como en tantos otros sitios.

El tema de Santander-Mediterráneo ya se ha debatido en esta Cámara y el Grupo Parlamentario Socialista ha dado su versión, que coincide exactamente con la del Ministerio; por tanto, no le voy a dar nuevos datos sobre lo mismo; simplemente le remito a aquel debate.

Lo que sí puedo decirle es que el Plan no entra a singularizar uno por uno los diferentes estudios que se hicieron. Esto es algo que permanece en el conjunto de ese bloque de años de análisis ferroviario y que el Plan no pretende singularizar. De todos modos, le remito a lo que dijo el Grupo Socialista sobre Santander-Mediterráneo.

Usted hablaba de tiempos más que de distancias. Evidentemente, lo importante son los tiempos, pero las difi-

cultades de los trazados hace que, a veces, se tenga que ir por recorridos más largos, ahorrando tiempos, porque se puede subir la velocidad de forma importante, con un coste menor. En general, los trazados técnicos no son decisiones políticas, sino puramente técnicas en el trazado, no en el diseño de la red, sobre cuál es la ubicación más conveniente, si 20 kilómetros más al norte o 20 kilómetros más al sur. Se trata, simplemente, de aprovechar las condiciones de trazado.

Nosotros no hacemos un gran alarde de que el Brazatortas-Córdoba ahorre kilómetros. Los ahorra, pero, además, establece alta velocidad. Es una coincidencia de los dos factores, no es que digamos: es bueno porque ahorra kilómetros, porque si los ahorrase y perdiera tiempo no sería bueno. Lo que sucede es que ahorra kilómetros y, además, mucho tiempo. En otras palabras, era una de las grandes lagunas del ferrocarril español y, precisamente porque el ferrocarril español nació como nació, nunca se construyó esa nueva variante desde Brazatortas a Córdoba. Al construirla, se demuestra que el trazado que se hizo con la forma histórica en que nació nuestro ferrocarril, fue desacertado en muchos casos y este es un ejemplo claro.

Su señoría me pregunta por las rutas de Francia a Lisboa. Básicamente hay dos. La actualmente existente, por Salamanca y Fuentes de Oñoro, línea directa de interés para Portugal y, segunda, la que proponemos nosotros Lisboa-Badajoz Mérida-Ciudad Real-Madrid-Irún-Francia. Pretendemos establecer una segunda línea troncal de acceso desde el resto de Europa hasta Lisboa, que significará que por Extremadura, por Mérida y por Badajoz, circulen los trenes de alta velocidad españoles con entronque en la red europea. Adicionalmente, hay que decir a S. S. que se mantiene la línea de circulación Madrid-Lisboa, a través de Cáceres y Valencia de Alcántara. Es una línea que se va a seguir utilizando, porque tiene su propio uso en Cáceres y Valencia de Alcántara.

Le daba en mi primera intervención los tiempos de trayecto entre Badajoz y Madrid a través de Brazatortas. Le aconsejo que lo lea para que vea el tiempo que se establece. En otras palabras, lo que hacemos es ubicar una línea Madrid-Cáceres-Valencia de Alcántara con la operación de los trenes TALGO a velocidad convencional, desde luego claramente por encima de los cien kilómetros, y establecer alta velocidad en el Madrid-Badajoz conectado con Lisboa. Es decir, que Extremadura va a tener circulación de trenes de alta velocidad. Esto es «intercity» diurnos de alta velocidad. El tiempo Madrid-Badajoz es de tres horas cuarenta minutos, una vez hecha la variante de 160 kilómetros electrificada.

Su señoría me habla de las negociaciones con Francia y Portugal. No ha habido negociaciones en el sentido estricto de la palabra. Les he comunicado y explicado en detalle este documento a los Ministros francés y portugués de Transportes. Se lo he explicado después de que este documento fuera entregado en esta Cámara. He esperado a explicárselo a los Gobiernos francés y portugués a que el documento tuviera entrada en el Congreso de los Diputados. Por parte del Ministro portugués se me hizo saber su

satisfacción por la propuesta del enlace adicional a través de Badajoz, porque ellos pretenden establecer la salida conectada con esta línea. Por tanto, pretenden mejorar sustancialmente el trazado entre Lisboa y Badajoz, lo cual abre a Extremadura, a Badajoz, específicamente —porque desde Cáceres ya existe a través de Valencia de Alcántara— y a Mérida, una posibilidad directa mucho más rápida, de alta velocidad, entre Badajoz y Lisboa. Yo creo que S. S. debe valorar lo que esto significa en términos del Plan.

Lo que sí está sujeto todavía a negociación es la financiación. Yo no quiero que el Plan se defina sobre cómo se va a financiar este Plan, porque en este tramo, en la medida en que es de interés básico para Portugal, pretendo, sobre todo pensando en el futuro y en un hipotético instrumento de financiación de infraestructuras no aprobado pero que se podría aprobar, no prefigurar cuál es el mecanismo de financiación. Creo que S. S. me entiende sin que necesite decirle más sobre esto.

El Gobierno autónomo no ha entrado en estas negociaciones. Simplemente he recibido al Presidente del Gobierno autónomo de Extremadura y le he comunicado la intención de proceder a la alta velocidad a través de esta línea y le he comunicado el mantenimiento de la operación, por encima de los 100, 120, 140, incluso en algunos tramos 160, de Madrid-Cáceres-Valencia de Alcántara.

La ruta más corta Madrid-Lisboa en tiempo es a través de Brazatortas-Ciudad Real, Brazatortas-Mérida-Badajoz-Lisboa. En tiempos va a ser —será— la ruta más corta, en su momento.

Sobre los documentos enviados tengo que decirle que se han enviado hasta hoy: los estudios realizados por el Gobierno y RENFE sobre focos y flujos de transporte de mercancías; documentos y correspondencias entre los Gobiernos nacional y de las comunidades autónomas respecto al PTF y selección de prioridades; índices de capacidad de circulación; estudios de evaluación de disminución de tiempo de viaje mediante elevación máxima; el Plan de cercanías de Madrid; convenios suscritos en las comunidades autónomas sobre líneas, etcétera. Se ha enviado alguna documentación y espero que se concrete en breve el envío de documentación al Parlamento.

Me habla S. S. sobre el ancho europeo. Es un tema sobre el que ya he contestado genéricamente; por tanto, no vuelvo a incidir en el mismo. No le puedo decir todavía el proyecto portugués de la gran estación de Portugal. Yo no he querido entrar todavía a negociar el plan y a hablar de la financiación del mismo con el Gobierno portugués. Lo que sí está claro es que no forzamos nosotros toda esta inversión. Era proyecto también —y en eso coincidimos— del Gobierno portugués entrar también por Badajoz. Los intereses aquí son coincidentes por parte de los dos Gobiernos.

Desde luego, sí quiero decirle que, dentro de la red europea de alta velocidad, a partir de ahora, entrará el Madrid-Brazatortas-Mérida-Badajoz-Lisboa. La red europea de alta velocidad contemplará la línea de Irún-Madrid, Madrid-Lisboa a través de Badajoz. Va a ser parte —yo

mismo lo voy a establecer— de la red europea de alta velocidad.

Quiero agradecer al Grupo Socialista su intervención y quiero hacerlo por lo que tiene de apoyo, mostrando mi coincidencia con el conjunto de las valoraciones hechas por el grupo y, por supuesto, con su valoración política.

Después de este comentario sobre la intervención del portavoz del Grupo Socialista, paso a contestar a las cuestiones planteadas por la señora Estevan. Su señoría se ha referido a algunas cuestiones relacionadas con el lamentable, desafortunado y desgraciado accidente que ha habido, al que yo no quiero restar un ápice de importancia. Ciertamente, es un accidente importante y dramático, sobre el que tenemos que realizar estudios serios, profundos. Desde luego, quiero hacer patente en esta comparecencia mi condolencia a los familiares de las víctimas, y quiero, además, que conste en acta.

Su señoría establece dos cuestiones a las que voy a contestar. En primer lugar, se ha referido a las fisuras en los topes de desplazamiento lateral de las locomotoras. Estas locomotoras siguen siendo idóneas para 160 kilómetros hora. No afecta esto en absoluto a la seguridad, y tanto RENFE como los fabricantes están probando las soluciones que deben ser establecidas y confirmadas en base a relaciones dinámicas, antes de darles el espaldarazo definitivo.

Sí quiero informar de cuál es la situación relacionada con las causas del accidente y qué es lo que sabemos en este momento. La causa del accidente es la insuficiencia de frenado del tren expreso número 801 Costa Vasca procedente de Madrid-Chamartín con destino Bilbao y Logroño, que tiene lugar a las dos horas cincuenta y nueve minutos del día 3 en la estación de Valladolid. Se ha examinado la cinta TELOC de la locomotora 269039, que era la primera que marchaba, la que marchaba en cabeza en el conjunto de las dos locomotoras que llevaba la composición, e indica que la señal avanzada de la estación de Valladolid se encontraba en amarillo. Eso es un anuncio de parada. Y la señal de entrada se encontraba en rojo, indicación de parada; hechos que, además, coinciden con las declaraciones de los maquinistas. Por tanto, esta situación es la reglamentaria y el tren 801 debería haber detenido su marcha ante la señal de entrada por estar ocupada la vía general primera en la estación de Valladolid en la que se encontraba, como es sabido, el tren 861 Madrid-Santander. Por insuficiencia de frenado, el tren 801 no detiene su marcha ante la señal de entrada en rojo, rebasándola, y colisiona con la cola del tren 861. La desaceleración para bajar de los 70 kilómetros hora a los 45 kilómetros hora en que se produce la colisión se realiza en una distancia de 890 metros. En la cinta TELOC citada se observa que el paso del expreso 801 por la señal de anuncio de parada se efectuó a una velocidad aproximada de unos 110 kilómetros hora, que era una velocidad correcta, dado que, según el itinerario, la velocidad máxima en ese punto puede ser de 120 kilómetros hora. A partir de ese punto se aprecian acciones de frenado y se reduce la velocidad pasando por la baliza previa del sistema ASFA de la señal de entrada aproximadamente a 70

kilómetros hora. Como esta señal está en rojo, la velocidad máxima permitida, al paso por dicha baliza previa para este tipo de tren, es de 60 kilómetros hora y, por tanto, se actúa el sistema de frenado ASFA. Se actúa y produce una orden de frenado de emergencia. En la cinta se comprueba que la orden es obedecida por el tren y que éste aumenta su potencia de frenado, pero sin que se alcance la eficacia de un frenado de emergencia. El tiempo que transcurre entre el paso por la señal avanzada y el momento de la colisión es aproximadamente, con una cierta exactitud pero sin que sea posible determinarlo totalmente, de un minuto cuarenta segundos. En la comprobación de las locomotoras se observan señales evidentes, tanto en las ruedas como en las zapatas, de que el ferrocarril frena. Por tanto, la causa es, como dije antes, una insuficiencia de frenado.

Para determinar las causas que producen la insuficiencia de frenado se ha abierto un proceso de investigación, que ya está en marcha en este momento y que consiste en lo siguiente: toma de declaraciones a todos los agentes de RENFE que tuvieron alguna intervención en la formación y circulación del expreso número 801; reconocimiento de todo el material que formaba el tren número 801, comprobando su estado de conservación y cumplimiento de los ciclos de reparación; análisis y comprobación de las normas de reglamento general de circulación de RENFE en relación a, primero, composición del tren, segundo, capacidad de freno, tercero, condiciones en que se desarrollaba la doble tracción; recepción del tren en la estación de Valladolid; realización de un conjunto de pruebas de frenado con la misma composición del tren accidentado, sustituyendo la locomotora de cabeza por una similar de la misma serie, ya que ésta, la del accidente, sufrió grandes desperfectos, estableciendo condiciones análogas a las que había cuando se produjeron los hechos; y remisión al laboratorio, para el análisis correspondiente, de aquellos elementos que configuran todo el sistema de frenado o cualquier otro que se considere necesario.

Como no se encuentra concluido el proceso de investigación, no es posible en este momento determinar las causas que motivaron la insuficiencia de frenado. Desde luego, tan pronto este informe haya sido realizado, se enviará a esta Cámara y, con mucho gusto, bien yo, o el Presidente de RENFE, quien sus señorías consideren conveniente, informaremos con todo detalle del mismo.

Su señoría me plantea, a continuación, cuestiones relacionadas con pensiones y con la Seguridad Social de las que yo daré traslado al Ministro competente, que es el de Trabajo y Seguridad Social.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro, por su abundante información. ¿Algún Grupo desea intervenir? (*Pausa.*) Dado lo avanzado de la hora, ruego que sean lo más breves posible. El señor Bernárdez tiene la palabra.

El señor **BERNARDEZ ALVAREZ**: Voy a hacer dos observaciones con la máxima brevedad. En primer lugar, yo

estoy de acuerdo con el portavoz socialista en que, dentro de ese concepto moderno del transporte ferroviario, no hay que considerarlo hegemónico. También estoy de acuerdo en que hay un derecho fundamental al transporte, pero no un derecho fundamental al tren. Estos eran los postulados que establecía el portavoz socialista. Pero es evidente que cuando, en una comunidad autónoma, los aeropuertos están mantenidos a un nivel digno gracias a un esfuerzo de ciertas Diputaciones por cubrir déficit en ciertos momentos, cuando las costas están abandonadas, como lo están en Galicia, y ahí está el caso «Casón», valga la redundancia, y otros muchos casos que están sucediendo todos los días, cuando en el plan de carreteras no se incluye a Galicia, cuando en la transeuropea se olvida la transcantábrica, que beneficia a Galicia y sólo ahora, últimamente, se habla de ella, puede decirse que el derecho fundamental al transporte en la comunidad autónoma gallega está lesionado y, por tanto, yo creo que hay derecho en este momento a reclamar una mayor atención en el Plan de Transporte Ferroviario. Con este plan de transporte, con todos los inconvenientes que tenga o con todos los razonamientos que se den, es evidente que Galicia va a quedar más lejos de los centros comerciales en un futuro, más lejos que otras comunidades autónomas, es decir, se van a agravar los desequilibrios territoriales.

Y con todas las teorías keynesianas que queramos aplicar, lo cierto es que hay una Constitución que todos, el Gobierno y nosotros, tenemos la obligación de cumplir. Sobre esto, en la Constitución hay tres artículos —aunque no lo sé con exactitud, creo que son el 2, que habla del principio de solidaridad; el 138 que dice que es precisamente el Gobierno quien tiene la obligación de cumplir este principio de solidaridad y el 158 en el que se señala muy claramente cómo, a través de los Presupuestos del Estado, tiene que cumplirse este principio— y tengo que decir que no se están cumpliendo reiteradamente, año tras año, porque las inversiones en la Comunidad Autónoma gallega están siendo cada día menores. Me atrevo a decir que, desde este punto de vista, hay una obligación de mayor atención a Galicia en el Plan de transporte ferroviario.

Pero, señor Ministro, yo quería pedirle que no juegue con los números. Es evidente que si usted me dice que costaría 200.000 millones, yo tengo que pedirle sus trabajos, porque no coinciden en absoluto con los datos que yo tengo. Dicho aquí, usted tiene más credibilidad que yo en este momento y le podrán hacer caso a usted, pero eso habría que demostrarlo, porque 200.000 millones para una línea de esa categoría me parecen muchos millones.

Si usted me dice que las inversiones que se hacen fuera de Galicia, incluidas las de Guadarrama, son inversiones en Galicia, por favor, señor Ministro, yo tendré que decirle que las inversiones en la carretera La Coruña-Madrid son hechas en Madrid, no son hechas en La Coruña. Yo creo que inversiones en Galicia son las que allí se hacen.

Para terminar, ciñéndome exclusivamente a sus números, e incluyendo los 33.000 millones de que usted me habla de la doble vía de León a Monforte, tengo que decirle que evidentemente deja el transporte a las puertas de Ga-

licia, no entra en Galicia, porque Monforte está a las puertas de Galicia; pero, aún admitiéndole esos 33.000 millones, usted me ha hecho unos números, señor Ministro, que suman 69.600 millones. Pues 69.600 millones son el 3 por ciento de los dos billones que usted va a aplicar en el Plan de transporte ferroviario. Puede ser que mis números estén mal, pero los he cogido del señor Ministro. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Termine, señoría.

El señor **BERNARDEZ ALVAREZ**: Termino aquí ya diciendo al señor Ministro que me gustaría que, por lo menos, dedicase una mayor atención a los trazados, porque yo creo que si estamos tratando de hacer un Plan de transporte ferroviario para España a este nivel, que yo evidentemente apruebo (yo no estoy en contra del Plan de transporte ferroviario), que en trayectos como Orense-Vigo sostengamos la variante por Redondela, cuando hay casi media hora de diferencia de tiempo dando la vuelta a Redondela, por no hacer una variante en ese tramo, a mí me parece que eso indica que se está prestando muy poca atención al ferrocarril en Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Pérez Dobón tiene la palabra por cinco minutos.

El señor **PEREZ DOBON**: El señor Ministro dice que a él el Plan no le parece insuficiente. A mí y a mi Agrupación sí le parece insuficiente. Ya he dicho antes que no es que todo lo que tenga el Plan esté mal; el problema que tiene es que, con una inversión algo mayor en términos relativos, podría ser un Plan completo, y el Plan en los términos actuales en que está redactado no es completo.

Quiero indicar también que da la impresión de que el Plan se ha marcado unos objetivos «a priori» y se ha elaborado para justificar solamente esos objetivos. Quisiera recordar al señor Ministro, con el mejor tono posible, que la petición de remisión de datos concretos que ha verificado mi agrupación al Ministerio de Transportes no ha sido atendida y esto se remonta ya a noviembre. Se ha reiterado hace un mes y no han llegado los datos sobre estudios relativos a las variantes y a los grandes ejes de comunicación en el transporte ferroviario, y me gustaría que, por lo menos, antes del pronunciamiento de la Cámara, llegasen a nuestro poder.

Es una red de alta velocidad la que se prevé en el Plan. Yo creo que en un Plan de transporte ferroviario éste es un punto importante, pero no es el único dato. Creo que la cobertura geográfica del Plan es también muy importante, y hay que pedir una cobertura, cuando menos, decorosa, que en el fondo es lo que estamos pidiendo nosotros para zonas que aparecen sin esa cobertura decorosa en el Plan de transporte ferroviario.

Con referencia a tramos, vías o ejes concretos, me ha dicho: Jaén no lo incluya usted en la marginación del Plan de transporte ferroviario; pero es que la comunicación Jaén-Córdoba-Madrid es un zig-zag que coloca a Jaén a una distancia de Madrid bastante considerable. Eso me indica algo más preocupante todavía, y es que si realmen-

te hubiera voluntad de mejora del otro eje, no se contemplaría el servicio «intercity» por Jaén, y eso lo puede ver claramente el señor Ministro de acuerdo con las previsiones incluso del propio PTF. Luego eso ya es sospechoso. ¿Por qué? Porque en el otro eje, el de Andalucía oriental, hay una reducción de tiempos en el Plan que lleva a algo que nos parece profundamente injusto. No estamos pidiendo para Almería y Granada una velocidad de 160 por hora; pero no pensamos que sea justo que se pueda ir de Madrid a Córdoba a 167 kilómetros por hora y que la velocidad comercial máxima a Almería sea de 96 kilómetros por hora y a Granada de 100, que son las más bajas de las contempladas en el Plan de transporte ferroviario, con un dato curioso, y es que una de las poquísimas líneas rentables que hay en la red ferroviaria es precisamente el tramo Huéneja-Almería. Por tanto, alguna compensación a esa rentabilidad se merecería esa zona geográfica de acuerdo con las previsiones del Plan, y por consiguiente me gustaría que eso se reconsiderase.

También es importante hacer una referencia a algo que no ha quedado claro en la respuesta del señor Ministro, sobre que nadie ha dicho aquí que se van a abrir nuevas líneas transversales. Yo no he dicho nunca eso. Consiste en que hay líneas ahora mismo suspendidas. El tema de los «intercity» de comunicación Levante-Andalucía es también una línea que está actualmente suspendida. Nadie habla ahora de la famosa línea Baeza-Utiel. No, no estamos pidiendo tampoco el oro y el moro. Se trata de aprovechar líneas que existen, que deben de estar conservadas y guardadas y que podrían ser utilizadas para mejores comunicaciones, de acuerdo con las nuevas previsiones del Plan de transporte ferroviario.

Hay temas a los que no me ha llegado a contestar y me gustaría que lo hiciera. Creo que este Plan no debe contemplar únicamente esas velocidades de 160, 200 y 250; hay otras velocidades decorosas que también tendrían que incluirse en los tramos concretos en el Plan de transporte ferroviario, cota 140, cota 120. Eso es importantísimo para saber si realmente hay una justicia distributiva en los beneficios del Plan.

No ha contestado al tema del calendario, que se contenía en el Plan General de Carreteras y que no se contiene aquí.

Por otra parte, tampoco ha hecho referencia al tema de FEVE y a mí me gustaría que hiciera una mención a esa compensación. Igual que se lleva a cabo la compensación de cercanías, justísima, y que mi Grupo apoya plenamente, habría que incluir esa compensación de la lejanía.

Finalmente, ya para terminar (un minuto, señor Presidente), lo que más me alarma es que el Grupo Socialista haya sido más «ministrista» que el Ministro. Sinceramente, veo casi más voluntad de apertura y de diálogo por parte del señor Ministro que del Grupo, porque ha sido un canto a los beneficios que trae este Plan de transportes ferroviarios, que los trae, qué duda cabe, pero que son insuficientes, y a mí me gustaría que el Grupo Socialista aplicase esos criterios económicos a otros asuntos, por ejemplo a expropiaciones, que han costado muchos millones.

No voy a traer aquí esos temas; pero esa especie de carácter economicista de los planteamientos del Grupo mayoritario me sorprende en un tema que es puramente de inversión pública.

Por último, en el caso concreto de Almería (no suelo pecar de excesivamente localista, puesto que hasta hice una pregunta al presidente de FEVE, que poco tiene que ver con mi provincia), realmente creo que es una provincia muy marginada y que el aeropuerto no es la solución para las mercancías y para las comunicaciones, porque Almería no aparece en el Plan General de Carreteras en la medida suficiente, no se está haciendo absolutamente nada, y es de justicia que no se nos margine igualmente en el Plan de transporte ferroviario.

Todo queda dicho dentro del mejor tono, y esperamos que de aquí al Pleno se reconsidere esta postura actual de la Administración.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Echeberría tiene la palabra por cinco minutos. Ruego a SS. SS. procuren respetar el tiempo.

El señor **ECHEBERRIA MONTEBERRIA**: Empezaré por una cuestión que creo que el señor Ministro no ha citado y que me sigue preocupando: es la de la apertura de los mercados. Es decir, qué va a ocurrir en Europa con los mercados de ciertas cuestiones como la energía, el agua, el mercado ferroviario, etcétera. ¿Se van a abrir? ¿Vamos a abrir nuestros mercados a la tecnología extranjera, a la importación, etcétera, sin contrapartidas? ¿tiene alguna idea concreta sobre esto?

Lo digo porque está muy en relación con los comentarios que ha hecho sobre el impacto que va a tener el Plan tanto en la construcción (que me alegra mucho que el señor Ministro indique que prácticamente el cien por cien va a ser construcción pública) como sobre el sector de material ferroviario en general, al que he hecho una alusión más específica porque verdaderamente la inversión es muy fuerte, 546.000 millones, y quizá la partida globalmente más importante en el Plan. Es un sector que ha sufrido mucho, que está sufriendo y también me alegra mucho oír las intenciones más concretas del Ministerio sobre este sector, que, como es evidente, no ha tenido un tratamiento muy favorable, incluso en el cumplimiento del contrato-programa de 1984/1986, ni siquiera por parte de RENFE.

En cuanto a la primera cuestión de la inconcreción, quizá yo me he expresado mal. La inconcreción fundamental, efectivamente, es la temporal. Lo que ocurre es que también el número de kilómetros y la calidad de esos kilómetros se han de situar en un panorama temporal; es decir, que la intemporalidad, de alguna manera, afecta también al número de kilómetros de la red.

Por último, en cuanto a la cuestión de enfoque de elevación del nivel medio o de ciertos elementos punteros, ligándolo con la cuestión de la generosidad y de la calidad, yo le diría al señor Ministro que siempre que se habla del Plan se pone un ejemplo paradigmático, que es el tramo Madrid-Sevilla y, sin querer, todos los comentarios

van hacia la muy alta velocidad, hacia ciertos elementos efectivamente punteros, que son los más llamativos, incluso las inversiones de ruptura que cita el propio señor Ministro; pero, claro, ésa no es la media. Indudablemente son elementos importantes, pero quizá no se destaca suficientemente la elevación general que implica el plan en toda la red.

Estoy de acuerdo en que el elemento fundamental es la calidad, pero la calidad ha de ser mantenida y un problema fundamental de la red en el futuro, como es actualmente, será el mantenimiento de la infraestructura y del material rodante, no sólo la calidad en el momento de la construcción, sino el mantenimiento.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó por cinco minutos.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Ministro, sólo quería hacer unas simples precisiones a los cinco puntos que ya he tratado con usted. Me dice, respecto a la Ley de Ordenación de Transportes, que el Plan podía haberse sometido a la Conferencia Nacional de Transportes. Nosotros creemos que desde que el Plan fue aprobado hasta este momento, o hasta el momento que entró en Comisión el plan publicado, que fue en el mes de septiembre, algo se podía haber hecho. Usted me dice que lo harán; algo es algo.

Respecto al segundo tema, que es el de información, usted me contestaba primordialmente respecto al tema biblioteca. Yo no le pedía biblioteca; hacía mención a una de las intervenciones. Ya sabemos que no tiene que ver esta documentación en bibliotecas. Pero lo que sí habíamos pedido nosotros era en atención al octavo párrafo de la introducción, en que dice: voluntariamente se ha huido de la presentación detallada de todas las acciones que conlleva cada programa de actuaciones, etcétera, pero estos últimos se hallan respaldados en su formulación y contenido por numerosos trabajos específicos. Nosotros queríamos consultar y usted ya nos dice que nos manda información. El tema de la biblioteca era un poco anecdótico.

No soy yo quién para agradecerle en este momento el que usted hubiese mandado el plan al Presidente Pujol para su conocimiento. Creo que es muy correcto por su parte, pero claramente creíamos nosotros que el tema estaba en que alguna Comunidad Autónoma como Cataluña, en cuyo Estatuto hay algún artículo que puede tener referencias sobre ordenación del litoral en cuanto a interferencias o al menos comunicación con el Plan de transporte ferroviario, se hubiese estudiado con los organismos competentes de la «Conselleria» correspondiente.

Respecto a los 125 kilómetros en el tramo Madrid-Barcelona, nosotros continuamos estando apesadumbrados por el hecho, que no nos explicamos, de cómo las dos principales ciudades del país, Madrid y Barcelona, queden a cinco horas veintiocho minutos de viaje por ferrocarril. En Europa es impensable que entre dos ciudades de más de tres millones y medio de habitantes cada una, el enlace por ferrocarril esté a 125, teniendo en cuenta que del

Plan se desprende que prácticamente todos los radiales están saliendo a 170, 150 y el Madrid-Barcelona es posiblemente el más bajo de todos. Creemos que ahí, además, habría un buen sector para captar más transporte por ferrocarril.

Respecto al ancho europeo, usted nos ha contestado globalmente. Yo aquí quería decirle que en mi intervención no he hablado de las opciones primera y segunda que usted decía; pero sí nos preocupa que nos contesten que no existe el libro blanco del ancho europeo, pero existen consideraciones que han llevado a no adoptar el ancho europeo en el Plan de transporte ferroviario. 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. Eso nos lo decía el Director General de Infraestructura, que, por cierto, me parece que es miembro de la Comisión de estudio. A mí me da un poco miedo que vaya predispuesto a una negativa tan fuerte, teniendo en cuenta, señor Ministro, que si existen estos motivos y son tan pocos, también se podrían plasmar en un documento en el que se nos explicasen. Yo le pediría, en todo caso, no el libro blanco, pero sí la documentación justificativa, por cuanto también sabemos, o al menos se publica en alguna revista de RENFE que, según el periodista, parece ser que altos cargos de RENFE no están muy convencidos, aunque particularmente sí creen en el ancho europeo. Es un tema que se despacha muy fácilmente. Nosotros, concretando el tema, que usted también ha separado correctamente, del Barcelona-frontera, se sabe muy bien que en las jornadas de grandes proyectos en la Europa vertebrada, el Presidente de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, el Director de Transportes de la Comunidad Europea, la Unidad Internacional de Caminos de Hierro, un montón de personalidades se significaban favorablemente en este tema del ancho europeo. Por tanto, yo pediría que no se despache tan fácilmente por estos breves estudios que son obvios y evidentes y que profundizásemos un poco más en este tema, no ya en la primera opción, pues yo creo que básicamente sus palabras son de considerar, pero que no fuese tan fácil decir que no al ancho europeo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo por cinco minutos.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Trataré de ser casi telegráfico. Señor Ministro, yo le agradezco, en primer lugar, que me eleve a la categoría de Ministro. Yo he sido Presidente de RENFE... (**El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES: Ha sido un lapsus.**) Un Presidente de RENFE, señor Ministro, depende de un Ministro y de un Gobierno. Yo fui Presidente de RENFE con un Ministro y, además, con un Gobierno, que era el del señor Calvo Sotelo. En aquellos tiempos se trató de poner en marcha el Plan general de ferrocarriles, que tenía como filosofía básica el ser un plan —léalo, por favor, señor Ministro— homogéneo, concebir la red como un sistema, insistir en las redes transversa-

les, no mezclar la tecnología convencional como una tecnología de alta velocidad, tenía una filosofía intermodal y establecía un plan específico de nudos de transporte, llevaba al límite máximo el ferrocarril convencional y disminuía las inferencias para, precisamente a través de una buena red transversal, conseguir menores tiempos de viaje. Estábamos justamente en niveles —consúltelo, señor Ministro— muy parecidos a los que usted ahora propone a través de todos estos grandes proyectos. Aparte existía la que entonces se denominaba en RENFE «high speed» o el TGV, que, como usted sabe perfectamente, tiene una tecnología diferente —véase el caso de Francia— y una posibilidad incluso de ser utilizada en la filosofía que ustedes parecen sostener, mezclando la alta velocidad con el resto de la red dignamente tratada, profundamente tratada y contemplando las redes transversales a través de los grandes centros de clasificación. Todo está escrito, toda está inventado, pero nos dice el señor Ministro que ahora se está creando la Comisión para el estudio de los ejes de ancho variable. Señor Ministro, por favor, léase usted algo más las cosas, los trabajos anteriores; ya hace muchos años que funciona esa Comisión y de ahí sale el sistema OGI y el sistema VEVEY. Yo de muchas otras cosas no sé, pero de esto sí.

Por otra parte, el señor Ministro confunde el monto de las inversiones con el establecimiento de un nivel digno de una región en relación con las otras regiones y esta compenetración solidaria y ese incremento de la productividad regional, no me lo atendió ni me lo contestó.

La veracidad de las cifras para los grandes proyectos. Señor Ministro, sólo quiero decirle que estaremos muy pendientes a los reformados. A propósito de cifras, las actuaciones localizadas en puertos son 17.675 millones, las correspondientes al intercambio modal-aduanas-estaciones fronterizas son las que yo dije, señor Ministro. Yo no he tergiversado ninguna cifra, lo que pasa es que ustedes juntan las dos cosas en el renglón que aparece en la documentación que se nos dio ahora, pero en la documentación que anteriormente se nos suministró, coincidiendo exactamente con este renglón de 11.550, tiene para los puertos, que ahora se juntan en uno solo, 17.675. Efectivamente, suma usted las dos y sale la cifra que usted dijo.

A propósito de cifras. Tengo delante el «Boletín de las Cortes». Señor Ministro, no es verdad lo que usted dice. Para el año 1985 se daban 10.243,8 medidas en millones de unidades de tráfico de mercancías, frente a 15.582 para el año 2000 en el Plan; en RENFE, 1985, aparecían como cifras del año correspondiente 11.654, sin incluir las taras de vagones particulares vacíos y las taras de coches correo. Esto está así dicho en el «Boletín de las Cortes», léalo también, por favor. Ahora de repente me hace usted un cambio de tercio y dice: yo no me refería a cuotas de mercado, no me refería a unidades de tráfico; me refería a ingresos. Usted habló de cuotas de mercado, pero de todas maneras, si vamos a temas políticos y de filosofía del transporte, yo a propósito del ferrocarril me quedo todavía, por supuesto, tratando de conseguir optimizar los resultados al máximo, pero me quedo prioritariamente con unidades de tráfico antes que con pesetas, sobre todo

cuando el aligeramiento de la cuenta de resultados de RENFE se debe fundamentalmente a haber prescindido de 20.000 personas, señor Ministro. Es el renglón de costes de personal; no cambien las cosas, por favor.

Finalmente, las tecnologías «strictu sensu» no se negocian, no se pueden negociar. Esto no se sostiene de pie en ningún lugar. Las tecnologías se investigan, se incorporan. Es como si usted ahora mismo me dijera que estamos investigando si es mejor la tecnología de utilizar para determinadas dolencias la aspirina o la penicilina. Si hay innovaciones tecnológicas, hay que ir a por ellas y, una vez que se va a por ellas y que se definen, es justamente cuanto al incorporarlas entra en juego toda la negociación. Usted no puede negociar entre tecnologías que en sus logros, en sus objetivos, en su contenido pueden estar muy separadas y, por tanto, indudablemente no son cantidades homogéneas que se puedan negociar. ¿A quién se le ocurre a estas alturas hablar de negociar tecnología? Eso, cuando son todas de similares características, con similares logros u objetivos me parece bien; cuando hoy mismo se están viendo tecnologías, por ejemplo, entre el tren de levitación magnética, que hoy día parece que está más bien desechado, y el TGV francés, usted no puede negociar entre el tren de levitación magnética o el TGV francés la tecnología correspondiente, tendrá que investigar primero cuál es la que mejor se acomoda a nuestra orografía, cuál es la que tiene connotaciones específicamente más propias de nosotros y logros mayores. Una vez que eso está definido, luego viene usted y el Presidente de RENFE y dice: RENFE no investiga.

No estamos de acuerdo en la filosofía, ni en el instrumento. Lo siento de verdad. Quisiera decir otra cosa pero no me es posible y, naturalmente, ante todo la sinceridad. Yo no tuve la suerte de que pudiera pasar por delante de las puertas de RENFE un plan billonario, quizá porque en aquel momento...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rebollo, le ruego que vaya terminando.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Termino ya, señor Presidente. Muchísimas gracias.

En aquel momento, quizá con unos criterios más realistas y más modestos se dijo: vamos a hacer una red mejor y vamos a dejar la alta velocidad como una red que se pueda ir introduciendo en España paralelamente para determinados tráficos. Todo eso está escrito, todo absolutamente. Por favor, repito otra vez más, léase los «Boletines de las Cortes» y la documentación que hay en RENFE.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Camisón tiene la palabra por cinco minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Ministro, por enésima vez nos repite que el PTF beneficia a todas las comunidades y a todas las provincias. Yo le había pedido, y ha estado a punto S. S. de darnos, los datos que dio para Galicia referidos al resto de provincias, en la medida de

en qué proporción beneficia a cada una de ellas y concretamente a aquellas que se está viendo son las más perjudicadas como, ya se ha repetido varias veces, es el caso de Almería o de la provincia de Cáceres. Me promete que me lo va a enviar pronto. Yo le agradecería que fuese a la mayor urgencia, puesto que esos datos van a tener interés precisamente ahora en que se está debatiendo el PTF y no luego. Yo le rogaría urgencia en enviarnos esos datos.

Lo que ya quizá es nuevo es que también hemos comprobado que el Grupo Parlamentario Socialista está de acuerdo con la teoría de que el PTF beneficia a todas las provincias, por eso es fundamental que tengamos esos datos cuanto antes. Pero lo que no se dice es lo realmente importante, que es la segunda parte. Estoy seguro de que al recibir esos datos del señor Ministro vamos a ver que efectivamente se beneficia a todas, en eso estamos de acuerdo. Lo que no se dice es que a unas las va a beneficiar descomunadamente más que a otras. Esa segunda parte es la que realmente tiene importancia.

Nos ha alegrado oír al Grupo Socialista manifestar su voluntad política de entendimiento con el resto de grupos políticos de la Cámara, porque en definitiva puede ser fructífera esta postura, pero vemos que a continuación apostilla que el Plan tiene que adaptarse a la demanda y que los criterios económicos son imprescindibles. Ante ellos nosotros, por supuesto, entendemos que ese rigor económico está bien si no perdiera RENFE 193.000 millones de pesetas al año y encima esté dando un mal servicio. Se nos podría decir que otras redes europeas también pierden, pero es que allí el servicio es bastante mejor que el que aquí da RENFE.

Nos alegró oír al Grupo Socialista cuando hablaba, como uno de los cinco puntos que podría ser objeto de entendimiento, el que se introdujera la racionalidad social, pero a continuación la circunscribe al tema de cercanías y nosotros entendemos que el artículo 138 de la Constitución, cuando habla de corregir desequilibrios territoriales, se refiere a territorios y no se refiere a equilibrar unas conurbaciones con otras.

Después de oír también al señor Ministro y quizá al grupo Parlamentario, éste va ser el Plan del triunfo de los catetos sobre la hipotenusa. Por eso yo creo que el ofrecimiento de entendimiento podría ser siempre que notáramos una variación en el sentido de que esa racionalización de tipo social se refiriera, además de a las cercanías, a esas bolsas territoriales de marginación que se crean con el Plan y, por supuesto, que fuera realmente el triunfo al revés, el triunfo de la hipotenusa sobre los catetos.

Entendemos que ese entendimiento ya se pudo ver cuando debatimos el proyecto de ley en el Pleno hace unos meses, y entonces vimos que el Grupo Socialista votó en contra de él. A ver si fuera posible ahora corregir en ese sentido; nosotros seríamos los primeros que nos íbamos a alegrar.

El señor Ministro ha establecido una comparación de tiempo «versus» distancias, pero a través de una visión que no se ajusta a la realidad, porque yo no he planteado eso. Naturalmente que si se dice fríamente aquí y ahora qué vale más, el tiempo o la distancia, naturalmente el

tiempo, y así hay muchos países, incluso Norteamérica, en que las distancias están marcadas por el tiempo que se tarda y no por las millas que faltan. No se trata de eso, señor Ministro. Se trata del cuándo. Si hay dos vías para ir de Madrid a Portugal y una de ellas se potencia, la de Brazatortas por Evora, con unas inversiones importantes, ese tiempo no se debe medir después de hechas las inversiones, sino antes, en el momento de medirlas.

Usted mismo ha sido muy sincero cuando a mi pregunta directa de cuál es en estos momentos la distancia más corta entre Madrid y Lisboa ha dicho: la distancia más corta es por Brazatortas-Evora, y, a continuación, ha corregido y ha dicho: será. Eso es, será después de fuertes inversiones en el corredor por Brazatortas y por Evora. Eso es lo importante en el tiempo, y en el tiempo que queda claro, señor Ministro, que la distancia más corta ahora desde luego es por Cáceres-Valencia de Alcántara.

Para terminar, señor Presidente, agradezco al señor Ministro su tremenda sinceridad cuando en su afán, seguramente con una buenísima voluntad de buscar una compensación dentro del Plan ante nuestras reivindicaciones busca, y cuando seguramente no encontraba una frase que dijera que es necesario establecer también un «Intercity» que termine en Cáceres, al no encontrar eso ha dicho sencillamente: su señoría debe entender que se mantiene la línea de Palazuelo-Cáceres-Valencia de Alcántara. Estaría bueno, señor Ministro, que el Plan, al final, dijera que esa línea también queda eliminada de la red española. Está claro que cuando usted ofrece a esta bolsa de marginación que se mantiene una línea, es que no ha encontrado otras ofertas mejores que ofrecer en este debate.

Termino, señor Presidente. En relación con el desgraciado accidente en Valladolid hace unos días, nosotros como Grupo también nos unimos a las palabras del señor Ministro en cuanto a la condolencia a los familiares de las víctimas. Sin embargo, nuestra pregunta es, ¿por qué no frenó, señor Ministro, la segunda locomotora?

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

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Brevemente voy a contestar un poco a las opiniones que el resto de los grupos han dirigido al propio Grupo Socialista.

Señor Camisón, desde nuestro punto de vista (y parece ser que usted coincide con ello, lo que pasa es que al final no sacan las conclusiones) en este Plan, para nosotros, tiene prioridad el tiempo respecto de la distancia, porque permite rentabilizar inversiones, conseguir los objetivos, que son de tiempo, y acumular captación de tráfico por la vía de esos nuevos trazados. Por tanto, desde nuestro punto de vista, si hubiera que dar una definición a este Plan, sería la prioridad del objetivo de la reducción de tiempos respecto al objetivo de distancia más corta. Con absoluta claridad, señor Camisón.

Terminaría mi intervención haciendo un ruego al señor Ministro y yo creo que despejando algunas de otras dudas que han podido surgir en el resto de los grupos, fundamentalmente en la Agrupación del PDP, que parece ser

que nos acusaba de ser más papistas que el Papa. En efecto, yo creo que el Plan adolece de algunas carencias de presentación. El señor Ministro ha puesto de relieve que las inversiones previstas en el acondicionamiento del resto de la red se evaluaban en el 15 por ciento del conjunto de las obras de infraestructura, en 326.000 millones de pesetas. Eso va a mejorar, necesariamente, los tiempos de acceso en los puntos terminales de la red, que, sin embargo, no están reflejados como acciones puntuales en lo que es la presentación del Plan. Yo creo que se necesita, en función del debate que se ha realizado en esta Comisión, poner de relieve frente al país y frente a la opinión pública cuáles son los efectos de esa inversión generalizada en el conjunto de la red del 15 por ciento, en términos de reducción de tiempos y mejora de tráfico, para poder tener una concepción global de cuál es la subida media generalizada que implica el Plan, aparte de las actuaciones de ruptura que nosotros suscribimos, porque son actuaciones de ruptura —nos reiteramos en ello— que nosotros no podríamos suscribir si tuvieran un destino exclusivo en una parte muy territorializada de nuestro país, sino que son inversiones de ruptura que tienen una repercusión global sobre el conjunto de nuestra red. Parece que esto muchas veces no se quiere ver, pero indudablemente las inversiones de ruptura en la relación norte-sur, a través de la variante de Brazatortas y la variante de Guadarrama, tienen una repercusión global en la mejora del conjunto de la red ferroviaria de nuestro país. Puede ser que vista exclusivamente desde lo que es el último tramo de acceso a la periferia de nuestro país, no tienen espectacularidad, pero no es un problema de espectacularidad, señor Camisón, es un problema de racionalidad. En cualquier caso insistimos en que a ese 15 por ciento del total, a esos 326.000 millones que van destinados al resto de la red, se les debería dar prioridad en cuanto que deben tener una importancia y una garantía de que son elemento esencial del Plan y, por otra parte, deben ponerse de relieve cuáles son los efectos que hacen sobre el conjunto y, sobre todo, sobre las partes periféricas de la red.

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

El señor **GRACIA PLAZA**: Mi intervención es en respuesta al representante del Grupo Mixto.

El Grupo Socialista comprende que el representante del Grupo Mixto no pueda acudir a la Comisión, porque es otro el representante, y entendemos que, en consecuencia, muestre un alto grado de desconocimiento del PTF, muestre un alto grado de desconocimiento del Plan de Transporte por Carreteras, y muestre un cierto grado de desconocimiento de lo que se está haciendo en los aeropuertos. En consecuencia, como entendemos que el problema es del grado de comprensión mutua, en el marco que el Grupo Socialista ha puesto de oferta para negociar unas posibles resoluciones que eliminen dudas, le proponemos que estudiemos una resolución conjunta y, a su vez, aquellos temas en los que tenga dudas para que, a través de las resoluciones de esta Cámara, los temores se di-

sipen en el mayor grado posible. Creemos que en este caso es posible. Así como con otros grupos está visto que, salvo que administren ellos, no habrá forma de llegar a ningún acuerdo de que esto es bueno, entendemos que en este caso sí habrá posibilidad de despejar las dudas y las incomprensiones.

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor Presidente, señorías, dada la hora trataré de contestar lo más rápido posible, pero ciertamente emplearé algún tiempo.

Sin duda, señor Bernárdez, que todos los pueblos y comunidades tienen derecho al transporte. Lo que pasa es que antes de decir si se cumple o no, yo creo que es bueno saber la realidad y ver los datos, y no hacer aseveraciones de esta importancia sin previamente haberse —yo no digo estudiado— por lo menos leído con detenimiento todo lo que hay que leerse: anteriores comparencias, informaciones que se dieron, etcétera. Digo esto porque S. S. hace una valoración a vuelapluma, a botepronto, sobre la situación en Galicia, y habla de situación desastrosa y muy mala en los aeropuertos, cubiertos por diputaciones. Ni un solo aeropuerto de Galicia está cubierto por ninguna diputación, señoría; ni uno. Ni un sólo aeropuerto tiene ninguna subvención de diputaciones. Hay líneas de aviones que tienen subvenciones, pero entre una línea y un aeropuerto hay una diferencia sustancial y es bueno ser preciso cuando se hacen esas afirmaciones. No se puede llegar a esta Cámara y hacer afirmaciones de esa envergadura sin estar absolutamente seguro de lo que se dice.

Galicia tiene tres aeropuertos; en un territorio no muy grande tiene tres aeropuertos. Es el nivel de concentración de aeropuertos más importante de cualquier comunidad de España, y usted lo sabe. Podía haberlo dicho y no quiso hacerlo. En este momento la ampliación del aeropuerto de Vigo se está haciendo por el Gobierno socialista, la del aeropuerto de La Coruña se está haciendo por el Gobierno Socialista y la transformación del aeropuerto de Santiago se está haciendo por el Gobierno socialista. Y no enteramente por mí, porque el anterior Ministro tomó algunas decisiones al respecto. Es decir, no se puede tachar eso de acción de un ministro gallego hacia Galicia. También la hay de respaldo mío, porque me parece que es justo y es correcto hacerlo.

Dice S. S. que jugamos con los números. Yo le doy información y estoy dispuesto a que los técnicos del Ministerio le den los detalles específicos, pero sí le doy la información de que los costes son de esa envergadura. Como usted comprende, el primero en desear que las líneas de 160 llegaran a Vigo y a La Coruña soy yo, que fui Diputado por La Coruña en la legislatura pasada y por Vigo en la presente. Entonces hay un interés personal, aparte del de Ministro, en que esto fuera así, pero lo que sucede es que las cifras son prohibitivas y no se pueden hacer esfuerzos voluntaristas en esa dirección. Yo creo que todos

tenemos que tener esa responsabilidad política, no hacer simplemente cantos a la excelencia, sin asumir la responsabilidad política que nos corresponda al asumir las decisiones como Gobierno o como Cámara.

Señoría, yo no dije que Guadarrama estuviese en las cifras que le di, usted sí dice que yo incluí Guadarrama. Yo no incluí Guadarrama en las cifras. Le dije: sin Guadarrama. Le daba la cifra de 69.600 millones y le decía: A mayores, la parte que corresponda de la inversión de Guadarrama que significa línea con Galicia. Monforte está a las puertas de Galicia, ciertamente, pero la inversión desde León a Monforte, la zona de Ponferrada, no tiene prácticamente otro destinatario que Galicia, y esa inversión que es de 33.000 millones se hace para esto. Usted mezcló los porcentajes, sin duda porque no se leyó el Plan con detalle. Creo que es bueno, porque seguro que cuando se lo lea cambiará de opinión. No es cierta la valoración que usted hace del Plan con respecto a Galicia. Usted mezcla las cifras. Dice que le sale el 3 por ciento. Yo estoy hablando del 8,2 por ciento de la inversión en infraestructura. Ya nos leímos casi todos el Plan con un poco de calma, y le estoy diciendo que las cifras que se invierten en Galicia son el 8,2 por ciento de la inversión total en infraestructura del Plan, porque ahí no metía la parte que le corresponde de locomotoras de alta velocidad, de instalaciones de seguridad, etcétera. Eso no está en esta inversión, sino que se reparte por el conjunto del territorio.

Señoría, sí atendemos a los trazados, pero la verdad es que a mí no se me ocurre el trazado que usted propone, porque deja fuera a todo Pontevedra de la línea de conexión con Madrid. Redondela entera quedaría fuera. Creo que sería bueno que usted fuera a esta zona a explicarlo. Vaya usted a Redondela y explique lo que está planteando con la nueva variante, que seguro que les va a gustar; supongo que los Diputados sí lo contarán.

Señor Pérez Dobón, le sigo agradeciendo el tono que utilizó en su intervención, me parece francamente constructivo. Está claro que su valoración de que el Plan sería completo con más inversión siempre tiene unas acepciones semánticas. ¿El Plan sería más completo con más inversión? Sin ninguna duda. Sería siempre mejor si pudiéramos dedicarle más inversión. Lo que sucede es que en los planes siempre nos manejamos con recursos limitados. Si éstos fueran ilimitados y yo dispusiera para este Plan —o el Gobierno o el país— de medio billón de pesetas más, podríamos meternos en algunas otras líneas, pero líneas que también iban a perder dinero. Valore la opción de que, en términos de explotación, algunas —y ahora no singularizo— iban a producir más pérdidas que las actuales, porque las necesidades de amortización serían mucho más importantes que las actuales.

El Plan no se hizo con objetivos «a priori»; no. Los objetivos del Plan se fueron estableciendo correlativamente a la propia elaboración. Quiero incidir en que el Plan viene avanzando desde hace muchos años. No es que de repente el Ministro se lo sacara de la manga y colocara un Plan encima de la mesa. RENFE viene trabajando en la línea de elaborar este gran Plan de ruptura con la modalidad tradicional de transporte ferroviario desde hace mu-

cho tiempo. Es este Gobierno el que toma la decisión. Este mérito es indudable que es del Gobierno, pero no es algo que aparezca de repente, se viene ya elaborando y curiosamente, al margen de otras cuestiones, la variante de Guadarrama aparecía en el Plan General Ferroviario, eso sí, a 160 kilómetros/hora; es posible que al lado se hiciera una a 250 kilómetros/hora, pero la que aparecía era a 160 kilómetros.

Le reitero que les enviaremos la máxima información posible. En este momento se ha enviado alguna y espero que a corto plazo tengan la máxima posible, teniendo en cuenta lo que antes le decía, que hay algunos aspectos que no se pueden enviar, porque incluso son valoraciones políticas de decisión.

Usted pronunciaba una frase que me parece importante y que asumo. El Plan no debe ser sólo de alta velocidad, sino también tener una cobertura decorosa. Pero es que yo creo que ésta es la filosofía del Plan, que es de alta velocidad y tiene una cobertura decorosa. Es un Plan que introduce la alta velocidad y aparte establece un incremento importante de cobertura en el resto del país. Fíjese usted que en este momento en Alemania, por ejemplo, sólo hay dos líneas de alta velocidad y tampoco prevén más. Prevén la unión en este acuerdo de los cinco todavía no muy determinado, pero no tienen una mayor previsión en este momento. Y estoy muy en contacto con el Ministro de transportes alemán, por razones obvias —hoy mismo estaré con él— y no tienen una previsión de más extensión y eso que tienen muy pocos kilómetros de alta velocidad. Nosotros sí estamos planteando un Plan de alta velocidad, créame que ciertamente ambicioso comparado con los planes europeos. Probablemente sólo el francés es más ambicioso que el nuestro. Solamente el francés es un plan de ferrocarriles más ambicioso y, desde luego, no con la extensión del nuestro, porque tiene la limitación, por lo menos en el tramo actual, del TGV con utilización exclusiva y es una limitación importante que los alemanes ya no adoptaron con más visión, quizá porque lo hicieron después que los franceses.

Usted me decía: Jaén está en zigzag. Pues, sí. Yo la ubicación de Jaén no la quiero cambiar, no la voy a cambiar, está donde está, señor Pérez Dobón; permítame un poco la broma. ¿Qué es lo que sucede? Utilizando el esquema anterior del que hablaba el representante de Alianza Popular, tenemos que medir en tiempos y con una red de 250 kilómetros/hora hasta Córdoba, la forma más corta de llegar es a través de Córdoba-Jaén, porque el trayecto que se establece, ya electrificado por otra parte, entre Córdoba y Espeluy, es menor comparado con el otro. Entonces, la fórmula más razonable de operar con Jaén es por aquí. No es que pensemos abandonar la línea actual de Despeñaperros, en absoluto. La prueba es que se establece un tramo concreto de 160 kilómetros/hora específicamente para una línea que va a tener como cobertura Granada y Almería, prácticamente de un modo exclusivo. Se establece un tramo común con Valencia a 200 kilómetros y un tramo específico a 160 kilómetros. El resto no cabe ninguna duda de que va a estar dentro de la mejora de RENFE. Pretendo quitar esto del conjunto del Plan. Con

la tendencia a subir velocidades que se está estableciendo ya en este momento, RENFE, en su Plan habitual de desarrollo, en la mejora habitual llegó a 160 kilómetros/hora en algunas líneas. Esa subida de velocidad es la que se irá estableciendo, dependiendo también de los tráfico. No cabe ninguna duda de que los tráfico aquí van a jugar un papel, pero que nadie entienda, y usted desde luego no infiera, que el hecho de que a Jaén se accede por Córdoba significa que la variante de Despeñaperros y la línea desde Linares a Almería y a Granada van a quedar abandonadas. Nada más lejos de la intención del Gobierno y, desde luego, nada más lejos de la intención del Grupo Parlamentario Socialista, y en este momento hablo por conversaciones que he tenido con alguno de sus representantes.

Usted hablaba de líneas suspendidas y se refería a Guadix-Almendricos. El transversal que se contempla entre Sevilla y Valencia, que es al que usted se refería, por mucho que se abriera el Guadix-Almendricos va a ser mucho más corto siempre en una línea a 200 y a 250 kilómetros/hora que por esta línea en este momento cerrada; muchísimo más corto. Luego no cambiaron las condiciones en las que se procedió a aquel cierre y, segundo, los transversales desde Sevilla hasta el Mediterráneo quedan perfectamente cubiertos con líneas de alta velocidad.

Su señoría no lo decía, pero yo sí digo que desde Almería por ferrocarril hacia Europa se puede perfectamente dar servicio de mercancías, prácticamente sin diferencias de tiempo con las líneas actualmente existentes. Pueden explicar con detalle a S. S. los técnicos de RENFE el plan de circulación y cómo puede operar todo este tráfico. Y personalmente se lo he hecho llegar a empresarios individuales de Almería.

Su señoría hablaba de dibujar en el mapa cotas inferiores. Es muy difícil, y yo aquí sí que no quiero caer en el voluntarismo, porque no es fácil en este momento cuáles van a quedar a 140 y a 120. Se puede decir que van a quedar por encima de 100. Esto se puede establecer y se puede hacer un estudio que lo deje claro. Se puede hacer singularizado, pero es muy difícil empezar a dibujar específicamente diferentes velocidades, porque pueden variar por tramos. Puede haber tramos en los que se alcanzan 160, en los que se baja a 140 y en los que se va a 120. De todos modos si hay previsiones de dónde debe quedar cada tramo, pero en una línea nos podemos encontrar con bloques de cuatro velocidades distintas, dependiendo de los tramos.

Efectivamente en el Plan de Carreteras se saca un calendario que no se saca en el Plan de Transporte Ferroviario, pero es que el Plan de Carreteras es a medio plazo. Es el equivalente a cada uno de los contratos-programas que vamos a ir desarrollando. Es un Plan a 1992 en primera fase. En consecuencia, lo que nosotros vamos a hacer también es una definición temporal en esos tres bloques de cuatro años, en los que irán perfectamente determinados los calendarios.

Su señoría al final hace un juego, que creo que es una brillante argucia parlamentaria, y es decir que usted no juega a localismo almeriense porque llama al Presidente

de FEVE. Lo que yo me pregunto es si usted no llama al Presidente de FEVE para decir que no juega a localismo almeriense.

Señor Echeberría, es evidente que los mercados europeos se van a ir abriendo, específicamente el mercado de la construcción, pues, como usted sabe, las variantes que tenían los plazos requeridos, como la de Madrid-Sevilla ya se publicaron en el «Boletín de las Comunidades» como es de rigor. En todo caso, las adjudicaciones se hicieron a compañías nacionales, porque fueron las mejores ofertas, sin ninguna duda. En términos de material ferroviario, como la decisión de la adjudicación se tomará en el próximo verano, que el mercado se abra en el futuro no es relevante, pues la adjudicación ya va a estar hecha. En consecuencia, no va a haber posibilidades ulteriores, porque es una adjudicación a largo plazo. El período transitorio juega aquí definitivamente a favor de la industria nacional. Por otra parte —yo creo que hay que decirlo también—, hay una voluntad del Gobierno de aprovechar esta masiva inversión en aras de la industria nacional de material ferroviario. Reitero todo lo que dije antes con respecto a las diferentes condiciones.

Usted me precisaba que la inconcreción temporal se refería al número de kilómetros. Efectivamente, esto sí es cierto, y es lo que será cubierto con el contrato-programa, cuyo cumplimiento seguiremos cada año. El mecanismo de control será público y vendrá a esta Cámara, por lo que la propia interpelación en ella será la manera de ver si las previsiones temporales del contrato-programa se están cumpliendo. Le puedo informar en este momento que la variante Madrid-Sevilla marcha perfectamente en cuanto al plazo; no solamente no llevamos retraso sino un ligero adelanto.

Hablando de los objetivos, usted me decía que se enfatiza la línea de Sevilla y no se destaca la elevación promedio. Yo insisto continuamente en la elevación promedio, pero lo que se destaca siempre es la alta velocidad. Si usted analizase todas mis intervenciones en la Cámara, si escuchase todas mis intervenciones públicas al respecto, comprobaría que enfatizo continuamente que este Plan tiene como objetivo importante y central la mejora del conjunto de la red y la extensión de sus beneficios a la misma. Pero al final lo que más destaca para la opinión pública es la alta velocidad. Yo creo que es difícil pretender que sea de otra forma. Pero el que se fije más esta idea no quiere decir que la otra no exista y sea la clave. Yo creo que se ve perfectamente en el propio Plan y en la cantidad de dinero no nominada que aparece en el mismo, porque la cantidad que se nombra para grandes inversiones, para la línea Madrid-Sevilla es de 80.000 millones de un conjunto de dos billones de pesetas. Es una cantidad ínfima la que se dedica a este ferrocarril de alta velocidad y, sin embargo, es el que continuamente sale a relucir. Primero, porque es el pionero, con él se inicia este Plan y, segundo, porque es el más llamativo. Yo creo que esto es inevitable. Pero el objetivo que aparece en el Plan —yo creo que en la Cámara debemos tenerlo claro, desde luego en el Gobierno lo tenemos— es tratar de mejorar el conjunto de la red.

El mantenimiento de infraestructura y de material motor en el futuro va a ser mucho más costoso. En las cuentas de RENFE, la cantidad destinada a amortización se multiplica por mucho. Tendremos una infraestructura más importante y habrá que dedicar más recursos para su propio mantenimiento.

El señor Sedó hace una valoración sobre el sometimiento de este aspecto a la Conferencia. Yo creo que no hay que forzar la primera reunión de la Conferencia; no me parecía muy conveniente forzarla demasiado. Lo voy a hacer en un futuro inmediato, sin duda alguna antes del verano; abril quizá sea el mes más razonable para esta convocatoria y para que conozcan el Plan. Hasta tener un poco más avanzado el reglamento de desarrollo de la ley y algunas cuestiones de delegación, que ya están hablandas con algunas comunidades, no tenía mucha prisa por someter al conjunto de la Conferencia unos temas claves del propio desarrollo de la ley. Y, hacer solamente una convocatoria para el Plan, en la medida en que éste ya estaba aprobado por el Consejo de Ministros, políticamente no hay diferencias importantes haciéndolo ahora. Desde luego, tengo toda la atención de informar a la Conferencia sobre el Plan y las previsiones de su desarrollo, y posiblemente ya pueda informar de la firma del primer contrato-programa.

Respecto a los temas relacionados con la velocidad de la línea Madrid-Barcelona, sigo insistiendo en que es de 200-250 kilómetros/hora, que es el máximo que se contempla en nuestro país, y 250 es el máximo que se contempla en Alemania.

El ancho europeo no es, en mi opinión, claramente un tema para establecer el gran debate, el libro blanco sobre el ancho europeo; en absoluto. Es una decisión en este momento perfectamente sustanciada y de la que el Gobierno responde con todas sus consecuencias. La prueba es que ninguno de los planes más o menos elaborados que se fueron estableciendo en RENFE introdujo el ancho europeo, ni siquiera el Plan General Ferroviario. En consecuencia, en una decisión muy madura, que proviene de la propia compañía ferroviaria. Usted comprende que es parte de la cultura ferroviaria. Las centrales sindicales se decantan sin ninguna ambigüedad por el mantenimiento del actual ancho de vía como, obviamente, la Compañía. El Presidente, que es quien representa la Compañía, lo dijo aquí. Es un tema perfectamente asumible. Cosa distinta, sigo insistiendo, es el ferrocarril desde Barcelona. Sobre este tema seguimos discutiendo en la Comisión. No considere, porque el Director de Infraestructura mantenga el ancho europeo, que no es conveniente para el conjunto de España participar en esta operación. Yo, honestamente, creo que sería el final del ferrocarril en España. Veinticinco años de plazo transitorio es el final del ferrocarril en España. Una red selectiva de alta velocidad con el ancho europeo es la marginación definitiva de muchas zonas de España respecto al ferrocarril. Estoy absolutamente convencido de que es así. Aparte de todos los razonamientos comerciales que hice antes de qué tenemos que ganar, la no competitividad de los trenes diurnos de alta velocidad desde Madrid con el avión, etcétera, no infieran de ahí

que el Director de Infraestructura tiene un prejuicio respecto al ancho de vía. Yo creo que el análisis se está haciendo en esa Comisión con toda seriedad.

Señor Rebollo, yo no creo haberle ascendido a ministro históricamente. **(Risas.)** La verdad es que lo acabo de preguntar. Yo creo que fue su subconsciente el que le traicionó. **(El señor REBOLLO ALVAREZ-AMANDI: No me entendió.)**

No vamos a debatir el Plan General Ferroviario, porque yo creo que no hay que entrar a discutir nunca los intentos anteriores. Yo creo que no fue un intento afortunado, pero sí tuvo una virtud que yo quiero reconocer, y es que fue creando el clima para el establecimiento del plan definitivo. Todos los intentos anteriores crean la tendencia y el clima para llegar al final a un plan, yo creo que definitivo, que es éste. Yo no voy a entrar a debatir el Plan General Ferroviario. Solamente le pido que matice sus críticas al actual, porque tienen elementos comunes. No critique el actual cuando usted respondía del anterior. Es un consejo puro y simplemente de coherencia. Usted hace una defensa a ultranza del Plan General Ferroviario. Es su obligación, tiene que hacerlo. Pero el Gobierno no se lo aprobó. En todo caso, es su propio Gobierno, el Gobierno existente cuando usted era Presidente de RENFE, el que no aprueba el Plan General Ferroviario, quedándose en una aprobación del Consejo de Administración. No voy a discutir que la alta velocidad vaya aparte. Yo creo que construir el tramo Brazatortas-Córdoba a velocidad 160 hubiera sido un gravísimo error. Construir la variante de Guadarrama a 160 hubiera sido un gravísimo error, y ahí no caben duplicaciones. Usted no puede construir dos túneles de Guadarrama, uno a 160 y otro a 250. Supongo que no era lo que se preveía. Aquel Plan contemplaba una velocidad de 160. Afortunadamente, no se materializó y en este momento en estas nuevas variantes podemos ir a 250 kilómetros/hora.

Usted vuelve a hablar de la solidaridad regional. Creo que ya hice una repetida incidencia en todas estas cuestiones. Es un Plan que llega prácticamente a todas las zonas del territorio peninsular y a todas las comunidades autónomas. Efectivamente, hay unas comunidades autónomas y unas ciudades que salen más beneficiadas que otras, pero esto siempre pasa, señor Camisón. No es posible pensar que el Plan de 200 y 250 kilómetros/hora llegue a todas las ciudades del país. ¿Por qué? Por el coste. Es bueno que cuando se hagan esas valoraciones se entre a analizar el coste, pero después le contesto a su señoría. El Plan contempla todas las cuestiones relacionadas con la solidaridad regional de una forma sensata y, desde luego, perfectamente asumible y definida.

El señor Rebollo hablaba de las cifras intermodales. Yo estoy hablando del Plan que está en la Cámara y S. S. está hablando de un borrador de un Plan. Yo le estoy hablando del plan en el que aparece, en la página final, un epígrafe que dice: Actuaciones localizadas, 37.125 millones. A esta parte me refiero, no se refiera usted a otros documentos que circulan.

Dice que se equivocan las cifras. Yo creo que es bueno que se repase el tráfico de carga. Usted equivocó las dos

cantidades; las tasadas y las de vagones particulares, y de ahí extrae la consecuencia de que la cifra inicial sea superior. Estúdieselo con calma S. S. y comprobará que es así.

Temas de tráfico. Sigo insistiendo en que lo que planteamos es incrementar las cuotas de mercado. Lo mantengo. Este es el objetivo del Plan: incrementar las cuotas de mercado, de forma muy sustancial, en viajeros y en mercancías. Le decía antes —muy unido a estas cuestiones— que para llegar a esta situación había que cambiar una tendencia del ferrocarril: tendencia de déficit crecientes y tendencia de pérdidas de tráfico. Esta es la que estamos intentando cambiar en este momento. En cuanto a ingresos, está ya cambiada. Los ingresos se están incrementando. No solamente estamos hablando de las unidades de tráfico que permanecen prácticamente estacionarias, con ligeros incrementos de mercancías, sino que para medir una empresa hay que medir los ingresos. Si lo que usted quiere es que viajen muchos viajeros a cercanías sin cobrar, seguro que consigue incrementar dicho número, pero lo que hay que hacer es que eso se mida al final en una cuenta de resultados. En la cuenta de resultados no solamente se bajan los gastos, como usted decía, sino que se incrementan los ingresos. La cuenta de resultados de RENFE está yendo razonablemente bien. No hay que sentirse excesivamente eufóricos u optimistas, pero la cuenta de resultados da pérdidas totales de 231.000 millones de pesetas en 1984; 203.000 millones de pesetas, en 1985; 201.000 millones, en 1986, y 190.000 millones de pesetas en 1987. ¿Gracias a qué? A que se incrementan de 285, 286, 294 y 310 el total de los ingresos. Desde luego, el número de viajeros asciende de 48.000 a 58.000 y, el de mercancías, de 45.000 a 53.000, en los años 1984-87, cifras que usted conoce porque se pueden ver en las memorias. Luego, no solamente se reducen costes, sino que se incrementan los ingresos.

Parece que S. S. aludía a la disminución de costes en un tono peyorativo. Me parece que usted decía: Es que se consigue solamente a través de la reducción de costes. Reducir costes en una empresa y hacer que el país pague menos déficit en RENFE creo que es bueno. Y en esa medida se está racionalizando el servicio y el funcionamiento de la compañía para seguir funcionando con menos costes. Además, se incrementan los ingresos. Por tanto, no solamente hay decremento de personal, que sí lo hay (usted señoría, en su época de Presidente de RENFE pudo hacerlo y no lo hizo, nosotros sí lo hicimos) sino que, además, hay incremento de ingresos.

Usted decía que las tecnologías no se negocian. Las tecnologías existen. ¿Cómo voy a negociar una tecnología? La tecnología no la negocia nadie. Es una cuestión absolutamente de perogrullo. Lo que sí se negocian son las condiciones en las que se compra esa tecnología. Eso es lo que estamos negociando. A nadie se le ocurre pensar que va a negociar la tecnología, la tecnología ya existe, la TGV, la del ICE, la italiana, la de la «Mitsubishi», etcétera; hay tecnologías. Lo que hay que hacer es negociar las condiciones en las que esa tecnología entra en nuestro país.

Primero, se establece un pliego de condiciones técnicas que delimita el conjunto de características técnicas que tiene que reunir la tecnología a la que, al final, accedamos y a ésta se presentarán todos los tecnólogos extranjeros, los que existan, y nos harán sus especificaciones, y en qué condiciones nos lo ofrecen. Antes de definirse sobre una tecnología hay que hacer este proceso: saber exactamente quiénes están interesados y en qué condiciones lo están. RENFE no va a negociar la tecnología. Eso se lo inventa usted. Lo que sí va a negociar son las condiciones en las cuales una de las tecnologías existentes se va a introducir en el ferrocarril español, que tendrá que ser, en primer lugar, la que se adapte mejor, pero eso nos lo tendrán que demostrar ellos; son ellos los que van a tener que demostrarlo y enseñar a RENFE cuál de todas las tecnologías existentes es la que se adapta mejor, RENFE se lo estudiará y tomará su decisión en base a la contestación al pliego de especificaciones técnicas hecho público ya.

Es bueno negociar también las condiciones económicas en las que este fenómeno se produce. El representante del Partido Nacionalista Vasco incidía en esta cuestión. Al final, estamos hablando de cientos de miles de millones de pesetas. Es importante que esto se realice desde una industria ubicada en España, con el máximo de ventajas para nuestra industria. Esto es lo que tenemos que negociar. Si «a priori», como usted sugería hace un rato, nos hubiéramos decidido por una de estas tecnológicas, estaríamos perdidos, poquito habría que negociar entonces, nada habría que negociar. De momento, tres países se declararon interesados. He recibido manifestaciones de interés por parte del ministro alemán, del ministro francés y, directamente, del vicepresidente de la «Mitsubishi». Hay tres países que ya están interesados en este momento y que van a presentar datos; lo que vamos a hacer es decidir después. Su señoría parece que quería que ya hubiéramos decidido. Su señoría hace un rato preguntaba ¿por qué no se decidió ya qué tecnología utilizar? Decidiremos en el momento en que tengamos el máximo de información y, sobre todo, el máximo de capacidad para obligar a que las contrapartidas sean las más altas posibles.

Creo que S. S. no entendió lo que estamos haciendo. De lo contrario, no sé cómo dijo lo que dijo con respecto a la negociación de las tecnologías. Creo que no lo entendió porque no me atrevo a pensar otra cuestión relacionada con su intervención.

Usted dice que la alta velocidad sería paralela pues construiría redes duplicadas. Yo también quiero señalar el coste que esto significa. Usted haría una red de 160 y, aparte, una red de alta velocidad. Mire usted, los países no tienen recursos ilimitados. Precisamente por esto, a lo mejor, su plan no siguió adelante.

Señor Camisón, le puedo dar datos de algunas provincias así, a bote pronto, pero no tengo aquí información. En la medida en que sea posible le —repito que no pueden ser singularizados todos ellos—, le podemos enviar información.

Usted dice que unas regiones salen más beneficiadas

que otras. Por supuesto. Hay no tanto regiones como núcleos ciudadanos que salen más beneficiados que otros. En términos de comunidades autónomas, es más difícil decirlo. En términos de ciudades y líneas, hay unas líneas que se establecen en todo su recorrido en alta velocidad (Madrid-Sevilla, Madrid-Barcelona, Madrid-Valencia, Valencia-Barcelona), y hay otras que sólo en una parte. Si es a eso a lo que se refiere usted, debo señalarle que ésa es la filosofía del plan. La parte de alta velocidad tiene incidencia y ahorros de tiempo importante en recorridos de prácticamente la totalidad del transporte ferroviario de toda la Península. Que en algunas comunidades incide más que en otras, es una verdad irrefutable y, además, no intento en absoluto ocultarlo, pero incide en todas. Este es el elemento característico. Eleva el nivel de prestación media de toda la red, en algunos sitios más que en otros, ciertamente; pero en los que lo eleva se debe a que son núcleos con posibilidades de captación de demanda mucho más importantes que los otros. Hay un efecto de diseño de política de transporte donde, como S. S. puede comprender, el tráfico captable y el previsible entre tramos como Zaragoza-Barcelona; Zaragoza-Madrid; Madrid-Barcelona —aunque ya es un tramo más largo—; Madrid-Sevilla no es equiparable con las captaciones de tráfico en alta velocidad que se pueden hacer entre núcleos de menos población.

Quiero decirle, además, que hay un análisis de demanda, un modelo matemático que se elaboró, en el cual se fueron analizando los incrementos de demanda de cada uno de estos tráficos que figuran en el plan singularizado. Queda claro que el que haya en unos sitios más trayectos a alta velocidad y en otros menos no es un capricho, depende de las posibilidades de captación del conjunto del tráfico, porque la operación también pretende ser una operación de menor nivel de pérdidas en RENFE. No es solamente una operación de mejor transporte ferroviario, de más calidad con alta velocidad y extendido al máximo de puntos, sino que persigue también unos mejores resultados en la compañía.

Su señoría menciona las bolsas de marginación (ya he hablado suficientemente de esto), y vuelve a incidir en Madrid-Portugal. Ahora acabo de entender lo que me decía. Usted quiere que midamos los tiempos antes que las inversiones. Para eso no hacemos plan. El plan es precisamente para medir eso después de las inversiones, porque ya sabemos los tiempos actuales. En este momento, por Ciudad Real-Brazatortas-Mérida-Badajoz no se puede ir porque está cerrado por las obras. Usted dice: «Mírame los tiempos antes de la inversión». No entiendo la lógica de esta teoría. Yo tengo que medir los tiempos después de las inversiones para saber cómo va a quedar una vez que haga las inversiones.

Hay un tramo común que ya tengo decidido: Madrid-Ciudad Real-Brazatortas. ¿Por qué? Porque había un estrangulamiento clave en Despeñaperros que obligaba a que ésta fuera la primera decisión de transporte de alta velocidad tomada en el país. Despeñaperros había que desdobl原因arlo inmediatamente; no se podía esperar ni un año más.

Adoptada esta decisión, aparece una segunda oportunidad importante; la introducción de la alta velocidad en Extremadura. Los trenes de alta velocidad que van a circular por toda España a 250 kilómetros y que circulan por Europa, se introducen en Extremadura. Si a usted esto le parece marginación de esta Comunidad Autónoma, le digo honestamente que no lo entiendo, salvo que lo que S. S. pretenda es que la alta velocidad, 250 kilómetros-hora, llegue a todas las ciudades de Extremadura. Si es así, no. A todas las ciudades de Extremadura la alta velocidad, 250 kilómetros, no va a llegar.

Señalaba S. S. que Cáceres ahora es la más corta. Por eso está circulando por ella, por eso RENFE le está acondicionando, y por ello hay un Talgo funcionando. Es la línea más corta en tiempo en este momento y, por tanto, es la que opera. No va a ser la más corta en tiempo en el futuro y, por tanto, va a operar al mismo tiempo que la otra.

Usted decía que faltaría más que se fuera a cerrar. ¡Claro que faltaría más que se fuera a cerrar! Da la impresión de que al único que se le ocurrió esto fue a usted porque hubo algunas manifestaciones de su grupo en esa dirección de Extremadura. Se mantiene en el tramo de velocidad alta, por encima de los cien kilómetros, con la utilización del Talgo en la dirección que en este momento está siguiendo RENFE, y que forma parte del plan con la propia inversión de RENFE ya en funcionamiento. No entiendo cómo usted puede hablar de Extremadura como bolsa de marginación dentro del Plan de Transportes Ferroviarios. La verdad es que cuesta mucho trabajo entenderlo, salvo que haya algún otro tipo de implicación localista que se me escapa.

Señorías, éste es el conjunto de respuestas a la intervención de la oposición. Tomo nota de la propuesta del Grupo Socialista de establecer una singularización, en la medida de lo posible, de esa inversión generalizada, que vamos a estudiar en el Ministerio.

Quiero acabar la parte de debate del Plan de Transportes Ferroviarios reiterando mi agradecimiento por el tono con que se ha desarrollado. Se puede calificar como un debate con tono constructivo. Yo creo haber sido capaz de haber aclarado muchas de las dudas, pero si quedan algunas los servicios del Ministerio y yo mismo estoy a disposición de los señores Diputados. En todo caso, lo que no puedo aclarar son las diferencias de criterio, diferencias existentes en algunos aspectos no centrales del Plan. Las hay porque unos estamos en el Gobierno y otros en

la oposición. Hay que decirlo con toda claridad. Cuando se habla de extender, de expansionar el volumen de inversión del Plan es porque desde la oposición es más fácil hacerlo sin tener en cuenta los recursos que se manejan. Este Plan —que maneja por encima de los dos billones de pesetas, de los cuales una parte muy importante, más del 50 por ciento, ejerce acción generalizada en toda la red ferroviaria— es razonable y ajustado.

En último lugar, el señor Camisón preguntaba por qué no frenó la segunda locomotora. El sistema de frenado es conjunto del ferrocarril, frena el conjunto del ferrocarril; lo que sucede es que el frenado no es suficientemente fuerte. La causa de esto es lo que se está en este momento investigando. Reitero que, tan pronto la Comisión de Investigación acabe estos trabajos, enviaremos el resultado al Parlamento. Entonces yo o el Presidente de RENFE estaremos dispuestos a dar explicaciones a la Cámara sobre todos los datos que tuvieron que ver con este desgraciado, lamentable y trágico accidente.

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

Vamos a terminar la sesión. El Presidente de la Comisión, interpretando con seguridad el sentir de la misma, quisiera manifestar, a fin de que conste en acta, la condolencia del conjunto de la Comisión, si SS. SS. están de acuerdo, a los familiares de las víctimas del accidente ferroviario de la pasada semana en Valladolid. (**Asentimiento.**)

Con este debate y presentación finaliza la tarea de esta Comisión en lo que se refiere al Plan de Transporte Ferroviario. Como saben SS. SS., la Mesa del Congreso ha establecido que el debate y votación de las propuestas de resolución se hará en el Pleno del Congreso.

Deseo recordarles que el artículo 198.2 establece el plazo de tres días hábiles, a partir de hoy, para la presentación de propuestas de resolución, que finaliza el viernes a las ocho de la tarde, cuando cierra el registro del Congreso. Si algún grupo quisiera pedir ampliaciones sobre este plazo debe dirigirse a la Mesa del Congreso. Con este acto el Plan de Transporte Ferroviario sale de esta Comisión.

Muchas gracias, señorías; muchas gracias a los servicios de la Cámara por su colaboración.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y cincuenta 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