

CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Sesiones informativas de Comisiones

Acta taquigráfica de la sesión celebrada por la

COMISION DE TRANSPORTES Y COMUNI- CACIONES

el miércoles, 24 de septiembre de 1980, con
asistencia del señor Ministro (Alvarez Alvarez).

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

El señor VICEPRESIDENTE DE LA COMISION (Gari Mir): Señores Diputados, damos comienzo a la reunión de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, convocada al objeto de celebrar una sesión informativa sobre RENFE.

Está con nosotros el Ministro de Transportes y Comunicaciones, el Presidente de RENFE, don Alejandro Rebollo; el Vicepresidente de RENFE, don Antonio Carbonell; el Director General Adjunto, don Emilio Magdalena; el Director del Area de Planificación y Fomento del Transporte, don Antonio Dionis; el Director de Planificación, don Manuel Losada, y el Director del Area de Administración y Finanzas, don Aquilino Peña.

Vamos a empezar la sesión cediendo la palabra al señor Ministro de Transportes y Comunicaciones.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Señoras y señores Diputados, en primer lugar quiero darles las gracias por haber tenido la amabilidad de asistir a esta Comisión informativa sobre RENFE y ferrocarriles en general, que convocamos con el deseo, que ya manifesté en otra Comisión que tuvimos antes de las vacaciones de verano, de tenerles a ustedes informados de todas las actividades de este Departamento.

En este caso, hemos tomado la iniciativa nosotros, pero insisto en que cualquier iniciativa sobre cualquier tema que afecte al Departamento que tomen ustedes, en el sentido de tener todos los datos que juzguen necesarios y convenientes para desarrollar la labor legislativa y de control del Parlamento, encontrará siempre en nosotros la respuesta más propicia.

Quiero hacer dos o tres advertencias antes de empezar. Una, primera, de disculpa: vamos a ser muy pesados, porque el tema de los ferrocarriles es un tema de extraordinaria importancia, muy complejo, que afecta a todo nuestro país, a toda nuestra economía, a toda nuestra forma de vida, y lo que queremos, tanto el Presidente de RENFE como yo, es hacer una exposición, no minuciosa, pero, por lo menos, comprensiva de la situación en la que estamos y de adónde queremos ir. Entonces, quiero anunciarlo como disculpa. Yo voy a hablar un tiempo; después hará una exposición, si ustedes lo permiten, el Presidente de RENFE, y más tarde nos pondremos a su disposición para todo tipo de preguntas, todas las que quieran.

Quiero hacer una lógica advertencia: las preguntas pueden ser todas las que deseen, no queremos limitarlas en absoluto, pero hay unas preguntas generales de política ferroviaria de actuación, de situación, que, lógicamente, podemos contestar; y en materia de ferrocarriles hay siempre preguntas puntuales que seguro no vamos a poder contestar. Si nos preguntan que por qué el horario de tal tren en tal estación es a las ocho en vez de las nueve, o si nos plantean problemas puntuales, que son importantes porque afectan a uno sobre situaciones muy concretas, también les vamos a contestar; pero es muy difícil que lo hagamos de memoria —desde luego, yo no—, e incluso el mismo Presidente de RENFE tendrá las naturales dificultades para ello; pero, en todo caso, les contestaremos también por escrito, saliéndonos del cauce estrictamente reglamentario para dar satisfacción con el mayor interés a su deseo de conocerlo.

Dicho esto, quiero decirles que lo que deseo exponer aquí son las líneas de actuación que el Departamento, el Ministerio, se propone poner en práctica con carácter tan inmediato como sea posible en relación con el ferrocarril. Para ello voy a dividir mi exposición en tres apartados. Uno, brevísimo: análisis histórico de la evolu-

ción de los tráficos ferroviarios y de sus niveles de calidad, detallando un poco las cuotas de participación y relacionando todo esto con los índices de otros países con los que, lógicamente, debemos compararnos. En un segundo punto me concretaré al análisis de la precaria situación actual del ferrocarril en España: las causas que han determinado su debilidad y los inconvenientes que esta situación crea para el desarrollo armónico del mercado en el transporte nacional. Y en tercer lugar, y en relación con las pautas de actuación ferroviaria, me referiré a la necesidad de establecer una planificación del ferrocarril, a su imprescindible inserción en la política nacional del transporte, a sus grandes fines y a las diferentes alternativas que han sido estudiadas, dejando después que sea el Presidente de RENFE quien les exponga con detalle la solución que a nosotros nos parece la mejor, y que se desarrolla en lo que ya saben Sus Señorías que existe: el Plan General de Ferrocarriles, que en este momento es un estudio y proyecto de Plan, que se presentará al Gobierno. Y si es aprobado por el Gobierno, como nosotros deseamos, se traerá a este Parlamento para su aprobación y puesta en práctica.

Desde un punto de vista histórico, todos ustedes saben el nacimiento de la Red en 1941. La situación precaria que entonces existía como consecuencia, primero, de la historia y de la guerra hizo que hasta 1949, con el Plan General de Reconstrucción, no se afrontara un plan técnico de reestructuración, y después se acometieron una serie de programas de racionalización energética, de explotación, y con recursos siempre muy limitados se hicieron planes de dieselización, electrificación y modernización. Pero ya en aquella época era patente la desventaja de nuestros ferrocarriles respecto a los europeos.

Hubo después un crecimiento hasta el año 74; y a partir de él hay otra vez un enorme bajón; tan grande, que, excepto en cercanías, la regulación posterior no ha llegado en muchos puntos al nivel del año 74. En cambio —esto es muy importante—, en ese mismo tiempo la diferencia de actuación o trato para la carretera y la aviación fue notable. Se hicieron planes de inversiones importantes, tanto en las infraestructuras como en el material, y estos medios o modos de transporte vieron crecer sus tráficos en el mismo periodo, a pesar del impacto de la crisis energética y económica, en unas tasas anuales acumu-

lativas que están en el 8 y en el 16 por ciento, respectivamente. Estas cifras tienen importancia, porque ponen de manifiesto una pérdida de peso específico del ferrocarril en el mercado nacional del transporte y justifican y explican los continuos descensos de las cuotas de participación del ferrocarril, que en la actualidad están —y éste es un dato importante— en el 8 por ciento del tráfico de viajeros y en el 18 o poco más en el de mercancías, cuando hace diez años eran del 12 y del 15 por ciento, respectivamente.

Es decir, el ferrocarril ha ido bajando progresivamente. Y aunque en el resto del mundo ha pasado lo mismo, el proceso ha sido y es en estos momentos mucho más lento, por lo cual el contraste de nuestros ferrocarriles con los de las naciones con las que nos debemos comparar resulta absolutamente desfavorable, no ya si se le compara con los índices de Europa oriental, que da una preferencia mucho mayor que Europa occidental al ferrocarril, sino incluso con Europa occidental, donde los mínimos porcentajes de participación en el transporte son: para viajeros, entre el 10 y el 20, y para mercancías, más del 20, mientras que nosotros estamos en el 10 y en menos del 10. ¿Por qué ha pasado esto? Ha pasado por muchas razones, pero, fundamentalmente, porque esos países han hecho un esfuerzo en materia de calidad, de desarrollo tecnológico y de inversión y han mejorado sus niveles de prestación, tanto para viajeros como para mercancías.

Todo esto se ha visto favorecido por los acontecimientos de la última década: crisis energética, congestión viaria, contaminación de las grandes urbes, que han puesto de manifiesto las ventajas que presenta el ferrocarril para paliar estos problemas.

Aquí tengo una serie de datos, que les voy a ahorrar, sobre nuevos ferrocarriles, con sus velocidades, de Japón, Estados Unidos, Canadá y Europa. Pero estas ventajas no son sólo en cuanto a velocidad, sino en cuanto a calidad de servicio. La regularidad y frecuencia son también dos de las características típicas del ferrocarril en Europa occidental. En Inglaterra, en 1978, el 95 por ciento de los trenes llegaron con menos de cinco minutos de retraso. En cuanto a frecuencia, en Francia circulan quince trenes por día y sentido en París-Marsella, diecisiete en París-Burdeos, veinte en París-Lyon. En Italia circularon veintiún trenes por día y sentido en

Roma-Milán y treinta en Roma-Nápoles. En Alemania circularon treinta por día y sentido en Stuttgart-Munich y en Francfort-Colonia.

En general, en Europa se dispone de más de cinco trenes por sentido y día entre ciudades importantes, con distancias superiores a los cuatrocientos kilómetros, mientras que España, salvo el reciente servicio «inter-city» Valencia-Madrid, existen, como máximo, dos relaciones por sentido; y en muchos casos, una sola. Esto ya da una sensación bastante clara de cuál es la situación.

En el área de mercancías, la situación de fiabilidad, plazos de transporte, parques disponibles, etcétera, es similar a la comentada para los viajeros, con unos continuos avances en los ferrocarriles europeos, apoyados en una gestión centralizada del tráfico, una especialización adecuada de la explotación y un fuerte desarrollo de los tráficos intermodales que les permiten absorber una sustancial cuota del mercado de viajeros.

En España, en cambio, frente a estos avances y logros del ferrocarril en el mundo, la situación actual es de estancamiento; y aunque hay causas que lo justifican, su raíz se encuentra en los bajos niveles de calidad del servicio ferroviario, que, como hemos visto, no se ha adaptado, como ha sucedido en otros países, a las exigencias crecientes de las demandas sociales ni se corresponde con las notables mejoras introducidas por los otros modos de transporte.

Los trazados actuales son básicamente idénticos a los que el ferrocarril estableció durante su construcción, hace ya más de cien años. Estos trazados, que satisfacían los objetivos perseguidos en la época en que fueron concebidos, al haber permanecido inalterados, no han permitido hacer frente a la demanda cualitativa y cuantitativa de nuestra sociedad. El nivel de vida exige un mayor nivel de calidad; y al no acompañarse la oferta con esta demanda, se produce un deseo de menor uso, completamente lógico.

En cuanto a trazados, les voy a dar dos o tres datos. Sólo el 65 por ciento del trazado está en recta; tiene más de un 15 por ciento en curvas de radio menor de 500 metros, lo cual determina que únicamente el 5 por ciento de las líneas permite ya, sólo con el trazado, superar velocidades comerciales que excedan de los 90 kilómetros por hora.

La red ferroviaria española tiene otro defecto

que es fundamental, que es que sólo tiene un 16 por ciento de vías dobles. Es uno de los porcentajes más bajos de Europa, y eso, naturalmente, supone unas limitaciones de capacidad que resultan enormemente preocupantes ante cualquier análisis, porque se produce una cantidad de estrangulamientos críticos que dificultan toda la circulación por la red.

También como botones de muestra diré que, por ejemplo, zonas tan importantes —desde todos los puntos de vista, pero estoy hablando industrialmente— como Vizcaya o Asturias están unidas a la Meseta a través de vías únicas; Vizcaya por Orduña y Asturias por Pajares. También es difícil de entender que una región como Andalucía, que representa el 20 por ciento de España en población y extensión, esté unida por la Meseta únicamente mediante una única vía ferroviaria por Despeñaperros. Lo mismo sucede con Galicia. Y sorprende que en Madrid y Barcelona, que son las zonas de mayor circulación por mayor densidad de habitantes, existan bastantes trayectos ferroviarios con vía única; circunstancia que también se da en el Corredor mediterráneo.

Este problema es absolutamente básico desde el punto de vista estructural, y lo es más si se considera que por estas vías únicas tienen que concurrir tráficos de características diferentes —los de viajeros de largo recorrido, los regionales, los de cercanías, los de mercancías—, que tienen exigencias completamente diversas. Por ello resulta auténticamente imposible la prestación de un servicio global de calidad en una red cuya malla no está completada de manera suficiente. Y si hacemos una comparación, esto resulta todavía más evidente porque, frente al 16 por ciento de vías dobles que tiene España, las cifras habituales de Europa son entre el 35 y el 40 por ciento.

Esto no es una serie de lamentaciones, esto es un reflejo de la realidad que tenemos en los ferrocarriles españoles. Porque si preocupante es la situación del trazado, la situación del parque motor y móvil de la red, cuya evolución está numéricamente estancada, tiene también una enorme escasez y una enorme obsolescencia.

Todo ello supone que el ferrocarril está funcionando actualmente con el nivel de calidad que tiene y que todos conocemos, y nadie mejor que, aparte de los usuarios, los que dedican toda su vida y todo su trabajo a esto, en unas

condiciones próximas a su techo de capacidad real. Es decir, que, prácticamente, la oferta que se puede hacer con la situación actual está casi en los máximos.

Las limitaciones conjuntas de estos factores, los trazados, la capacidad insuficiente, el material, pueden explicar —no pretendo justificar nada, estoy nada más explicando— la práctica imposibilidad de RENFE para poder mejorar de forma sustancial los servicios, que sólo en algunos ejes han podido experimentar reestructuraciones de cierta entidad. Y pensamos que en la raíz de todo el problema subyace la falta, o la necesidad, de una decisión política para acometer la reforma estructural del ferrocarril, decisión que, como decía antes, se ha producido, en cambio, en otros modos, como en la carretera o en la aviación.

Las inversiones en ferrocarriles se han demostrado insuficientes para permitir abordar la corrección de sus deficiencias; se han tenido que ir aplicando a modernización, a reposición, a cosas concretas. En los cuadros que se les han repartido tienen ustedes que las inversiones, por ejemplo, en el periodo 1974-1978 —son siempre en pesetas, aunque las cifras están transformadas— en Alemania son 824.000 millones de pesetas, en Francia son 466.000 millones de pesetas y en España son, en ese periodo, 161.000 millones de pesetas. Es decir, aquí andamos no en mitades, sino en terceras partes, en sextas partes de las inversiones de otros países.

Naturalmente, yo creo que en esta falta de decisión política para esa inversión ha influido decisivamente la existencia de un déficit permanente en la explotación ferroviaria, que se ha visto agravado, desde 1974, como consecuencia directa de la crisis económica y también por el incremento de los costes salariales, que representan en la actualidad casi el 70 por ciento de los gastos de explotación. Sin embargo, yo creo que en cuanto al déficit existen una serie de errores y desconocimientos que es preciso aclarar y decir con toda nitidez: primero, las cantidades que se consignan en los presupuestos anuales de inversión para el ferrocarril, sólo una pequeña parte procede del Estado, que, como ustedes saben, es el único accionista, si se le puede llamar así, de RENFE, debiendo conseguirse el resto en el mercado de capitales, lo que repercute en las cuentas de explotación y absorbe más del 25 por ciento del déficit, es decir,

que el 25 por ciento del déficit son costes financieros o intereses de las cantidades que RENFE, a pesar de su insuficiencia, ha tenido que pedir a crédito como consecuencia de la insuficiencia de dotación para la inversión. Porque, ante esto, el ferrocarril se ve enfrentado a un dilema: o no se llevan a cabo inversiones, en cuyo caso habría que acabar cerrando las líneas sucesivamente, o se mantienen los escasísimos niveles de inversión a base de buscar el capital necesario en los mercados de capitales, pagando costes financieros muy altos y generándose déficit, pese a que las condiciones de financiación para la Compañía no son malas internacionalmente hablando. Entonces, de ese llamado déficit —que después volveremos a comentar— hay, como digo, un 25 por ciento que viene determinado por ese coste financiero de cantidades que hay que haber buscado en un sitio, como consecuencia de no haber venido del que originalmente se debía pensar que debían llegar. Pero es que hay otro tema muy importante: en ese déficit se incluye todo el coste de la infraestructura, es decir, los modos de transporte tienen, naturalmente, una serie de gastos de material móvil, de explotación, etcétera, y unos gastos de infraestructura. En la carretera, la infraestructura no recae, de ninguna manera —a través de impuestos, indirectamente, puede terminar teniendo influencia—, sobre el transporte por carretera, sobre el transporte mediante vehículos. En la aviación, la infraestructura, los aeropuertos, aunque se paguen unas tasas por los aviones, no recaen sobre la aviación, sino que van con cargo, en ambos casos, a los Presupuestos del Estado. En el transporte marítimo, los puertos, no recaen sobre el transporte marítimo, sino que van con cargo los Presupuestos del Estado. En ferrocarriles se produce la excepcional situación de que toda la infraestructura se apunta, se carga o se pone en la contabilidad de los ferrocarriles, con lo cual, del déficit también un 45 por ciento, casi un 50 por ciento, no es déficit en el sentido tradicional, sino que es inversión que se carga en ese lugar, cuando, lógicamente, en los demás modos de transporte va con cargo a los Presupuestos Generales.

En este tema de déficit, sin embargo, a mí me gustaría decir en este momento —también lo tienen ustedes— que en las cifras que ponemos, por ejemplo, del año 1978, el déficit español, comprendiendo todo eso que acabo de decir, fue

de 46.000 millones, mientras que el déficit alemán fue de 507.000 millones; el déficit italiano, para una red prácticamente igual, porque la alemana es más extensa —16.000 kilómetros Italia y 13.500 kilómetros en España—, fue de 146.000 millones el italiano, y en Francia, que siempre sentamos como ejemplo de ferrocarriles, el déficit fue de 222.000 millones. Además, y concretamente en el año 1978, también en España, por ejemplo, a los 46.000 millones de déficit le corresponden casi 27.000 invertidos en infraestructura. De modo que, en realidad, el déficit de explotación se puede decir que es muchísimo menor. Además, también, como es natural, se pide al ferrocarril unos buenos sistemas de cercanías. Yo creo que es razonable pedirlo, hay que procurar que se tenga; pero los planes de cercanías en todos los países del mundo suponen un fuerte desequilibrio de explotación, fundamentalmente por el tema de las horas puntas.

Por último, RENFE se ve obligada a mantener casi 2.000 kilómetros de líneas absolutamente deficitarias, cuya explotación no se justifica desde un punto de vista económico, sino que se mantiene por razones de servicio público, lo cual es justo, pero es una fuente de déficit que hay que añadir a las anteriores.

Digo esto y me extendiendo en esto, primero, porque a veces es insuficientemente conocido, y segundo, porque creo que para que consigamos tener unos mejores ferrocarriles, que es lo que naturalmente deseamos, y para que consigamos que la inversión se dirija a esta zona, es indispensable romper la imagen de que aquí hay un déficit tan grande que esto funciona tan mal porque tiene déficit. Yo no digo ni que funcione mal ni que funcione bien, ni vengo a hacer, como digo, defensas de gestiones de nadie. Vengo a tratar de explicar ante el Parlamento cuál es la situación que tenemos y cómo podemos salir de ella mejorados. Digo, entonces, que o se rompe esta idea de déficit o es difícil que se produzca la inversión.

De todo lo anterior se deduce que el déficit de RENFE no es un déficit real, en el sentido de pérdida de la explotación, que es como la gente lo entiende normalmente, sino que comprende aspectos de inversión que lo cambian de sentido, pero ello no ha evitado que la opinión pública del pueblo español esté sensibilizada ante estas cifras, y de una forma u otra esto ha propiciado

que la dotación de inversiones al ferrocarril resulte absolutamente insuficiente para poder desarrollar y cumplir la misión social que se le encomienda.

La dramática situación del ferrocarril aquí expuesta quedaría todavía corroborada si la comparáramos con otros ferrocarriles europeos. Por ejemplo, para no cansar, sólo en materia móvil, Italia, que es la que está más baja y la que tiene, como digo, unas líneas semejantes, tiene en material móvil 2.500 locomotoras, nosotros tenemos 800; Italia tiene 100.000 vagones, nosotros, 33.000; Italia tiene 13.000 coches, nosotros, 3.500.

Inversiones. ¿Para qué voy a seguir leyendo cifras?

Naturalmente, con todo esto, quede bien claro que yo no quiero decir, ni mucho menos, que la administración de RENFE sea perfecta, ni que lo haya sido, ni que no haya muchas cosas que mejorar en RENFE en explotación, en política comercial, en productividad, en servicios, en todo, pero sí quiero afirmar que el personal que trabaja en RENFE, desde arriba a abajo, es muchas veces el que más sufre esa deficiencia y ese abandono, y que es enormemente desestimulante ver que el trabajo y los esfuerzos de muchos no consiguen sacar al ferrocarril de la situación en la que está, y que ésta afecta a la imagen y al prestigio de cuantos trabajan en ese mundo, desde el más alto ejecutivo al más modesto empleado.

Yo lo que quiero es que todos ustedes, todos nosotros, conozcamos la situación de RENFE, que es un organismo al servicio de todos los españoles, que tiene que cumplir una importante función y que si no nos concienciamos de su situación, y entre todos, como parte que es del patrimonio de la nación, la ponemos al nivel que necesita, nos vamos a encontrar —y esto es, diríamos, la alarma que yo lanzo—, a la vuelta de pocos años, por muchos esfuerzos que hagamos nosotros y cuantos trabajan en RENFE, con unos ferrocarriles que no cumplirán en absoluto el papel que les corresponde de servicio al transporte y a la sociedad española en general.

Después de esta nada catastrofista, sino realista descripción de la realidad, naturalmente nosotros queremos proponer una respuesta. No basta con decir: éste es el inventario de dificultades, ésta es la situación, esto está así. Nosotros creemos que nuestra obligación consiste en decir

cómo, con realismo, en el país en que vivimos, con la economía que tenemos y con el futuro que, lógicamente, vemos venir, se puede salir de esta situación. Y también lo tenemos pensado, han trabajado en ello muchas personas, todos los sectores del ferrocarril, y tenemos un plan —ustedes lo saben— que insisto en decir que no se presenta hoy la Parlamento, que informo de nuestros trabajos y de la situación a la Comisión, porque nuestro deseo es que pueda llegar, efectivamente, al Parlamento por la vía legal, para que se apruebe una actuación, la que el Parlamento considere que es la más adecuada. Nosotros hacemos nuestra propuesta, pero nuestro objetivo no es que prevalezcan unas determinadas soluciones concretas, sino que se resuelva este problema.

Lo que es evidente es que la corrección de estos desequilibrios es una actuación ferroviaria urgente y planificada, que debe inscribirse en una política nacional de auténtica integración de los diversos modos de transporte. Y para ello, nos parece que, lo mismo que se ha hecho en otros países occidentales, es preciso llevar a cabo una acción inicial de ordenación, la implantación de un plan que, lejos de negociarse al margen de la política general del transporte, se convertiría así en una punta de lanza que abriese la primera brecha en el urgente proceso de ordenación y mejora de todo el sistema.

Las circunstancias de que el transporte ferroviario sea el modo colectivo de mayor capacidad, de máxima rigidez y la situación de crisis energética, que cada día nos amenaza o golpea con un nuevo acontecimiento, constituyen un argumento adicional que apoya la justificación de un tratamiento anticipado del problema ferroviario.

Desde otro punto de vista, el hecho de que el ferrocarril tenga una actividad fuertemente conectada con numerosos sectores de la economía nacional y pueda ser un perfecto instrumento de la política económica del Estado, considerada en su sentido más amplio, garantiza que las soluciones que definen la corrección del problema ferroviario serán sin duda favorables para el conjunto del sector, del trabajo y de la economía nacional.

El plan del que vamos a anticipar algunas ideas no es fruto de la improvisación. Se ha optado por una alternativa, que es potenciar tanto los servicios de viajeros como el de mer-

cancías, dentro del marco de explotación de un ferrocarril convencional. Es una opción realista, que responde a las necesidades en materia ferroviaria.

Había otras dos posibilidades. Concebir el ferrocarril como un servicio —como han hecho algunos países— que debe obtener una plena rentabilidad mediante la supresión de las actividades menos eficientes, en desarrollo de las más rentables, o considerar la posibilidad de establecer una infraestructura de servicios independientes de alta velocidad. O bien ir reduciéndose a lo que es rentable o bien ir cambiando a un sistema absolutamente nuevo. En el primer caso, para que el tren resultase económicamente rentable, sería necesario abandonar la explotación de muchísimas líneas, reducir la red de 13.500 kilómetros a unos 6.000; es decir, a menos de la mitad. Con ello el tren ganaría dinero enseguida, al año siguiente, pero media España se quedaría sin ferrocarril y 20.000 empleados, como mínimo, sin trabajo. Esta solución, positiva no desde el punto de vista económico, como hemos escrito, sino desde un punto de vista puramente de cuentas (porque creo que económicamente tampoco es positiva), haría inviable un desarrollo regional equilibrado, sería antisocial y regresiva y ha sido desechada completamente. También hemos desechado el establecimiento de servicios de alta velocidad, no para siempre, pero sí por ahora, porque creemos que el país en este momento no puede soportar el esfuerzo económico que ello llevaría consigo.

Esto nos lleva a la conclusión de que hasta que no se supriman las que he señalado como razones profundas del precario estado actual del ferrocarril, el sistema de transporte nacional no podrá beneficiarse de unas ventajas que cada vez resultarán más necesarias en orden a corregir los problemas derivados de una serie de situaciones que ya se apuntaron en el «Libro Blanco».

Desde el punto de vista de la crisis energética, el ferrocarril es un eficiente consumidor aprovechador de energía, como lo significa que participando en el mercado de transporte con cifras del orden del 10 por ciento, como he dicho antes, consume menos del 4 por ciento de energía total del sector, y a esto se añaden otros rasgos que conviene señalar: la independencia respecto de los combustibles líquidos, que es casi de un 50 por ciento, incluso considerando la

parte de electricidad producida por el fuel y la particularidad de que las necesidades de energía ferroviaria —salvo las cercanías—, al programarse alrededor del 60 por ciento del tráfico en horas nocturnas, son complementarias con las curvas de demanda horaria del resto de los usuarios eléctricos, lo que lo convierte, como digo, en un magnífico consumidor aprovechador de energía.

Esto, a medida que se vayan sustituyendo las fuentes energéticas y que se vaya desarrollando la energía nuclear, solar y otras, que signifiquen la reducción probablemente inevitable de los combustibles líquidos al pasar a la energía eléctrica, puede, todavía más, ser útil y justificado el desarrollo del ferrocarril, porque podrá utilizar otras energías, mientras que otros modos de transporte difícilmente pueden ser independientes del combustible líquido, y, en caso de emergencia, de desabastecimiento de combustibles líquidos —hipótesis que hace unos días había escrito aquí, y cada vez resulta menos descabellada y que los acontecimientos de ayer hacen todavía más verdad—, el ferrocarril podrá independizarse en forma total de la energía de origen petrolífero.

Si el tráfico de RENFE permaneciese constante, los mayores tráficos de la carretera y de la aviación darían lugar en 1991, a finales del plan, de lo que debe ser el final del plan, a un mayor consumo nacional de energía evaluable en 1.500 millones de litros/año de combustibles líquidos.

Y voy a terminar enseguida, aun cortando. Hay otra razón, que es que la congestión y masificación, el desarrollo demográfico, el constante crecimiento de los núcleos urbanos, nuestros hábitos sociales que potencian los desplazamientos del domicilio al trabajo y los viajes de los fines de semana, todo plantea problemas que se pueden ayudar a resolver y mejorar muchísimo de calidad con un desarrollo del ferrocarril; un desarrollo del ferrocarril, naturalmente, con unas características distintas de los viejos ferrocarriles, unas características de comodidad, seguridad, rapidez, periodicidad, que nos sirvieran para resolver, en buena parte, este problema de congestión y resolver algunos defectos estructurales.

El parque de carretera español presenta unos excesivos índices de vehículos industriales por habitante, lo cual no significa que, como verán

ustedes en los gráficos, este plan signifique una reducción de la carretera para 1991, sino que, al contrario, la carretera sigue subiendo su tráfico, pero como sube también el ferrocarril, lo que pasa es que llegamos a una situación más ordenada, sin afectar a ninguno de los diversos sectores que en el campo del transporte se mueven.

También tenemos después unas estructuras de tráfico aéreo absolutamente desproporcionadas con las de los otros países occidentales. Nosotros tenemos cuarenta y cuatro aeropuertos operando, treinta y tres aeropuertos y once bases militares abiertas al tráfico civil, lo cual no tiene parangón ni semejanza en ningún país occidental de nuestro tamaño ni en los mucho más ricos. Todo esto, también pensando en el combustible, tiene que irse modificando. No es razonable que se produzcan unas frecuencias de vuelos para doscientos o trescientos kilómetros de distancia, como las que se producen en nuestro territorio. Esto está determinado, en parte, por nuestra orografía, pero en parte, claramente, por la insuficiencia de nuestro ferrocarril.

Otras dos razones, la de contaminación y la de seguridad. El ferrocarril eléctrico funciona con una contaminación prácticamente nula. La de un ferrocarril diesel es dos o tres veces menor que la correspondiente a la de los vehículos de carretera, por lo que la utilización del ferrocarril en ese desarrollo ecológico que deseamos garantiza un descenso en el grado de emisión de contaminantes muy importante, y, desde el punto de vista de seguridad, aparte de decir que los índices de seguridad de nuestros ferrocarriles —ya se han hecho otras críticas, pero en este campo no es justo hacerlas— son absolutamente similares, equiparables estadísticamente a los índices de seguridad europeos, a todos los índices de seguridad europeos mejores. Pues bien, el sistema de transporte por ferrocarril es el más seguro de todos. Nuestro sistema de transporte general presenta un alto grado de accidentabilidad y para todo ello, para conseguir todos estos fines, para resolver todos estos problemas, para aprovechar toda las potencialidades del ferrocarril, es absolutamente indispensable un plan ferroviario que constituya una urgente respuesta a los problemas detectados, y que sirva como línea directriz de la política ferroviaria. Esta planificación no puede hacerse a corto plazo; por las características del ferrocarril debe ha-

cerse a largo plazo, por razones de orden técnico, económico y político.

Con criterio económico, el plan es necesario para la formulación de unas previsiones de explotación, para el dimensionamiento de los medios y para la estructura y continuidad de las industrias que sirven a la explotación y equipamiento del ferrocarril.

Desde un punto de vista técnico, la larga vida de las inversiones en el ferrocarril y la trascendencia económica y social de la resolución que se adopten en relación con este modo, hacen necesario también disponer de la perspectiva que permite un plan de largo alcance.

Y desde un punto de vista político razonable, para un control de la marcha de las empresas ferroviarias, también es preciso una planificación. Esa es la única manera de permitir que el Estado y la sociedad, en su conjunto, conozcan las perspectivas de actuación de un servicio público.

Esta planificación, quiero decirlo —lo he dicho, me parece, varias veces a lo largo de estas palabras—, tiene no sólo interés directo para el Gobierno y para la Administración ferroviaria, sino que lo tiene para el Estado y para la sociedad. Posee, además, un enorme valor para una programación correcta de las actividades de las empresas auxiliares, en las que una parte sustancial de su producción es absorbida por la Administración ferroviaria. Además, esto posibilita un plan, su desarrollo tecnológico, y tiene una inmensa repercusión en la creación de puestos de trabajo, ya que este Plan que se ha elaborado supone dar trabajo cada año del Plan a 50.000 personas y crear al final, con carácter definitivo, de 40.000 a 50.000 nuevos puestos de trabajo directamente en ferrocarriles.

Yo, señores, les pido perdón por el énfasis o entusiasmo que a lo mejor he puesto en algunas partes de este discurso, pero creo que este énfasis y este entusiasmo están justificados, o, al contrario de entusiasmo, esa preocupación —tómennlo ustedes como quieran—, y por la longitud. Pero tanto tiempo dedican los españoles a opinar, a hablar de los ferrocarriles, que creo que por mi parte puede estar justificado el haber dedicado este rato a hacer esta exposición, que, además, encima, va a ser completada por el Presidente de RENFE.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Para mejor orden de la sesión, las preguntas o aclaraciones a la intervención del señor Ministro serán formuladas después del parlamento del Presidente de RENFE.

Tiene la palabra don Alejandro Rebollo.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Rebollo): Muchas gracias, señor Presidente, señores Diputados. Yo quisiera, después de estas palabras del Ministro de Transportes y Comunicaciones, en primer lugar, felicitarle, como Presidente de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, por un doble motivo: primero, por tener la oportunidad de explicar ante ustedes, como representante del pueblo español, cuál es el momento actual, en su dimensión más práctica posible, por el que atraviesa RENFE; en segundo lugar, por tener la oportunidad de contar con un representante del Gobierno al frente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que, como ha quedado de manifiesto a través de su exposición, es perfectamente capaz de poner entusiasmo, y sobre todo comprensión, en el papel presente y futuro de una empresa tan difícil como es la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles.

Es una empresa, ya a veces lo he dicho —yo he estado en RENFE cinco años y llevo dos meses prácticamente como Presidente—, que solamente admite una definición: que tiene 13.500 kilómetros de largo y dos o tres metros —utilizando las servidumbres a los lados de la vía— de ancho, y todo lo que pasa en esa empresa pasa alrededor de este dato físico. En ese dato físico confluyen dos grupos de personas: los usuarios del ferrocarril, es decir, el pueblo español, y, por otra parte, los agentes de RENFE, los ferroviarios, empezando por su Presidente, que lo es no coyunturalmente, porque, como he dicho hace un momento, he tenido la oportunidad, la enorme satisfacción de trabajar codo a codo en niveles más bajos con los agentes de la Red, que se han presentado a través de todos esos años y en ese trabajo diario como un colectivo absolutamente diferenciable por sus características peculiares, que yo creo que resultan derivadas de la propia tarea que realizan, que de alguna manera imprimen un cierto sello dentro de su propia personalidad y que, desde luego, espero que a lo largo de las palabras que yo les he

pretendido dirigir quede claro que lo están haciendo lo mejor que cabe dentro de sus menguadas posibilidades. Pero esta comprensión que, en definitiva, RENFE pretende encontrar en ustedes, como representantes del pueblo español, y ésa es la palabra clave, comprensión, para romper tantas cosas que se tejen alrededor del ferrocarril, sin que esto pretenda ser tampoco una defensa de gestión, sino una exposición de lo que es la realidad para que lo comprenda todo el mundo; esta comprensión, entiendo y repito, tiene que venir dada sólo y exclusivamente desde el ángulo de los dos grandes jueces que tiene el ferrocarril español: el usuario y el propio agente de la red, el propio ferroviario.

Nos encontramos, en primer lugar, con un conjunto de elementos de hecho, que han sido expuestos en las palabras del señor Ministro, y sobre los cuales solamente quiero concretar o matizar, en el orden de un mayor desarrollo o de un mayor nivel de concreción, dos o tres puntos.

La Red Nacional, a través de sus 13.500 kilómetros de vía, tiene una capacidad de transporte para 87.000 millones de toneladas-kilómetro bruto remolcadas por año. Pero de esa capacidad teórica solamente se utiliza alrededor de un 41 por ciento. Luego, desde el punto de vista simplista, nosotros todavía estamos en el camino de la saturación de esas líneas ferroviarias, aproximadamente en la mitad. Esta consideración es simplista, porque hay un montón de tramos en donde se supera, con auténticos cuellos de botella o puntos de congestión, el índice mayor de utilización recomendado por la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), como son los siguientes puntos: Manzanares-Córdoba, Miranda-Orduña, Zaragoza-Lérida, León-Pola de Lena, Cabañal-Castellón, Barcelona-San Vicente, Baides-Ricla, Barcelona-Manresa, Madrid-Villalba, Madrid-Guadalajara, Madrid-Aranjuez.

Cuando uno piensa que hay puntos como el Pajares, como Despeñaperros, como Orduña y como el Eje del Mediterráneo, que suponen auténticas congestiones de todo el tráfico, esa cifra del 41 por ciento de esas cifras de miles de millones de toneladas-kilómetro remolcadas y ese techo que parecemos tener en orden a nuestra infraestructura, caen absolutamente por tierra. Porque hay puntos conflictivos que están colapsando absolutamente toda la circulación de la red. Y en esto tiene mucho que ver ese

porcentaje que antes decía el señor Ministro del 16 por ciento de vías dobles, frente a cifras en los ferrocarriles europeos normales situadas entre el 35 y 45 por ciento.

Si pasamos al material motor, también acabamos de oír que tenemos 800 locomotoras para 13.500 kilómetros de línea, frente a Italia, que tiene cerca de 3.000 para 16.000 kilómetros de línea. Pero es más, esas 800 locomotoras tampoco son especialmente significativas, porque, como acabamos de oír, solamente el 22 por ciento de nuestra red está en horizontal; todo lo demás está en rampas de subida y bajada y en curvas, algunas de las cuales, el 15 por ciento de toda la extensión de la red, con radios inferiores a 500 metros, que es absolutamente inapropiado e inadecuado en un momento en que los ferrocarriles, tecnológicamente, en todo el mundo, han alcanzado velocidades comerciales que están por encima o alrededor de los 140 kilómetros por hora, mientras nosotros estamos en 80 kilómetros-hora.

Esta cifra de 800 locomotoras todavía hay que rebajarla, porque debido a esas rampas hay que meter muchas veces en los trenes doble tracción y hasta triple. De modo que es bastante frecuente que los trenes vayan con doble tracción, precisamente porque hay que tener una mayor potencia de arrastre para poder hacer frente a esas rampas, con lo cual las 800 locomotoras hay que disminuirlas no exactamente a la mitad, pero sí perfectamente a las dos terceras partes.

Entonces vemos cómo aquí estamos tocando absolutamente todos los techos imaginables en nuestra capacidad de arrastre. Tenemos una imperiosa necesidad en estos momentos de aumentar nuestro parque motor por encima de cualquier otro elemento móvil de la red, como, por ejemplo, son los coches, en los que también pasamos muchos apuros en el transporte de viajeros.

En segundo lugar, también nos encontramos con una serie de elementos materiales que afectan a la seguridad. Quiero dejar muy claro este punto, porque es objeto, cada vez que hay un accidente, de comentarios desde todos los puntos de vista. La reglamentación de circulación de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles es una reglamentación minuciosa y yo diría que, desde el punto de vista de la seguridad, perfecta.

Pero hay un objetivo que no se puede de ninguna manera minimizar, que es el hecho de reducir al mínimo posible la incidencia que pueda tener el factor humano. Todas nuestras locomotoras, absolutamente todas, están dotadas, por ejemplo, de ese mecanismo que se llama en lenguaje ferroviario «el hombre muerto». Es decir, todos los maquinistas de la red tienen que ir pulsando una manivela continuamente, mientras que están conduciendo la locomotora, y en el momento en que su mano deja de descansar sobre esa manivela, automáticamente el tren se para. Por eso se llama «el hombre muerto».

Si hubiera cualquier circunstancia, como, por ejemplo, la muerte del maquinista o cualquier desfallecimiento, automáticamente la tensión muscular que tiene que ejercer sobre esa palanca desaparecería y el tren se detiene.

Esto está implantado, pero hay en la técnica moderna otros artilugios, otros avances, que permiten asegurar todavía más, no la seguridad en el sentido estricto, sino la reducción del factor humano. El nivel de atención y el nivel de preparación de los agentes de la red, vaya por delante (y esto puede significar que el centro de atención haya que ponerlo en otros sitios), es, desde todos los puntos de vista, notoriamente alto y, por supuesto, comparable con el de cualquier ferrocarril del mundo.

Esos elementos técnicos que hay que introducir o universalizar en toda la Red Nacional son: el frenado automático a través del sistema ASFA, el teléfono tren-tierra y la grabación automática en cintas de las conversaciones telefónicas entre las estaciones y los puestos de mando. Solamente tenemos el 20 por ciento de nuestra red apta en estos momentos para que —y así se hace— por ella circulen trenes dotados del ASFA, es decir, del frenado automático.

Este repaso a los elementos materiales nos tiene que conducir necesariamente a la toma en estos momentos, con Plan General de Ferrocarriles y sin Plan General de Ferrocarriles, de un conjunto de acciones a corto y a medio plazo, que trataré de exponer rápidamente. Pero antes de ello, por la mezcla que existe entre esta óptica, desde el punto de vista material, y aquella otra a que antes me refería, desde el punto de vista de los propios agentes de la red y desde el usuario, es necesario tocar otros dos puntos rápidamente.

¿Qué es lo que piensa el usuario de RENFE?

En primer lugar, piensa que no hay transparencia, que no hay una información suficiente. Y tiene razón. En segundo lugar, piensa que RENFE está produciendo un producto, un servicio que no es exactamente el que está demandando el público, el usuario, el pueblo español, y tiene razón. En tercer lugar, está pensando que la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles le está costando un dinero de su bolsillo, se suba o no se suba al tren, y tiene razón.

Pero estas tres razones, a su vez, tienen tres matizaciones. Esa no transparencia en el servicio muchas veces obedece a la necesidad de no poder explicar, desde el propio ámbito de la red, la realidad de la red. Porque por detrás de la red existe algo que se llama una política de transportes, y hay que decir claramente que hasta el año 1979, con el «Libro Blanco del Transporte», no es que no hubiera en España una política de transportes, es que había una mala política de transportes.

También hay que decir, en cuanto a la determinación de la demanda, que hay muchas cosas que hacer, que hay que auscultar mejor los deseos del usuario y producir algo que pase verdaderamente por las coordenadas y exigencias del usuario y no establecer un producto que se imponga al usuario, con la matización de que, efectivamente, en estos momentos hay que poner el acento más en el establecimiento de mayor producto ferroviario, porque de ninguna manera seríamos capaces ahora mismo (por esas cosas que yo he explicado en el tema de la vía y el material y que antes oímos al Ministro de Transportes), en estos momentos, de dar satisfacción a esa demanda.

Pero en la medida de nuestras posibilidades tenemos que tratar de adecuar con nuestros medios escasos, auscultando debidamente la demanda; tenemos que tratar, digo, de adecuar los medios que tenemos a las exigencias del público. También hay que matizar el déficit de RENFE, porque esas cifras que se han puesto de manifiesto a través de las palabras del Ministro son verdad, ya que en cualquier ferrocarril del mundo se cierra con déficits, en terminología española, infinitamente más altos, se mida cómo se mida.

Yo tengo cifras, y creo que ustedes también, por kilómetro de vía y por unidad de tráfico; es decir, que rompen la fácil crítica o contestación de decir: Oiga, que en los ferrocarriles alemanes

hay mucha más extensión, que en los ferrocarriles alemanes hay mucha más frecuencia, y, por tanto, se transportan muchos más viajeros por kilómetro y muchas más toneladas por kilómetro. Es cierto, pero el déficit medido en unidades de tráfico y en kilómetro de línea es, sin embargo y a pesar de todo, muy inferior en España al que puede ser en Alemania, en Francia o en Italia.

Esto es verdad y es verdad con cifras que no se fabrica la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles; es verdad con cifras avaladas por técnicos de la Unión Internacional de Ferrocarriles que visitan nuestros ferrocarriles, y es verdad avalada por cifras del Banco Mundial, que durante una serie de años y por razón de los créditos que se otorgaban a RENFE, dentro de su etapa de desarrollo en el país, todavía figuran en el exigible a largo plazo del pasivo de la red.

De modo que ese déficit de RENFE tiene que tener lógicamente un conjunto de explicaciones, de matizaciones, que lo sitúen en su verdadera dimensión y acabemos con ese fantasma, porque eso hace que la propia red nacional se cierre sobre sí misma y no tenga, como en estos momentos pretende tener, la gallardía suficiente para salir al pueblo español y decirle: ésta es nuestra verdad, comprendednos; y eso nos ayudaría. Y no trato de establecer ninguna disculpa, porque éste es un estilo en el que yo me comprometo como Presidente de RENFE y jefe de un equipo, y a las órdenes de un Ministro, a establecer, como pauta general y cotidiana, la transparencia más absoluta en todos los campos imaginables de la gestión de la red.

Pero se ha acudido fácilmente a la solución tarifaria; se ha acudido fácilmente a pretender romper ese déficit subiendo indiscriminadamente a veces las tarifas. ¿Que tienes déficit? Subes las tarifas. Entonces se ha roto una ley básica de mercado. La demanda ferroviaria es una demanda que no se puede considerar como rígida; es una demanda que es absolutamente elástica frente a los incrementos tarifarios. Tenemos una respuesta en el público ante una subida de tarifas que es verdaderamente acusada, y que a lo mejor no se nota en los primeros meses de implantación de esas medidas, pero a lo largo del tiempo se nota, y mucho, y es otra de las causas de que hayan caído las unidades de tráfico en nuestro ferrocarril. Es decir, la demanda no es algo que se pueda manejar desde el

«Boletín Oficial del Estado»; la demanda es algo que obedece a tres cosas muy importantes: en primer lugar, al establecimiento de una auténtica política de transportes; en segundo lugar, a una crisis económica, porque todo transporte es el barómetro más fiel de una crisis económica, y en tercer lugar, a una política tarifaria, que está enganchada con el primero de los factores que les decía, el establecimiento de una auténtica política de transportes.

Las tarifas deben ser, como están siendo en estos momentos, consideradas globalmente, como lo han sido ya en el ejercicio de 1979, de tal forma que todos los modos de transporte se acomoden a una auténtica política tarifaria y toda esa política está al servicio de la colectividad, en razón a los costes que hay detrás de ella.

Y desde el ángulo de los agentes de la red, efectivamente hay que hacer muchas cosas; muchas cosas y, fundamentalmente, todas se traducen en algo: en poner ilusión y esperanza en los agentes de la red; hacer que haya una comunión entre esos agentes de la red y el pueblo español, y eso se realiza a través de una auténtica política de personal; eso se tiene que realizar a través de establecer medidas tales como una carrera ferroviaria que permita a los agentes de la red llegar desde los niveles más inferiores de la empresa a los más superiores, apoyándose en los centros de formación de la propia empresa, que de ninguna manera pueden ser centros elitistas. Eso se tiene que traducir en un auténtico diálogo con el personal, en una implicación del personal en los objetivos de la red, que los viva, y en una supresión del posible divorcio que pueda existir entre el elemento directivo de la red y el resto de la masa de los agentes de la red.

A eso vamos y ya hay un plan a corto plazo, en donde todas estas cosas se recogen. Hay un plan que pretende una reorganización de la actuación comercial de la red, a través de un conjunto de medidas a adoptar. Hay un plan de conservación, puesto que si tenemos poco dinero para inversiones es necesario que conservemos mejor nuestro material.

La tarea de conservación con frecuencia está reñida con la existencia del déficit. Si conservamos más, por ser gastos de explotación, aumentará nuestro déficit, pero también es indiscutible que aumentará nuestra fiabilidad, aumentará nuestra regularidad. Detrás de la regularidad hay un mundo de cosas. Cuando el ferrocarril es

de vía única, y además no buena, y tiene un trazado que prácticamente es similar al de hace cien años, como acabamos de oír, naturalmente que es muy difícil mantener una regularidad. Cualquier incidencia que ocurra en esa vía está atascando a todos los trenes que vienen detrás. Un enganchón de catenaria, que es una incidencia mínima en el orden técnico y, desde luego, absolutamente nula en el orden de la seguridad, está colapsando todas las circulaciones que vienen detrás en una hora, hora y media o dos horas, que pueda durar arreglar eso. El hacerlo por una sola vía hace que todo lo que discurra en esa vía incida en todos los trenes que pasan por ella. El tener dos, tres o cuatro vías significa que pueda haber la derivación del tren hacia otra vía y, por consiguiente, que siga llegando en punto. Y esto pasa en otros ferrocarriles, pero nosotros, en ese sentido, somos pobres. La realidad es verdaderamente pobre, y esto no es demagogia, es la verdad pura y desnuda. Eso es lo que evita, entre otras razones, que se llegue a la hora. Pero puesto que toco este inciso de la regularidad, lo que no es tolerable es que no se mantenga informado debidamente dentro y fuera del tren al viajero, al usuario potencial, o a las personas que llegan a una terminal y preguntan qué es lo que le pasa al tren.

Tenemos que hacer cosas, como decía antes el Ministro en su exposición; tenemos que hacer cosas ya, incluso al margen del Plan General de Ferrocarriles. Tenemos que reducir el inmovilizado de nuestros talleres y depósitos; tenemos que conseguir que los ciclos de revisión del material sean más exactos, más puntuales y que nuestro material esté el menor tiempo posible en talleres para que pueda volver a la vía en condiciones técnicamente aceptables.

Por consiguiente, hay un plan inmediato de actuación en talleres y depósitos para conseguir que a través de los turnos y de las primas, de una revisión del sistema de primas, el personal de la red pueda trabajar mejor, en orden a tener en plena disponibilidad el exiguo parque motor y móvil que tenemos.

Tenemos, en ese plan a corto plazo, que insistir mucho en la seguridad y, por consiguiente, ya está en marcha el establecimiento del ASFA en toda la red. Está en marcha la instalación del teléfono tren-tierra en toda la red electrificada o en toda la red que se va a electrificar, y tenemos ya en marcha la grabación en cintas,

en la caja negra, de las conversaciones de servicio entre las estaciones y los puestos de mando, juntamente con una revisión de todo el personal, revisión psicotécnica, etcétera, cosa que, por otra parte, se está haciendo normalmente dentro de los ciclos de tiempo establecidos y también siguiendo normas internacionales. Tenemos que establecer también una auténtica integración del personal, a través de una verdadera política de personal, dentro de lo que es la gestión de la red. De modo que aquí hay dos frentes que cubrir: tratar de que nos comprenda el usuario y tratar de embarcar, aún más de lo que está, y lo está mucho a pesar de todas estas cosas, al agente de la red, al ferroviario, en los objetivos a corto y largo plazo que tiene la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

Queda un último elemento al que quisiera referirme, que es no solamente el dinero para inversiones, que es escaso, sino la financiación de esas inversiones y el dinero para explotación. Ustedes están acostumbrados a oír hablar de las cifras de déficit de RENFE, pero lo que no pueden saber es la realidad, muchas veces dramática, que se esconde detrás de esas cifras; que ocho días antes de una nómina haya, como ha ocurrido en este mes, 136 millones en caja y bancos y haya que pagar una nómina de 6.000 millones. Y esto no ocurre una vez, sino muchas a lo largo del año. ¿Por qué? Pues porque hay una serie de clientes, entre ellos el propio Estado, a través de los usuarios de los distintos Ministerios, que pagan parte de su billete por medio de las consignaciones presupuestarias que se contienen en los presupuestos de esos Departamentos Ministeriales, y hay, por consiguiente, viajes de servicio, etcétera. Existe, por tanto, una deuda por insuficiencia de esas consignaciones presupuestarias a favor de la RENFE, en estos momentos, que se puede cifrar en el orden de los 12.000 millones de pesetas.

Si a esto añadimos el atraso con que muchas veces llegan a la red las consignaciones específicas para subvenir al déficit de RENFE en los Presupuestos Generales del Estado, mantenemos una tensión de Tesorería que muchas veces se puede traducir por encima de los 20.000 millones de pesetas. Si a esto se añade el que parte de nuestros clientes, como ocurre en cualquier país del mundo en una crisis económica, pasan por circunstancias o por situaciones que les hacen difícil cumplir puntualmente con sus

obligaciones de pago, como, por ejemplo, los transportes mineros, eso hace que tengamos un circulante en el activo que a veces tiene un auténtico inmovilizado enmascarado.

Todo esto se traduce en que una red nacional como la nuestra, que tiene un giro de más de 150.000 millones/año, no tenga absolutamente nada desde ningún momento, es decir, desde el año 1941 en que se constituye RENFE, en sus balances, como fondo de maniobra. Todas las empresas deben tener un fondo de maniobra que esté descansando en la cuenta de capital; en el caso de RENFE debiera tener una dimensión del orden de 30.000 millones, y no hay nada para esta finalidad.

Entonces, esto se tiene que suplir con cuentas de Tesorería, a través del Banco de España o de la Banca privada, y, naturalmente, esto incide —como antes decía el Ministro— en nuestra cuenta de explotación, porque hay unos gastos financieros que no hay más remedio que hacer, que están ahí y que no son más que la respuesta a una estructura financiera que no se sostiene en una empresa a la que se le mida por parámetros exclusivamente económicos.

Me he referido a acciones a corto y a medio plazo, pero, indudablemente, el control político de una empresa como RENFE debe pasar, exige necesariamente, un plan a largo plazo; esto es algo muy claro que todo el mundo comprende y que ha llevado a RENFE a establecer un Plan General, sobre el cual pretendemos también informar, aunque no se haya presentado todavía oficialmente. Yo voy a indicar las directrices básicas en un orden mayor de concreción o de detalle que el que hasta ahora ustedes han escuchado.

Partamos de que el ferrocarril debe ser algo más que una empresa rentable en términos económicos estrictos. Al ferrocarril, a una empresa como RENFE, hay que medirla por unos índices que pasan necesariamente por el hecho de alcanzar unas cotas de servicio público, que son la razón de ser última de la empresa. Y lo que no puede ser, lo que no es de recibo, es que, junto con unas exigencias de servicio público, como son los planes de cercanías, como son las líneas de débil tráfico, como son los pasos a nivel, cuyo 50 por ciento, al menos, repercuten sobre RENFE, como es otro conjunto de temas que tienen relación con el servicio público; lo que no es de recibo, repito, es que eso, que es

así, se mezcle con consideraciones absoluta y exclusivamente económicas y, al final, se termine midiendo a la red no sólo y fundamentalmente por el servicio público que es capaz de dar con los medios que tiene, sino que se le mida sólo por una fría cifra al final de una llamada cuenta de resultados. Resultados ¿de qué? El Plan General de Ferrocarriles es un Plan a doce años. ¿Por qué es a doce años? Porque se pretende adecuarlo a la capacidad de nuestra industria ferroviaria, a la capacidad de la industria que mira hacia la red, porque pretendemos que la mano de obra, y no solamente eso sino todos los materiales, materias primas y tecnología que se utilicen, sean al máximo posible españoles.

Entonces, hay que dimensionar un plan que no descanse en la industria extranjera, sino en la nacional y en la capacidad auscultada de la industria nacional, que, por cierto, necesita y exige —por otras razones— también un plan a largo plazo, porque no hay derecho que a la industria nacional se le arroje de repente el reto de tener puntualmente que atacar por rectificaciones de la política de gestión de la propia empresa cometidos para los que no está dimensionada suficientemente y después se la deja, a lo mejor, absolutamente ayuna durante otras épocas.

Es necesario dimensionar, a través de un plan, el esfuerzo que se va a pedir a la industria ferroviaria y dárselo a conocer para que pueda dimensionar su productividad, su propia organización, su dimensión, en definitiva; de tal manera que se aseguren unos puestos de trabajo y que no haya un auténtica lotería en ese acercarse a RENFE para ver qué es lo que RENFE le puede dar.

Se pretenden alcanzar unos niveles de calidad para viajeros que hagan, en definitiva, que la velocidad comercial del ferrocarril sea un 50 por ciento mayor que la velocidad en carretera del automóvil, que tengan un confort ambiental, que tengan una especialización del material y que tengan unas frecuencias elevadas, de tal manera que funcionen en relaciones inter-ciudades con esa filosofía que se pueda esconder detrás de un puente aéreo. Eso significa, en el plan, multiplicar por tres los servicios, y por cinco la capacidad de los servicios, en números redondos.

En mercancías es necesaria una especialización mayor del material, el establecimiento de

una serie de terminales adecuadas al tráfico que pasa por ellas, porque ése también es otro cuello de botella. De nada nos sirve tener una red bien dimensionada, si tenemos unas estaciones donde no pueden estacionarse los trenes porque tienen una dimensión superior a la longitud de las estaciones. En el Pajares, por ejemplo, hay muchas estaciones que tienen 200 y 300 metros de ancho, y, por consiguiente, no pueden aparcar o apartarse, de ninguna manera, en ellas trenes de mercancías que tienen medio kilómetro de longitud, y que deberían poder, porque hay capacidad de arrastre suficiente en estos momentos y porque hay capacidad para llenar un tren con esas dimensiones.

Tenemos que establecer en mercancías, de una forma absolutamente clara, la fórmula del plazo garantizado y el transporte combinado; tenemos que desarrollar desde el ferrocarril, a través del establecimiento de terminales, una coordinación auténtica con la carretera, de tal forma que el destino o la finalidad específica de un ferrocarril, que es transportar en mercancías grandes masas a grandes distancias, se complemente desde esas terminales con la terminación del transporte por carretera en radios que van entre los 50 y los 150 kilómetros.

Y, finalmente, hay algo que es básico en la consideración del Plan General de Ferrocarriles. Hasta ahora, exceptuando en el año 1974 la puesta en marcha del Plan de electrificación de la red, no hubo una concepción global, integral, en los planes de inversiones de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. Esto, ¿qué significa? Que muchas veces se ha acudido a actuaciones puntuales en la estación tal o cual, en la provincia tal o cual, que pudieron arreglar teóricamente los problemas ferroviarios que pudieran existir allí, pero desconociendo que la circulación ferroviaria es lo más parecido a la circulación sanguínea de cualquier persona, y que cuando se está perfeccionando, cualquier cosa que ocurre en una parte de nuestro cuerpo, en la circulación de una mano, de un pie o de una pierna, se está olvidando que la bomba impulsora de esa circulación, que es el corazón, está fallando; entonces, estamos haciendo un pan como unas tortas, y esto es, exactamente, lo que se ha hecho muchas veces. El Plan General de Ferrocarriles no se puede, por tanto, medir diciendo cuánto es lo que se invierte en tal sitio específico, porque lo que se invierte en tal sitio

específico a lo mejor no se invierte física y materialmente allí, sino mucho más lejos; cuando se produce una congestión que influye decisivamente en ese punto. Los trenes llegan con retraso a ese punto; por muchas inversiones que hagamos en ese punto, si no arreglamos el punto negro de la congestión que ocurre en otros sitios, si no tenemos una concepción integral de la red, si no tratamos de establecer grandes ejes en esa red y hacerlos fluir, haciendo vías dobles o cuádruples, electrificando donde haga falta, haciendo una circulación fluida que permita un trato de calidad homogéneo para toda la red, que existan unas circulaciones sensiblemente iguales en toda la red; eso sí, si no lo hacemos así, repito, estaremos haciendo algo puntual que no se integrará de ninguna manera, ni seguirá la tónica de ninguna administración ferroviaria del mundo desarrollado.

Entonces, por eso el Plan General de Ferrocarriles pretende dos cosas: volcar sobre la red arterial, que son tres mil kilómetros solamente y que en estos momentos tiene el 62 por ciento del tráfico, el 55 por ciento de la inversión; sobre la red principal, que es el resto y que tiene del orden de seis mil kilómetros, que lleva el 34 por ciento del tráfico, el 31 por ciento de la inversión, y sobre la red complementaria, que solamente transporta el 5 por ciento del tráfico, un 7 por ciento de inversión.

Y esto, ¿de qué forma? ¿Siguiendo el modelo clásico radial español impuesto, es cierto, en una medida muy considerable por la propia configuración geográfica y orográfica española o rompiendo, de alguna manera, ese esquema? Pues, como antes decía el Ministerio, uno de los objetivos del Plan, además de la energía, además de la absorción de parte del paro, es el desarrollo integral, es la integración económica y social de las regiones españolas, de los pueblos españoles. Y esto significa en el Plan que, al mismo tiempo que se potencian ejes transversales de tráfico, se abran unas posibilidades nuevas insistiendo en la canalización del tráfico a través de rutas, en donde hay flujos de tráfico, que rompan un poco la configuración radial de la geografía; es decir, que rompan esa configuración.

Por eso se insiste en los ejes entre el Norte y Levante, y por eso es lógico que se haya incorporado al Plan un ferrocarril como el Santander-Mediterráneo, porque lo demás es insistir en la política centralista de siempre: el tráfico no ha

tenido más remedio que ir por el centro, cuando los flujos lógicos (y ésta es otra de las razones por las que la carretera ha avanzado notoriamente sobre el ferrocarril cuando, a lo mejor, las distancias son más cortas) se establecen no pasando precisamente por el centro. Parte de los flujos, porque hay otros, naturalmente, que sí.

Hay que potenciar también la unión de Andalucía con Levante, y por eso precisamente se tiene que construir —y así lo recoge el Plan— el ferrocarril desde Linares hasta Albacete. Y hay que potenciar una mayor unión del centro con Andalucía o de Andalucía con el centro, y por eso se construye una línea directa entre Ciudad Real y Córdoba, acabando con el colapso que significa el que prácticamente todas las circulaciones a Andalucía pasen por Despeñaperros. Ahí se construirá una línea doble y electrificada.

Detrás de todo esto, uno de los principios del Plan General de Ferrocarriles es un régimen de plena libertad; régimen de plena libertad en una economía de mercado. Pero, ¡jojo!, tratando de establecer, como premisas básicas para una buena realización de esa libertad en el mercado del transporte, una normalización de las cuentas de la red; es decir, presentar las cuentas, lo que ya se está haciendo, pero que se entiendan bien por todo el pueblo español, de manera que se asigne a cada renglón específico de obligaciones del servicio público lo que ello comporta en el orden económico; o bien a establecer unas cargas equilibradas, porque las empresas de transporte por carretera se encuentran —como decía antes el Ministro— las carreteras puestas y conservadas, mejor o peor, pero ahí están, y no por ellos.

Otro punto del Plan es una política de globalización de tarifas, de consideración de las tarifas en orden al papel que debe de jugar cada uno de los módulos y que sean un reflejo de los índices o de los factores de coste que intervienen en ellos.

Y ya, rápidamente —y termino—, voy a dar algunos datos que puedan ilustrarles a ustedes sobre lo que puede haber detrás del Plan General de Ferrocarriles. Por ejemplo, datos curiosos: dos millones de toneladas de acero, 20 millones de traviesas, con lo que esto significa para las fábricas de cemento, 25.000 kilómetros de cable, con lo que esto significa dentro de la industria española con la potenciación de la minería del hierro, el que a través de esa política

de plazo seguro, garantizado y de transporte combinado se aligeren una serie de «stocks» que producirán, solamente por eso, una economía al país de 2.500 millones año.

Los servicios diurnos (se llaman así los que tienen unas distancias superiores a 350 kilómetros), lo mismo que los nocturnos de largo recorrido, tendrán una velocidad máxima de 160 kilómetros por hora, que es la que hay en toda Europa en estos momentos (en el año 91, supongo que habrá otra, pero el objetivo que tenemos es alcanzar lo que ahora hay en Europa), y una velocidad comercial del orden de los 140 kilómetros, con lo cual se reducirán en un 40 por ciento los tiempos de viaje en trenes diurnos (los trenes nocturnos persiguen otra cosa: más comodidad, que la gente pueda ir dormida y, por tanto, que no se les suelte en una capital de provincia a las cinco de la mañana, porque no sabrían qué hacer), de tal manera que las relaciones del centro a la periferia se puedan realizar en tiempos que medien entre cuatro y cinco horas. Y ejes transversales, por ejemplo, el ferrocarril electrotren, de próxima inauguración, a finales de este mes, entre Sevilla y Barcelona, hará ese trayecto en siete horas, con cinco horas de reducción de tiempo respecto al viejo exprés andaluz-catalán.

Que se establezca, como antes decía, multiplicar por tres los servicios y por cinco la capacidad (del orden de cuatro relaciones día), y en esas relaciones entre ciudades de centro y periferias que no haya más de cinco paradas por tren, lo cual nos permitirá una mayor regularidad: que el 95 por ciento de los trenes lleguen a su hora, que los servicios nocturnos aumenten las plazas acostadas del 20 al 50 por ciento, pero, ¡jojo!, insistiendo mucho en las literas.

Ha habido comentarios en el sentido de decir que éste era un Plan General de Ferrocarriles para ricos. En absoluto. ¿Por qué? Pues porque en los trenes nocturnos se insiste en las literas y en los trenes diurnos se insiste en las segundas, de tal manera que el aumento de capacidad se centra, en el Plan General de Ferrocarriles, precisamente ahí, en cercanías, que son aquellas que comprenden servicios generalmente inferiores a setenta kilómetros, que se pretende hacerlos por trenes autopropulsados con unidades eléctricas. Ya se está haciendo, pero mejor, con capacidad para trescientas plazas sentadas por tren y una velocidad comercial de cincuenta

kilómetros hora, de tal forma que en las grandes ciudades haya un tren cada cinco minutos en las horas punta y un tren cada treinta minutos en las horas valle; es decir, multiplicar la oferta actual por cuatro.

De líneas ya habló el Ministro y, por tanto, no voy a insistir en ello. De modificación de trazados, lo mismo. Hay que insistir fundamentalmente en 31 nudos dentro de los 119 que tiene la red nacional. Un nudo ferroviario, ustedes lo saben, es cuando hay que cambiar incluso los asientos de dirección si se quiere ir en el sentido de la marcha del tren. ¿Por qué hay tantos en España? Porque hubo un montón de compañías ferroviarias que se funden formalmente desde el «Boletín Oficial del Estado» en el año 1941, pero que no es más que una especie de yuxtaposición, no digo por aluvión, pero por agregación muy extraña, y entonces se producen una serie de nudos ferroviarios en montones de puntos, 119 exactamente, pero los más importantes son 31, y hay que romperlos, hay que acabar con ellos.

Se electrifican 2.700 kilómetros más completando el plan de electrificaciones, con lo cual tendremos 8.100 kilómetros más electrificados por donde va a discurrir cerca del 87 por ciento de la circulación total, con lo cual el ahorro energético es evidente, como antes decía el Ministro.

En el plan de seguridad se insiste en esos objetivos que antes les decía. Eso, incluso sin Plan General de Ferrocarriles, eso hay que hacerlo inmediatamente; ya están dadas las órdenes. Pero, ¿por qué se tardó tanto en montar el ASFA? Por lo siguiente: porque el ASFA es un mecanismo que está diseñado fuera de España, tecnológicamente hablando, en ferrocarriles que tienen una vía muy buena. El mecanismo consiste en que cuando el maquinista se salta una señal, automáticamente el tren se para si el maquinista no anula el efecto apretando un botón en diez segundos; pero, naturalmente, es un mecanismo muy sensible, y si la vía no está en buenas condiciones, el propio traqueteo, llamado alabeo del tren en lenguaje ferroviario, hace que influya sobre el propio mecanismo, lo desequilibre, lo desestabilice y pare el tren sin deber parar, aunque las señales estén perfectamente. Entonces, piensen ustedes que, lógicamente, cuando un maquinista ve que el tren se le para tres veces sin deber hacerlo, porque las

señales están muy bien y no se ha saltado ninguna, a la cuarta vez el ferroviario desengancha el mecanismo. Es humano, es lógico. Entonces, ha habido años de experimentación tratando de adecuar ese sistema a las condiciones españolas, y en estos momentos estamos en condiciones, y ya se dieron las órdenes oportunas, para implantarlo en toda la red básica de ferrocarriles españoles.

Sobre el establecimiento de CTC (Control de Tráfico Centralizado), no me paro a explicarles a ustedes esa carencia que va entre el bloqueo telefónico, el bloqueo manual, el bloqueo automático, porque más o menos ustedes lo conocen y si quieren hacen preguntas más allá.

La renovación de más de 5.000 kilómetros de vía con tratamiento en 400 puentes y 800 túneles; la actuación en terminales; la adquisición de 1.351 locomotoras, 544 unidades de material de cercanías; 180 trenes diesel autopropulsados: en definitiva, 768.000 millones de pesetas en infraestructura y 391.000 millones de material motor y móvil.

Para situar esto diré que Alemania, Suiza y —si se aprueba el Plan General de Ferrocarriles, cuando se presente oficialmente— España, habrán invertido, o invertirán a través de estos Planes, del orden del 4 por mil del producto interior bruto; Italia y el Japón están invirtiendo en estos momentos un 6 por mil del producto interior bruto. En Francia, solamente el Plan de Cercanías de París les lleva 50.000 millones de pesetas/año. El Plan General de Ferrocarriles pretende una inversión media de 100.000 millones de pesetas/año.

Otra cosa importante: el Plan General de Ferrocarriles tiene inversiones sociales; dentro de esa política de personal, hay que hacer más dormitorios, más gabinetes sanitarios, más centros de formación y más viviendas para los agentes de la RENFE, y en eso se invierten 50.000 millones de pesetas.

¿Qué va a pasar con el Plan General de Ferrocarriles —y aquí termino—, en el supuesto de que merezca la aprobación de las Cámaras, en el orden de los resultados de la explotación? Pues que en estos momentos un déficit, que podríamos establecer alrededor de los 60.000 millones de pesetas, tendría una reducción de unos 10.000 millones de pesetas/año, habiendo multiplicado prácticamente por tres, en números muy redondos, los servicios ferroviarios en todo

el país y, además, incorporando directamente a las tareas ferroviarias 50.000 personas más.

Ya me da vergüenza seguir, porque comprendo que ustedes deben estar hartos de oírme. Creo que es mejor quedarse a resultados de lo que ustedes pregunten y tratar de ser lo más concreto posible en esas respuestas que ustedes pidan. Quiero reiterarles mi perdón por lo que haya podido aburrirles mi disertación y la pasión que haya podido poner en ella. Tengo una enorme admiración por el ferroviario español, siento un enorme respeto por el público español, y no son palabras, y tengo una enorme ilusión por hacer cosas, sobre todo en un momento en que se consolida una política del Gobierno a propósito de algo tan importante como es el ferrocarril de todos los españoles.

Aprovecho la oportunidad —y ahora sí que termino— para decir que el Plan General de Ferrocarriles es una opción de Estado más que una opción de partido. Es algo que deben de arreglar, desde mi punto de vista, todos los partidos, porque es una auténtica opción de Estado, y tratar de acercarse, con el respeto que pide el esfuerzo de 72.000 hombres, en estos momentos, a la realidad de RENFE, tratando de acercar, de la mejor manera posible, nuestras realizaciones a lo que están pidiendo 36 millones de españoles.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Rebollo.

El señor Ministro estaba dispuesto a contestar sin pausa a las preguntas que Sus Señorías quieran formularle, pero el señor Sapena entiendo que pide una pausa de cinco minutos. O sea, hacemos una pausa de cinco minutos, pero yo les agradecería a Sus Señorías que no se fueran muy lejos para que podamos seguir inmediatamente. Muchas gracias. *(Pausa.)*

El señor PRESIDENTE: Proseguimos la sesión.

¿Sus Señorías quieren formular alguna pregunta? *(Pausa.)* El señor Estella tiene la palabra.

El señor ESTELLA GOYTRE: Señor Presidente, en nombre del Grupo Centrista yo me atrevería a proponer a la Mesa que se hiciera una intervención, en alguna manera ordenada, aunque abierta, para preguntas, comenzando

por el Grupo mayoritario, que es el que, prácticamente, no va formular preguntas tratándose de Ministro del Gobierno al que apoya.

Si quisiera, sin embargo, destacar, en primer lugar, la exposición del Ministro, que nos atrevemos a calificar de extraordinariamente realista, y la del Presidente de RENFE, queriendo enfatizar expresamente el hecho de que el Plan General de RENFE es a doce años, en razón, entre otras cuestiones, a la adecuación de la política de desarrollo del tren y a las posibilidades de la industria nacional para hacerlo viable. Asimismo, quisiera destacar su concepto integral de la red de ferrocarriles y, sobre todo, sus últimas palabras relativas a la opción de Estado.

Por eso precisamente, nuestro Grupo Parlamentario no desea más que hacer una alusión a través de mi compañero, señor Cuartas, que pasa a formular unas preguntas, respecto a una indicación que ya ha hecho el Presidente de la entidad sobre el ferrocarril Santander-Mediterráneo.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Cuartas.

El señor CUARTAS GALVAN: Gracias, señor Presidente, señor Ministro, Señorías, junto a la satisfacción que ha expresado mi compañero por las palabras del señor Ministro y del señor Presidente de RENFE, quiero expresar también mi satisfacción y la de los Diputados de UCD por Santander, por la afirmación que el Presidente de RENFE ha hecho con relación a la inclusión en el Plan General de Ferrocarriles del de Santander-Mediterráneo.

Realmente, sería imposible para mí, como Diputado por Santander, asistir a una reunión en la que participen el Ministro de Transporte y el Presidente de RENFE sin plantear este tema, porque es uno de los temas más sentidos y que con más insistencia se plantea siempre en Santander. En realidad, siempre que hemos tenido ocasión, tanto en el Ministerio de Transportes a través de su titular y de los altos cargos del mismo, como en la RENFE a través del Presidente y demás cargos de la red, hemos planteado este tema, y la verdad es que siempre hemos encontrado apoyo y colaboración para este tema de tan vital importancia para nosotros. Y tan es así que en cuanto se producía cualquier motivo que para nosotros podía supo-

ner una alarma o que podía poner en peligro la realización de este proyecto, inmediatamente reaccionábamos con rapidez y energía. Y así, el 15 de octubre de 1979, el «Boletín Oficial de las Cortes» publicaba una pregunta escrita que el que tiene el honor de dirigirles la palabra hacia junto con sus compañeros los señores De las Cuevas y Díaz Porras, en el sentido de solicitar información sobre un tema que se había planteado, cual era el que se pudiera cerrar parte del ferrocarril de Santander-Mediterráneo que en ese momento estaba funcionando.

Voy a hacer gracia a Sus Señorías de exponerles lo que en aquella pregunta hacíamos. Si se me permite, señor Presidente, quisiera leer, simplemente, el inicio de la exposición de motivos que hacia, porque creo que ello puede dar una idea de cuál era nuestro propósito al respecto. Decía en aquella ocasión: «El ferrocarril Santander-Burgos, como parte integrante del normalmente conocido ferrocarril Santander-Mediterráneo, tiene una importancia grande no solamente para las provincias de Santander y Burgos, sino en general para todas aquellas que directa o indirectamente son afectadas por el citado ferrocarril, ya que la terminación del mismo supondría reactivar la totalidad del ferrocarril y unir el Cantábrico con el Mediterráneo, dando así comunicación a dos zonas de diferentes características económicas, industriales y agrícolas y, en definitiva, potenciando a una serie de provincias intermedias, actualmente con una economía deprimida y que exigen una actuación constante y decidida para su desarrollo y relanzamiento económico.

Generaciones enteras de cántabros hemos venido suspirando por la terminación de este ferrocarril Santander-Mediterráneo, desde que, a finales del siglo pasado, se pensó en construirlo, el cual fue declarado de utilidad pública por una ley aprobada por las Cortes Españolas en 1894.»

En definitiva, era un tema para nosotros de trascendental importancia y, por ello, cuando hoy el Presidente de RENFE nos ha anunciado que este ferrocarril estaba dentro del Plan General de Ferrocarriles, para nosotros ha sido una gran satisfacción; satisfacción que seguramente comparten con nosotros, estoy seguro, todos los señores Diputados, porque realmente tiene gran trascendencia, no solamente para Cantabria, sino para toda España.

Por eso, junto a esa satisfacción, yo quisiera plantear qué orden de prioridades, si es que se tienen ya determinadas dentro del Plan General de Ferrocarriles, se piensa dar a este ferrocarril hace tantos años proyectado, y qué características, a grandes rasgos por supuesto, porque no creo que sea momento de entrar en las características concretas que pueda tener, al objeto de que podamos tener una idea lo más amplia posible sobre el mismo.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Cuartas.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Como ha dicho muy bien el Presidente de RENFE, el gran tema de la circulación ferroviaria en España es comparable a la circulación de la sangre, que todo es importante y no un solo sector, y que, realmente, no funciona nada si no funciona la comunicación.

Pero dentro de esa afirmación general, indudablemente, hay temas especialmente importantes. No sólo nos ha preocupado, como se ha dicho, la mejora de la estructura y comunicación radial, sino también la mejora de la estructura y comunicación interregional. En ese campo hay tres actuaciones que consideramos básicas y muy importantes, y que son: la comunicación del Cantábrico, a través de Santander, con el Mediterráneo, porque no sólo da satisfacción y legítima respuesta a una demanda de mucho tiempo, sino porque une dos zonas fundamentales de nuestro territorio.

Hay otra segunda actuación en el mismo sentido, que es la unión, como se ha apuntado también, de Andalucía con Levante, con el Mediterráneo, a través del lazo Linares-Albacete, que es lo aprovechable de aquel Baeza-Utiel del que tantas veces se habló.

Y después hay la necesidad de comunicar mucho más directamente, más eficazmente, más rápidamente a Andalucía con todo el centro; el centro, en el sentido más amplio de la palabra. Por eso hay también otra operación, dentro de este Plan, que es la unión directa de Ciudad Real-Córdoba, evitando el paso por Despeñaperros.

Esas tres actuaciones son excepcionales dentro del Plan y están justificadas por unos intereses de comunicación interregional, por unas legi-

timas aspiraciones y por unas necesidades absolutas de comunicación.

En cuanto al plazo referido a la actuación concreta que preguntaba el señor Cuartas, para nosotros es prioritaria y, por tanto, en el Plan de ferrocarriles está prevista en el primer cuatrienio. Eso significa que deberá empezarse en el año 1982, una vez que el Plan esté aprobado, requisito, como es natural, fundamental para estas cosas. Lógicamente, el tiempo de actuación —después le voy a pedir al Director General de RENFE que lo concrete— hay que calcular que es de tres a cuatro años.

En cuanto a las características del trabajo, hay dos opciones en el estudio: o bien se puede hacer la preparación de base estructural de túneles para la vía única, o bien, iniciándose como vía única, prepararlo ya para que pueda tener vía doble. La opción está sin decidir, aunque le puedo anticipar que la opinión que nosotros consideramos preferible es prepararlo para que pueda tener vía doble, aunque en un primer momento se instale vía única.

Por último, naturalmente, otra característica básica es que sería electrificado todo el recorrido que se tiene que establecer.

Yo pediría permiso al señor Presidente para que el Director General de RENFE, don Antonio Guitart, completara brevemente lo que yo acabo de decir para satisfacer al señor Diputado.

El señor PRESIDENTE: El señor Director General de RENFE tiene la palabra.

El señor DIRECTOR GENERAL DE RENFE: Las características del ferrocarril Santander-Mediterráneo o Santander-Burgos tienen dos tramos: uno ya construido y en servicio, que es Burgos-Ciudad Dosante, y un tramo que está en construcción paralizada, Ciudad Dosante-Santander. Este ferrocarril, cuyo trazado data de principios de siglo, es un ferrocarril que no ha sufrido las modificaciones del resto de la red. Las características del resto de la red, como líneas vivas, progresivamente, en sucesivas renovaciones y mejoras, se han ido adecuando. Este ferrocarril, por el contrario, como se abandonó su construcción, tiene unas características que son incapaces de ponerle en servicio, ni es de recibo hacerlo en la década de los 80.

La terminación de este ferrocarril no sola-

mente comporta finalizar los tramos que están sin construir, sino aquellos que están en construcción paralizada, adecuándolos a unos standards de red como los que exige el momento actual.

Esta terminación del ferrocarril y la adecuación del que está ya en servicio supone una inversión aproximada del orden de los 10.000 millones, preparando la infraestructura exclusivamente para vía única. Efectivamente, en los primeros momentos, sus necesidades de tráfico y capacidad son sobradas con vía única, pero en un plazo de quince a veinte años podrá exigir la necesidad de una vía doble. Por eso se ha estudiado la segunda alternativa a la que se refería el señor Ministro, que es ver las obras de fábrica, túneles y puentes y dejarlos ya construidos para doble vía, lo que supondría un coste adicional de 2.000 millones, lo que llevaría a 12.000 millones la inversión de terminación de este ferrocarril.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Guitart. El señor Cuevas tiene la palabra.

El señor CUEVAS GONZALEZ: Pido disculpas. Para completar la explicación, si es posible, quería preguntarle si nos podía decir si dentro del proyecto se considera también la construcción del ramal de Trespaderne a Miranda de Ebro, que, como sabe, es vital para una terminación total de lo que es el proyecto en su conjunto.

El señor PRESIDENTE: El señor Guitart tiene la palabra.

El señor DIRECTOR GENERAL DE RENFE: En la inversión que he citado no está incluida más que la vía Santander-Burgos como alternativa de penetración de Santander con la Meseta y su unión con el Mediterráneo vía Burgos-Miranda de Ebro, o bien por la línea de Soria-Calatayud como primer enlace.

Efectivamente, la vía Trespaderne-Miranda de Ebro es necesario tenerla en cuenta. Sin embargo, no está incluida en la inversión del proyecto a que me refería antes.

Creo que con esto queda terminada la pregunta.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Socialista del Congreso, tiene la palabra el señor Sapena.

El señor SAPENA GRANELL: Señor Presidente, Señorías, quiero agradecer, en nombre del Grupo Socialista, las intervenciones del señor Ministro y del señor Presidente de RENFE, con la relevancia de decir que a este último le urgía mucho venir aquí, a esta Comisión, a manifestar sus cuitas y toda la serie de problemas en los que se encuentra ahora sumido, viviéndolos de nuevo.

Nosotros —y yo personalmente— nos congratulamos de que el señor Presidente vuelva a ser ferroviario, porque de esta manera, conociendo la problemática desde el nivel más alto, como él lo ha hecho, quizá podamos tener la satisfacción de que se resuelvan algunos o muchos de los problemas en los que se encuentra RENFE.

Yo le haría especial mención del tratamiento que se debe dar a esa sala de máquinas que tiene esta empresa, como es todo ese conjunto de hombres que viven dentro de la reglamentación, y que, de alguna manera, hoy en día todavía se sienten frustrados y con pocas fuerzas para llevar adelante el trabajo cotidiano de RENFE.

No podemos ser triunfalistas. Conocemos cómo ha ido forjándose, de manera complicada, por una serie de circunstancias históricas, nuestro ferrocarril; y, naturalmente, después de lo que hemos escuchado aquí, es hora de que éste recupere la cuota del 20 por ciento que perdió a partir de los años 40 hasta ahora.

Nosotros consideramos que después de lo que aquí hemos escuchado, en principio, no es suficiente lo que sobre el ferrocarril se dice en el Libro Blanco y que quizá no puedan ponerse en práctica sus conclusiones sin un previo debate nacional (nos hemos congratulado de escuchar que se va a llevar a cabo) con el fin de que el ferrocarril recupere y desempeñe dentro del sector el papel de intervención fundamental que debe tener.

Nosotros creemos que es fundamental lo que hemos dicho en otras ocasiones, y todavía echamos en falta, que es una Ley General de Bases de Ordenación del Transporte, con el fin de potenciar al ferrocarril y poder así, de alguna manera, estar en vías de justificar la gran inversión que se va a hacer.

El ferrocarril ha ido perdiendo su participación dentro del sector a partir de los años 45, por ejemplo, porque no ha habido una política de transportes que, de alguna forma, lo protegiese. Hoy nos encontramos con que el ferroca-

rril, como aquí se ha dicho, tiene unas tasas de participación del 8 ó 9 por ciento, tanto en viajeros como en mercancías, y si desde el Ministerio no vemos interés en potenciarlo de una manera legislativa, la verdad es que nos sentimos un poco escépticos ante los resultados de la tamaño inversión que se va a realizar.

Por tanto, me estoy dirigiendo en este momento al señor Ministro, le preguntamos si es posible que esta Ley de Bases de Ordenación del Transporte se tenga en cuenta, porque consideramos que es fundamental.

A partir de aquí, yo haría una serie de preguntas. No hemos leído lo que dentro de esta síntesis que hemos recibido existe. No hemos podido hacer ningún análisis y, naturalmente, no podemos decidarnos a manifestar una opinión al respecto, pero sí vamos a decir que necesitamos conocer el exacto papel de las inversiones y que no quisiéramos que se desviaran gastos ordinarios de explotación, quizá con la sutil diferenciación entre reposición de activos y amortización. Esta podría ser una pregunta.

La siguiente pregunta podría ser: ¿Qué supone la Ley General de Bases para tener esa previsión de protección al ferrocarril? Si desencadenamos esa enorme inversión, ¿no estaremos sobredimensionando la empresa en estos momentos, o en el periodo de que trata el plan?

Otra cuestión, digamos que afecta más interiormente a la hora de confeccionar toda una serie de trabajos de cara a la realización de los proyectos, es si el estrangulamiento del ferrocarril y la insuficiencia de la oferta, que no está en la falta de capacidad de líneas, sino en la explotación adecuada de las instalaciones existentes, que, de alguna manera, están infrautilizadas justifican, a juicio del señor Presidente, que se incremente la inversión.

Otra pregunta es: esta nueva singladura que abre el señor Presidente, ofrece en principio cierta confianza, pero ¿ello supone que la gestión inversora se desarrollará con participación del personal y con información a los sindicatos?

La siguiente: ¿Piensa el señor Presidente adoptar medidas para reducir las desviaciones de ingresos del transporte hacia otras empresas privadas, como son el caso Talgo, Transfesa, Semat, etcétera? ¿Qué piensa el señor Presidente respecto al incremento de los gastos? Hemos observado, a través de las memorias anuales, que se achaca el incremento del déficit,

coyunturalmente, a los gastos de personal, pero también hemos visto un incremento excesivo de materiales y varios, que pasa de un 18 por 100, en 1974, a casi un 30 por 100 actualmente.

En cuanto al Plan General, en relación con las inversiones privadas, ¿qué atención cuantitativa y cualitativa?, ¿qué demanda se prevé en creación de nuevos servicios?, ¿qué se prevé en seguridad, y, a través de la ordenación del territorio, urbanismo y desarrollo regional, cómo se prevé distribuir la inversión y qué tendencia generadora y estudiada de empleo se prevé?

Por otra parte, ¿qué aspectos sociolaborales atenderá el Plan general más concretamente, aparte de los que hemos escuchado?

Finalmente, congratularnos por haber manifestado el señor Presidente que el tema del Plan general de Ferrocarriles, el tema del ferrocarril en nuestro país es una cuestión de Estado. Nosotros consideramos que, en efecto, es una cuestión de Estado, y por ello consideraríamos que a la hora de la discusión, por ser una cuestión de Estado, fuera también un acuerdo de los Grupos Parlamentarios.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Sapena.

El señor Ministro tiene la palabra y queda autorizado por esta Presidencia para delegar en sus colaboradores la ampliación a alguna de las respuestas.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Muchas gracias. Señor Sapena, muchas de las preguntas van concretamente dirigidas, como es natural, al Presidente de RENFE. Yo voy a hacer una contestación a algunos puntos concretos generales, y después pediré al señor Presidente y al señor Director General de RENFE que le contesten más puntualmente a las cuestiones que ha planteado.

Usted ha dicho que no podemos ser triunfalistas. Estoy absolutamente de acuerdo. No tenemos ninguna razón para ser triunfalistas, y es más, lo que nosotros hemos pretendido hoy es poner en conocimiento de esta Comisión, antes que de nadie, de una forma comprensiva, no exhaustiva, por las grandes dificultades, cuál es la situación de los ferrocarriles, que dista mucho de ser triunfalista.

Lo que he querido es, muy al contrario, decir al pueblo español, a través de su órgano representativo: señores, esto está en una situación complicada. Nuestra acción debe mejorar mucho. Tenemos que hacer un gran esfuerzo entre todos. No se trata de justificar a unos o a otros, ni mucho menos de justificarnos nosotros. Nosotros nos vamos a justificar por el trabajo y por nuestro interés, no por posiciones de pasado.

En segundo lugar, soy partidario de un debate, y por eso precisamente lo hemos traído al sitio natural de los debates: al Parlamento. En vez de hacer una presentación, aunque fuera anticipo del tema, en prensa, nos parecía que la prensa estaba presente aquí y que éste era el sitio donde se debía empezar a hablar. Quiero insistir de nuevo en el carácter de anticipo y no de presentación de un Plan que, lógicamente, vendrá en el momento oportuno.

Hay una cuestión general, que era casi la primera pregunta: se refiere a una Ley de Bases del Transporte. Ustedes saben que mi formación es jurídica y yo creo mucho en la Ley, pero, precisamente por ser jurista, sé que las cosas no se resuelven sólo haciendo leyes. El entender que con hacer leyes se van resolviendo los problemas, es muchas veces una contestación formal a esos problemas, pero las leyes deben atender a las necesidades sociales, tratar de conocer la realidad social y después encauzarla dentro de los marcos jurídicos. Por eso nosotros creemos que, indudablemente, hay que reestructurar todo el régimen jurídico de los transportes y adaptarlo al momento en que vivimos, y al que vamos a vivir, especialmente porque las leyes son para el futuro, pero que no debemos subordinar las actuaciones concretas a las reformas legislativas, sino llevarlas paralelamente. Concretamente, como este Plan se ha estudiado mucho, ha habido una Comisión interministerial que lo ha tratado conjuntamente, se llegó a la conclusión de que, sin excluir en absoluto la regulación general del transporte, no debía subordinarse la puesta en marcha o presentación del Plan a la reforma estructural legislativa, y que incluso lo normal sería que la reforma empezara por una mejora del sistema de transportes más rígido, que es el ferrocarril, para que, dado ese impulso, el régimen jurídico pudiera adaptarse, no tanto a la realidad crítica que hemos hecho, sino a la realidad deseable. Poner

en marcha este tema sería muy positivo para una regulación general jurídica del transporte.

Hay una idea, que es la participación e información, y quiero decir que dentro del régimen o de las ideas políticas del Gobierno, que son sobradamente conocidas y que son las propias de una economía de mercado de tipo occidental y no de un sistema colectivista ni autogestionario, que respetamos, pero que no compartimos; dentro de esas ideas, nuestra posición es la de dar la mayor participación e información de todas nuestras actividades.

A mí me gustaría —pero creo que lo harán mucho mejor los demás— hablar de la atención cuantitativa y cualitativa a la demanda en nuestros servicios y seguridad, pero luego vendrá también la contestación.

Hay, sin embargo, una cosa de la que quiero hablar, quizá no he sido suficientemente explícito, que es de la tendencia de empleo que se prevé. Este Plan debe suponer la creación de puestos de trabajo para 50.000 ó 65.000 personas, como mínimo, cada año de funcionamiento del Plan. No necesito explicar que esto se refiere a trabajo que está en relación con las exigencias de inversión y de puesta en marcha del Plan, y que, además, debe arrojar, como consecuencia del Plan y del mayor nivel y servicios de nuestros ferrocarriles, una creación de puestos de trabajo ya estables, independientes de la marcha del Plan, no en el último momento, sino a lo largo de todo el Plan, que desembocará en la creación fija de, aproximadamente, otros 50.000 puestos de trabajo.

Efectivamente, yo he dicho también —y después lo ha ratificado el Presidente de RENFE— que éste no era un problema de Gobierno, sino un problema de Estado. Un problema de toda la sociedad española. Y que, en ese sentido, nosotros no sólo deseamos, sino que esperamos, que este trabajo sea fruto del acuerdo de todos los Grupos. Creemos que, aunque, naturalmente, el Plan tendrá defectos, seguro que los tiene, se podría mejorar en algunos puntos, y cuando esté terminado, tampoco será perfecto, pero entre todos procuraremos hacerlo lo mejor posible, aunque no va a ser perfecto del todo, y, además, tendrá la flexibilidad que un plazo de doce años exige, con una fijación más concreta en la primera parte, y más flexible en la segunda. Porque, lógicamente, las circunstancias van cambiando y todos sabemos en esta década las

transformaciones que en el campo del transporte y de la energía se han producido, y que tenemos que seguir viviendo.

Lógicamente, en esa intención de crear un mejor servicio, de crear una mejor infraestructura, de dotar al pueblo español de un servicio de ferrocarriles que probablemente va a recuperarse en el mundo entero, como consencuencia de la crisis energética, una mayor importancia, un mayor protagonismo, esperamos —estaba diciendo— que todos los Grupos pongan, como es normal, los intereses del Estado y los intereses de la sociedad española sobre los puros intereses no de partido, sino partidistas.

En este sentido, para nosotros sería una satisfacción muy grande que esto se hiciera con acuerdo general y que, en los momentos oportunos y en la forma legal, existiera la mayor participación y conocimiento por parte de todos los Grupos, de manera que consiguiéramos dotar a nuestra sociedad de un sistema de ferrocarriles que se acerque a lo que demanda. Normalmente las demandas son tan altas que, tal vez aun con el Plan, no llegamos, en el plazo deseable, a lograr esa calidad de servicio que otros países tienen ya. Pero lo indudable es que si no hacemos ese esfuerzo, nos iremos alejando de esa calidad de servicio y, si hacemos el esfuerzo, nos iremos acercando.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Rebollo): Gracias, señor Presidente.

Con sumo gusto quiero contestar a Su Señoría, porque ha hecho unas preguntas, como ferroviario que es, muy atinadas. En primer lugar, quiero tocar el tema concreto sobre el posible desvío de inversiones a explotación por la vía de la amortización. Quiero tranquilizarle en el sentido de que esto no se está haciendo; más bien es posible que se esté haciendo lo contrario —y me explico en seguida—, por las siguientes razones:

Indudablemente, la contabilización del inmovilizado de RENFE se hace en valores históricos, siguiendo el Plan general de Contabilidad. Por consiguiente, no coinciden las cifras de amortización con los valores de reposición del activo. Eso es indiscutible, pero no es algo que

se pueda aplicar sólo a esta empresa, sino a todas, de tal manera que ese capítulo de amortización técnica o industrial que se consigna en las cuentas de la explotación es una fuente de recursos financieros, vía inversiones, pero insuficientemente, porque, como acabo de decir, no se contabiliza el inmovilizado por sus valores actualizados año a año, sino por un valor histórico, valor que debe sufrir una reactualización y que en estos momentos estamos en puertas de pedir al Gobierno la constatación contable de la misma, pero que, de todas maneras, hay que ajustar a la potencia económica del propio Estado.

Digo que si existe alguna desviación es más bien la contraria, porque, como sabe Su Señoría, en la Red y en todas las empresas que hacen inversiones hay una cosa que se llama intereses intercalarios o intercalares. Esos intereses intercalarios no se están contabilizando adecuadamente. Teniendo que contabilizarse en inversiones, se contabilizan en la cuenta de explotación. La contabilización está, y es exacta, pero el contabilizarlo adecuadamente en inversiones disminuiría el déficit final de la cuenta de explotación. Por consiguiente, parece que aquí lo que hay es justamente lo contrario, no un desvío de inversión a explotación, sino una desviación de explotación a inversión.

En cuanto a que no estaremos sobredimensionando la empresa a través del Plan General de Ferrocarriles, yo creo que eso se debe medir en orden a los niveles de calidad; no pidiendo unos niveles de calidad excesivos en el contexto de las administraciones ferroviarias europeas. España es Europa y, sobre todo desde un punto de vista fáctico, España en seguida será prácticamente más Europa con la integración del Mercado Común, y lo lógico es tener unos niveles de calidad que, de alguna forma, puedan codearse, aunque sea en la cola, con los valores de las administraciones ferroviarias. Lo que nosotros pretendemos es un Plan General de Ferrocarriles que tiene como objetivo final situar a la red nacional en el nivel de calidad, frecuencias, etcétera, que hoy tienen las administraciones europeas.

Naturalmente, cuando terminemos el Plan, en 1991/1992, nos encontraremos con que entonces las administraciones europeas estarán más lejos, que no habrán pasado en balde esos doce años para ellas; tendremos doce años de

atraso, pero es que ahora tenemos del orden de 20 ó 25. Entonces, también ese sobredimensionamiento tendríamos que medirlo en el orden económico.

Yo he dicho antes que los estudios del Plan arrojan una disminución del déficit en pesetas del año inicial —en ese caso, los cálculos están hechos en pesetas del año 1980— de 10.000 millones al año, a pesar de que se multiplica por tres el volumen de servicios de la Red.

Yo no sé si ha quedado claro a lo largo de la exposición, primero del señor Ministro y luego mía —probablemente sea defecto mío—, que en la infraestructura hay una falta grave de capacidad. Si utilizamos valores medios y sin ninguna matización, no la hay, pero si utilizamos valores de servicio la hay, y gravísima, porque hay puntos —yo cité unos cuantos— en donde el índice de ocupación pasa del 90 por ciento, y eso es, auténticamente, de colapso.

Hay estaciones —parece ser que yo hablé de ancho y, probablemente, en vez de ancho es largo, según como se mire— que tienen 200 metros. Esto quiere decir que un tren, por mucho que se cargue, no puede pasar en su dimensión de las vías de apartadero que tiene en esta estación, y, naturalmente, significa dividir por dos o tres la capacidad teórica de arrastre que podría tener ese tren de haber distinta infraestructura. También es un punto de colapso.

Si al mismo tiempo eso lo matizamos desde el punto de vista de nivel de servicio, al tener vía única ocurre, como antes explicaba, un montón de incidencias en esa vía única, que, naturalmente, no existirían de tener vía doble, con lo cual ya no nos metemos en la consideración un tanto apriorística y simplista de decir que tenemos tantos kilómetros de vía, sino en la calidad del servicio. Cuando hablemos de regularidad, y en definitiva cuando hablemos de servicio, si esa vía no es doble o cuádruple, en algunos supuestos, si esa vía no tiene una serie de condicionantes técnicos nos servirá mucho menos, aunque, teóricamente, por allí puedan pasar unos tonelajes. Pasarán, pero pasarán con menor regularidad, etcétera.

En cuanto a la participación del personal e información a los sindicatos, por supuesto, ratifico una vez más las dos cosas; aunque no tiene demasiado que ver con el Plan General de Ferrocarriles. Esto no tiene demasiado que ver con la presentación, que no es éste el momento (es

una información sobre el Plan General de Ferrocarriles), ni con la aprobación del Plan; tiene que ver con la vida de la empresa y con unos modos democráticos de gestionar cualquier empresa. Es decir, tiene mucho que ver con hacer viable el Plan General de Ferrocarriles y con hacer viable la vida de la empresa, y, por consiguiente, con o sin Plan, esto se va a hacer con seguridad.

Otro punto era el incremento de los gastos de material y varios. El que hayan experimentado unos incrementos en estos cuatro años del 30 por ciento no tiene valor significativo alguno, teniendo en cuenta las tasas de inflación que en los renglones que componen la cuenta de material y varios tienen una incidencia impresionante; es más, la cuenta de material y varios crece por debajo de las tasas de inflación, muy por debajo.

Voy a tomar —sin perjuicio de que por supuesto está a disposición de Sus Señorías una información más completa de más años—, por ejemplo, el año 1979. La cuenta de material y varios asciende a 25.135 millones de pesetas, con un incremento absoluto sobre el año anterior de 2.081 millones de pesetas y un incremento relativo del 9 por ciento. El desglose de sus cuentas y de las cuentas que componen este capítulo es como sigue: energía para usos, 4 por ciento; consumo de material, 22,6 por ciento. Piénsese que todas las tareas de conservación ordinaria de las infraestructuras y del material motor y móvil van a esta cuenta, de modo que el crecimiento de esta cuenta será connatural con una buena conservación de las infraestructuras y material motor y móvil de la red. En consumo de material, que se relaciona sobre todo con infraestructuras, viene toda la reparación de material motor y móvil, que es 13,8 por ciento; toda la conservación de edificios, el 4,4 por ciento (aquí entran las estaciones); cánones, arrendamientos financieros, el 2 por ciento; asistencia técnica, el 4,7 por ciento; gastos complementarios de viajeros y mercancías, el 16,4 por ciento; transporte y fletes, el 1,9 por ciento; ACKA, el 1,7 por ciento, en cuanto que sus gastos van a esta cuenta; gastos financieros, el 4,2 por ciento, 1.047 millones; gastos generales, el 6,3 por ciento, y alquileres y otros servicios del exterior, el 4,2 por ciento.

Comparándolo con el Presupuesto da el siguiente resultado: el Presupuesto, por no cansar

a Sus Señorías, es en todos estos conceptos de 26.441 millones, y el gasto real 25.135 millones. Hay, por consiguiente, una diferencia en positivo, en menos gastos, de 1.306 millones, porcentualmente de un 4,9 por ciento.

El índice de precios al consumo crece en el año 1976 del orden de un 15 por ciento frente a un aumento, en números redondos, del 10 por ciento, que se prevé en el contrato programado, y la realidad es que ha crecido un 9 por ciento.

Otra pregunta es la atención cuantitativa y cualitativa a la demanda. La atención cuantitativa la interpreto en el sentido de las frecuencias, el número de servicios. En el Plan General de Ferrocarriles hay un mapa con todas las relaciones de tráfico actuales y futuras con cada uno de los puntos de la red, pero en números redondos el Plan General de Ferrocarriles persigue multiplicar por tres los servicios y por cinco la capacidad. Creo que con eso se responde a la atención cuantitativa.

La atención cualitativa a la demanda pasa, para mí, por dos parámetros. Primero, establecimiento de una reorganización de los servicios comerciales de la red que no deben crecer, sino que deben ordenarse mejor para tratar de interpretar correctamente los deseos de la demanda, de modo que no esté constituido por una serie de personas que puedan concebir la misión como tratar de vender una mercancía que no es la que el pueblo español demanda, sino justamente al revés.

Diríamos que el motor de arranque de toda la empresa deben de ser sus servicios comerciales, entendiendo que la filosofía de esos servicios comerciales es ser auténtico intérprete de la demanda para trasladarlo al elemento de producción de servicios que es Transportes.

Para mí, la red —trataré de ser muy breve en el esquema de organización— es un poco un pentágono que tiene en un extremo el elemento o el área de producción-ventas, en cuyo extremo, o en cuyo área, tienen que incardinarse las direcciones de comercial-viajeros y de comercial-mercancías que tienen técnicas y exigencias completamente distintas (permítaseme decir, gráficamente, que son negocios distintos con un tratamiento diferente, y creo que esto ha quedado también puesto de manifiesto a lo largo de la exposición anterior), y la dirección de transportes, que es el elemento que produce el

servicio del que esa demanda tira, interpretando bien lo que pide el usuario.

Al servicio de eso, que es el centro motor de toda la empresa, tiene que estar un área de inversiones y un área de conservación, entendiendo que la economía del país no está, de ninguna manera, para hacer consumismos ferroviarios. Es decir, si esta locomotora no funciona, pues que se tire y se compra otra. Tendremos una locomotora mejor, mucho más nueva, pero sólo una, cuando necesitamos tener muchas. Si adquirimos locomotoras, pero conservamos bien las que tenemos y conservamos bien la vía, aunque tengamos que renovar, doblar y electrificar tramos, entonces mejoraremos nuestro nivel de calidad a través de una buena conservación y utilizaremos mejor los recursos, para inversiones nuevas, que se nos dan. Con esta explicación ya tenemos tres puntos.

El cuarto punto sería el área de personal, y el quinto punto el área financiera. Todos los puntos están interrelacionados, pero, para mí, todos ellos también se dirigen y tienen su única razón de ser en el primero: el área de producción-ventas o de ventas-producción. Aquí hay una interrelación: no se puede vender más de lo que se produce, pero es que no se puede ni se debe producir más de lo que se quiere que se produzca. Este es el esquema de organización que actualmente tiene la empresa.

En estos dos meses que llevo ya he introducido incluso algunos retoques que van exactamente en esta línea y con esta filosofía. Esta es una de las coordenadas de atención de la demanda que va, cualitativamente, como el señor Sapena decía. Otra coordenada a la que aludía yo, y antes que yo aludía el Ministro, es establecer primero unos niveles de información general al pueblo a través de una cuenta de resultados que entienda la gente, a través de una explicación exhaustiva de cada uno de sus renglones, y después referirme ya al servicio a través de unas islas de información en las grandes terminales, donde la gente sea recibida con educación, con eficacia y sin demora, a través de unos servicios telefónicos que funcionen inmediatamente, a través de lo que se llama atención al viajero, a través de un conjunto de cosas que se traduzcan en que todo el personal que se relaciona directamente con el viajero esté presidido por una exquisita amabilidad.

Repito que esto significa también que, a tra-

vés de Sus Señorías, el pueblo español comprenda mejor a los ferroviarios para que nosotros podamos, de alguna forma, no tener que pasar tan malos tragos al servir al viajero, y que esos malos tragos se traduzcan en que, a veces, nos encerremos en nosotros mismos, precisamente por falta de comprensión, y así, probablemente, se produzca un círculo vicioso, no probablemente seguro. Hay falta de comprensión porque ha habido falta de información, y una cosa se interrelaciona con otra. Bueno, pues esto se acabó. Esto está denunciado y me alegro mucho que esté aquí, y nuestra política, desde ya, será de atención al viajero y, al mismo tiempo, tratar de conseguir, con la humildad política de los hechos diarios, que el viajero se acerque más a RENFE y la comprenda mejor.

En seguridad y explicitando más, yo me referí al CTC, que es propio de las vías únicas, como Sus Señorías saben; al bloqueo automático, que es propio de las vías dobles; al sistema de seguridad de frenado automático ASFA; al teléfono tren-tierra, del que ya se dio la orden de ponerlo en toda la extensión, y a que para evitar discusiones y, sobre todo, para tener una información puntual de lo que pasa en cualquier accidente que pueda ocurrir, queden grabadas las conversaciones de servicio entre las estaciones y los puestos de mando, y no debe haber más conversaciones que las de servicio; por supuesto, todas las conversaciones. Estas son algunas de las medidas que ya están en marcha, incluso sin Plan General de Ferrocarriles.

Después, el punto de distribución regional es muy difícil de hacer en niveles de inversiones; lo que sí es muy difícil de hacer, y se ha hecho, es en niveles de servicio. Entonces, lo que pretende el Plan General General de Ferrocarriles es que los niveles de servicio de toda la Red sean homogéneos, es decir, que no haya valles, y no los va a haber en orden a que haya desatenciones de la demanda.

Esto, naturalmente, se traduce en una serie de inversiones cuyas cifras en estos momentos yo no tengo; unas cifras de inversiones en cada una de las regiones o de las zonas, pero que en sí mismo significarían poco si no se tienen en cuenta los puntos de congestión que pueden influir en esas regiones, aunque estén situados geográficamente en otras, y, al mismo tiempo, el hecho evidente de que hay un conjunto de inversiones en marcha a lo largo de todos estos años

que han beneficiado a algunas regiones más que a otras por razón de las exigencias del tráfico ferroviario, y que habría que sumar para tratar de dar una consideración desde este ángulo de vista, que, repito, no es la filosofía básica del Plan. Este no es un Plan de desarrollo regional, es un Plan de Desarrollo de los Ferrocarriles al servicio del desarrollo de las regiones.

Sobre el empleo, ya contestó el señor Ministro hace un momento. Los aspectos socio-laborales que se contemplan en el Plan se contemplan como instrumentos de una política de personal, pero la política de personal de ninguna manera puede meterse en un Plan que fundamentalmente es un Plan de servicio de inversiones, que tiene que estar por encima impregnando toda la filosofía de desarrollo de ese Plan.

Pero yo me referí a gabinetes sanitarios, a centros de información; por ejemplo, a detalles como el de las siete mil viviendas que están contempladas para los agentes de la Red, dormitorios, etcétera, de tal manera que se cubran totalmente las necesidades de servicio que hay en ese sentido.

Finalmente, las empresas privadas y el posible desvío de ingresos de RENFE hacia las empresas privadas. Yo voy a referirme a TRANSFESA. En primer lugar, TRANSFESA es una sociedad anónima por acciones, en la que RENFE no tiene ninguna participación ni ninguna otra administración ferroviaria europea. Es una empresa europea, transespañola, que pretende colocar los agrios en el mercado europeo con vagones de su propiedad. Entonces, está sometida al mismo tratamiento que cualquier propietario de vagones particulares, exactamente al mismo; al Reglamento de Régimen de Explotación de Vagones de Propiedad Particular, que es público, que está aprobado oficialmente desde hace años por RENFE; documento cuyo cumplimiento controla la Dirección Comercial.

Las tarifas de transporte internacional se fijan por campañas, no se fijan exclusivamente por una administración ferroviaria. Como saben Sus Señorías, esto obedece a una reunión internacional, estableciéndose el documento que fija las mismas, llamado Iberia-tarif, y esto es algo donde intervienen la Administración ferroviaria española y el resto de las administraciones por cuyo territorio tiene que pasar esa circulación de trenes.

El TALGO. El material TALGO es propiedad de RENFE, y lo que hay con la empresa TALGO es una tarea de conservación, de reparación y de mantenimiento, regulando las prestaciones con un contrato cuya última fecha es 13 de julio de 1978, que indudablemente mejoró la posición de RENFE en relación con los contratos anteriores, como lo prueban las siguientes ventajas: homologación de los sistemas de contratación de RENFE, mantenimiento de un alto nivel de calidad en el servicio, limpieza, disponibilidad del parque en unas exigencias altísimas (es decir, que en ese contrato se establece, con las penalizaciones correspondientes, que la disponibilidad del parque TALGO debe de ser de, al menos, el 90 por ciento de media anual), menor precio de asistencia técnica que en 1979 (es decir, comparativamente supone un ahorro de 300 millones de pesetas).

Tampoco se trata de ningún contrato excepcional, porque contratos de mantenimiento los hay también, además de con TALGO, con otras empresas, y están perfectamente, en estos momentos, en línea con él. Pero no es una empresa de transportes, es una empresa de conservación, de mantenimiento del material, que, repito, es de RENFE.

Coches-camas. Es un contrato de prestación de servicios fundamentalmente, y está en línea con lo que coches-camas tienen con el resto de la administración europea, fundamentalmente con Francia y Portugal, como las grandes terminales de lo que significa la red europea. La responsabilidad y dirección del servicio es de RENFE, y es un contrato normal también.

SEMAT es una sociedad anónima, con un parque de 639 vagones destinados a transporte de automóviles, donde RENFE tiene una participación accionarial del 15 por ciento. Se rige por el régimen de vagones de propiedad particular, que es un documento general para todos los propietarios, y su relación les viene regulada por contratos comerciales análogos a los de otros prestadores, y anualmente, en las revisiones que se realizan por la Dirección Comercial, la posición de RENFE trata de irse mejorando, siendo esta dirección la que con la misma tónica se utiliza con otros clientes, negocia los convenios anuales y los casos de tráfico impuntual que puedan presentarse.

Para terminar, en cuanto a la cuestión de Estado y al acuerdo de grupos, yo diría que esto

todavía es más importante y, además, en el propio Plan se contienen instrumentos que lo van a hacer muy necesario, porque no se trata de un acuerdo, más bien de acuerdos en plural. Porque el contrato del Plan General de Ferrocarriles, que es de doce años, naturalmente va perdiendo vigencia y concreción a medida que nos separamos del momento inicial. Porque prever minuciosamente doce años es un disparate; entonces se articula mediante contratos-programa cuatrienales de los que tiene que darse cuenta al Parlamento y además información cumplida anualmente de lo que va ocurriendo en cumplimiento de ese Plan General y ese contrato-programa cuatrienal, al lado de naturalmente presentar el balance y la cuenta de pérdidas y ganancias de la empresa. Por consiguiente, habrá no solamente acuerdos, sino control de las Cámaras en orden a cómo se va a desarrollar el Plan General de Ferrocarriles.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. Si me lo permite el señor Gracia, aunque haya pedido usted la palabra, primero se la cedería al señor Rodríguez Contreras, que forma parte de su Grupo, y como forma parte de la Mesa puede luego reincorporarse. Tiene la palabra el señor Rodríguez Contreras.

El señor RODRIGUEZ CONTRERAS: Gracias, señor Presidente. Señor Presidente, señores Diputados. Creo que estamos básicamente de acuerdo en la importancia máxima que tiene este Plan que hoy se nos acaba de presentar. Lo único que ocurre es que una cosa es predicar y otra dar trigo. De todas maneras, señor Presidente, señor Ministro y señor Director General de RENFE, lo que sí es cierto es que ustedes han venido hoy a hacer una sembradura de ilusiones. Esto es conveniente agradecerlo, por lo menos personalmente yo lo agradezco.

Mi pregunta es muy escueta y va a ser simple. En una información aparecida en «Diario 16» de la última semana, se cuantifican las inversiones regionales sobre el futuro Plan, y, más o menos ateniéndonos a tal información, hemos entresacado lo siguiente: para Cataluña, 94.500 millones de pesetas; para Logroño, 18.000 millones de pesetas; Navarra, 15.000 millones de pesetas; Madrid, 43.000 millones de pesetas; Extremadura, que en todo caso es, superficial-

mente hablando, bastante más extensa que todas las regiones que hemos mencionado, solamente 16.000 millones. Teniendo en cuenta la función social que aquí se ha explicado larga y extensamente, el estímulo desarrollista, la búsqueda del equilibrio regional, etcétera, que ustedes han estado comentando muy largamente durante toda la mañana, yo pregunto qué índice se ha tenido en cuenta para la aplicación de tales cifras, y en el fondo, como extremeño, entiendo que más que acusar un acercamiento interregional y una cierta nivelación, ya que también pretendemos buscar acercamiento con Europa, me parece un contrasentido que tenga un trato tan desigual Extremadura con el resto de las regiones. No veo por dónde se va buscando esa solidaridad de la que a todos se nos llena la boca.

Por otro lado, aprovecho la ocasión para pedir si se me puede informar, aunque sea muy taxativamente y animado por el ejemplo de los compañeros de Santander, sobre aquella ya famosa pregunta que hice hace largo tiempo, y que fue incontestada, sobre el ferrocarril de Villanueva de la Serena y Talavera de la Reina. Hablando del Mercado Común, entiendo que hay otro ferrocarril parado hace muchos años, que es el de Villanueva del Fresno, que nos acerca a Portugal. Como Portugal se prevé que también va a entrar en el Mercado Común, a ver si se contempla en este Plan alguna actuación sobre los mismos.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): En primer lugar, agradecerle sus palabras y volver a insistir en que no acabamos de presentar el Plan. Les ruego, por favor, que no olviden nunca que esto es un anticipo, no la presentación del Plan.

Estoy de acuerdo en que es mucho más fácil predicar que dar trigo, pero primero hay que sembrar para después recoger, y vamos a hacer el esfuerzo para que la cosecha sea útil para todos y, naturalmente, ése es un compromiso por el que hay que juzgarnos después.

Decirle también que si el Plan tiene un objetivo es, precisamente, tender a una mayor igualdad de los que son desiguales, y Extremadura es

una de las zonas que son desiguales, estamos absolutamente de acuerdo con él; existen unas dificultades o defectos de comunicaciones muy notables, mayores que en otras regiones.

La extensión territorial no es el único argumento —no ha dicho él tampoco que sea el único argumento—, la movilidad de la población, la cantidad de población, todos esos datos son importantes.

Antes hemos dicho, me parece, tanto el Presidente de RENFE como yo, que naturalmente la distribución material de las inversiones sobre el suelo de una provincia es un criterio equivocado —de ahí pueden venir esas cifras—; es un dato más a tener en cuenta, desde luego, pero es un criterio equivocado, porque, naturalmente, para la comunicación de una región, de una provincia o de una zona, es tan importante lo que se hace en ella como lo que se está haciendo en Toledo, por ejemplo; es decir, en la zona central. En el caso de Extremadura, porque en una red de comunicaciones no sirve de nada la instalación separada si no está firme.

Entonces, esas cifras —que seguro que son correctas en un sentido, no quiero discutir las— se referirán a inversiones directas de terminales, de modificaciones, de alteraciones, de cambios de vías, de reforzamiento de estructuras dentro de Extremadura; pero, lógicamente, tanta importancia como eso pueden tener las inversiones que se hagan —como ha explicado el Presidente de RENFE— en el Norte en la zona de centro que, lógicamente, comunica con Extremadura, en la zona de Castilla-León del Norte, en la zona de Andalucía del Sur.

En los temas concretos le cedo la palabra al Presidente para que le dé contestación.

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

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Rebollo): Lo que nosotros hemos pretendido, como trataba de explicar antes, es, efectivamente, un nivel de servicio homogéneo con el resto de las regiones.

En estos momentos los tiempos de viaje en los trenes de largo recorrido diurno son entre Madrid y Cáceres de cuatro horas treinta y siete minutos; pasan a ser en el Plan de tres horas. Madrid-Badajoz, seis horas treinta y cinco minutos; pasan a ser en el Plan cinco horas. El

número de servicios diurnos de largo recorrido por sentido —es decir, que las cifras que voy a dar hay que doblarlas— que en estos momentos es tres, en Extremadura pasan a ser cinco. El número de servicios nocturnos que es dos pasa a ser de tres.

En cuanto a los servicios regionales es un análisis muy minucioso, no quiero cansarles a ustedes, pero, en definitiva, los objetivos de servicios para Extremadura son los siguientes: en diurnos, incremento del 67 por ciento, con una reducción media del tiempo del 33 por ciento. En largo recorrido nocturno, incremento de la oferta en un 50 por ciento, pasando a significar las plazas acostadas el 52 por ciento, frente al 14 por ciento actual. En trenes regionales el número de servicios aumentará en un 81 por ciento, con una reducción del 46 por ciento en los tiempos medios de viaje. El material de viajeros de largo recorrido y regionales será climatizado, insonorizado y con alta suspensión. Los plazos de transporte de mercancías se reducirán a la mitad con la fórmula, además implantada, de plazas garantizadas.

En cuanto a realizaciones físicas se prevé el tratamiento de 81 pasos a nivel y una remodelación y modernización de estaciones de viajeros que se completarán con el capítulo de las mercancías, con la construcción y modernización de terminales de vagón completo, detalles, contenedores y derivaciones particulares. En concreto, se construirá una nueva terminal en Cáceres de contenedores y en Mérida de detalle. Se actualizarán los nudos de Plasencia, Palazuelo, Mérida y otro; se ampliarán o modernizarán las estaciones fronterizas de Valencia de Alcántara y Badajoz.

Las inversiones, efectivamente, sólo de infraestructura en Extremadura, en concreto, tienen que llevar un gran porcentaje de material motor y móvil en virtud de esas tasas de crecimiento; sólo en infraestructura son de 16.200 millones de pesetas. Las actuaciones a corto y medio plazo, que son la principal actuación a emprender próximamente, es la mejora de vías e instalaciones entre Astorga y Los Rosales y las de las líneas de acceso a Extremadura desde Fuenlabrada a Cáceres y Valencia de Alcántara.

La inversión en instalaciones prevista en el cuatrienio 80-83 supera los 2.400 millones de pesetas, y éstas son obras que ya están en marcha con una generación directa de puestos de

trabajo superior a los 300 anuales. A esta cifra habría que añadir la creación de puestos de trabajo indirectos, que representaría otros 100 más.

Algunas cifras significativas: la relación Madrid-Badajoz podrá establecerse con un tiempo de recorrido de cinco horas, y la de Madrid-Cáceres... *(El orador pronuncia unas palabras que no se perciben claramente.)*

Entonces, Cáceres-Badajoz, cuatro servicios diarios por sentido; Ciudad Real-Badajoz, cuatro servicios diarios por sentido; Sevilla-Badajoz, tres servicios diarios por sentido; Sevilla-Cáceres, dos servicios diarios por sentido; Cáceres-Salamanca, cuatro servicios diarios por sentido; Cáceres-Huelva, dos servicios diarios por sentido, y Badajoz-Huelva, dos servicios diarios por sentido.

Para terminar, el día 28 de este mes se pone en servicio el TER Badajoz-Sevilla para mejorar la relación de Extremadura con la región andaluza.

El señor PRESIDENTE: El señor Gracia tiene la palabra.

El señor GRACIA PLAZA: Muy breve porque el tiempo, efectivamente, se está agotando.

Es una pregunta y una petición. La pregunta y la petición están enmarcadas en tres ejes: una carencia, una discrepancia y una preocupación. En cuanto a la carencia, en toda la exposición de motivos, así como prácticamente en todo el Plan, en el análisis que se hace de cómo se ha llegado a la situación, hay una cosa que me llama la atención; no se ha tenido en cuenta en absoluto la política de personal. Voy a explicar bien por qué hago esta afirmación. El que suscribe es Diputado por Galicia, pero es, a su vez, hijo, apadrinado, nieto, becario y ferroviario de RENFE, respectivamente; entonces está bastante bien encardinado en el tema y ha visto cómo a lo largo de estos años se ha pasado de ir al trabajo con un espíritu de servicio, que se anteponía incluso a la familia, a ir a una obligación, y creo que algo habrá tenido que ver con el tema de la situación actual este cambio de postura de los ferroviarios, de los trabajadores en último término, que son los que van a marcar la calidad o que van a poner la guinda sobre el pastel de la calidad en el tema de las comunicaciones ferroviarias.

Una discrepancia. Se ha dicho repetidamente, por lo menos en dos ocasiones, por el señor Presidente de RENFE que el tema no era tema del Plan. Discrepo profundamente. El tema es un tema, o debe ser un tema, del Plan; porque, insisto, es lo que en último término va a dar la calidad de acabado al Plan.

Y una preocupación. Porque si bien discrepando con las anteriores palabras de que no era tema del Plan se habla de 50.000 millones de pesetas, valorar las cuestiones de política laboral y social en millones de pesetas no es suficiente, pero se habla de 50.000 millones de pesetas, y algo se ha dicho referente a viviendas y determinados servicios; hay una preocupación porque las primeras actuaciones en los últimos meses indican que no se va en esa dirección, y me voy a referir concretamente a un ejemplo. Se ha pasado de una política de apoyo y de impulso decidido a poner determinadas dificultades en determinados casos de determinadas cooperativas que estaban muy avanzadas; es decir, frente a lo que se dice de que va a haber 7.000 viviendas, hay, desde los últimos meses, una cierta puesta de dificultades a cosas o proyectos que ya estaban en marcha por los agentes ferroviarios.

Entonces, enmarcado en esta carencia, en esta discrepancia y en esta preocupación, una petición. Como se ha dicho por el señor Ministro que éste no es el Plan definitivo, mi petición es que el tema de política de personal sí esté en el definitivo.

Y pregunto, siempre referido al mismo tema, ¿cómo se ve desde la perspectiva actual el entroncamiento o la incardinación dentro del Plan de la política de personal? Desde la perspectiva y actual, ¿cómo se ve ese entroncamiento, esa ligazón en el Plan General de Ferrocarriles, que por algo, supongo, que será general de la política de personal?

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El señor Rebollo tiene la palabra para contestar.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Rebollo): Gracias, señor Presidente, gracias por la oportunidad que se me da de nuevo para insistir en este punto.

Cuando yo digo que la política de personal no es algo que sea específicamente tema del

Plan, no tiene esta afirmación ningún sentido peyorativo; al revés. ¿Significa la pregunta de Su Señoría, acaso, que si no hubiera Plan General de Ferrocarriles no tendría que haber una buena política de personal? No. Pues por eso yo digo que la buena política de personal tiene que hacerse por encima del Plan, sin Plan y con Plan. Y por eso digo que el Plan General de Ferrocarriles es algo que está presuponiendo una buena política de personal.

Por supuesto, tenga Su Señoría la absoluta seguridad de que en todos los temas de personal se tendrá un cuidado exquisito con Plan y sin Plan. Comprendo que ésta es una afirmación que puede sonar como a genérica. Si nosotros quisiéramos, de alguna manera, reconducir el Plan por esta vía, e incluso hacer demagogia, era muy fácil, porque cuando nosotros estamos hablando de construir o mejorar un taller o un depósito, no solamente podemos referir esto como lo estamos refiriendo al Servicio, sino a trabajar más a gusto en ese taller y en ese depósito. Y cuando yo hablé de 50.000 millones, es decir, de mejorar las condiciones físicas de trabajo, naturalmente que no estaba refiriéndome a ese tipo de cosas, que si influyen en que el ferroviario trabaje mucho más contento.

Por otra parte, si una buena política de personal significa el que, ante las exigencias y calidades que se le van a pedir al ferrocarril a lo largo de la realización de este Plan, haya que cumplir escrupulosamente todas las normas laborales, como el Estatuto de los Trabajadores, etcétera, esto significará —ya está significando en estos dos últimos meses— una incorporación de personal. Esa incorporación de personal a relaciones directas con el ferrocarril se cifra en el Plan General de Ferrocarriles en 50.000 puestos de trabajo. Eso permitirá reducir la incidencia de horas extraordinarias; eso permitirá cumplir escrupulosamente la jornada; eso permitirá que se completen los tiempos de conducción; por eso en estos momentos se han incorporado como personal de conducción más de 600 puestos nuevos de trabajo en estos dos últimos meses; un conjunto de cosas que subyacen en el Plan y que por supuesto están por encima del propio Plan, como lo demuestran estas realizaciones de estos dos últimos meses.

En cuanto a algo tan puntual como la política que se pueda llevar en economatos (que por

algo será el que grandes colectivos, como, por ejemplo, los de la Dirección General de Correos, están pidiendo incorporarse al economato de la Red y no se pide incorporarse a un economato que no funcione), funciona y funciona muy bien. Ignoro —porque tampoco se dan detalles muy concretos y yo le rogaría que si los tienen nos los dé— qué obstáculos ha podido haber en estos dos últimos meses, como podría ser, a lo mejor, el que se haya, en algún producto, rozado la rotura de «stocks», etcétera, pero que, en todo caso, sería puntual. Yo no los conozco, repito. Las instrucciones que tienen dadas los economatos de la Red, que funcionan muy bien, son que todavía aumenten, a ser posible, el nivel de calidad. Son economatos que cubren, prácticamente, todos los artículos de primera necesidad de cualquier clase: electrodomésticos, tejido, calzados, alimentación, etcétera, todo lo que puede necesitar cualquier persona.

En cuanto a la articulación de esa política de personal, yo diría que, en estos momentos, eso sólo exigiría una sesión informativa para desmenuzar cada uno de los puntos en donde esa política de personal ambiciosa va a reflejarse. Lo único que puedo dar aquí — primero porque no hay tiempo material para otra cosa, y no es escabullir el bulto en absoluto— son las coordenadas básicas, que pasan por un mayor diálogo; que pasan por una integración del personal en las labores de gestión de la empresa, sin que, de ninguna manera, se caiga en fórmulas de cogestión, en las que yo no creo; que pasa por un diálogo permanente con las Centrales Sindicales y por el órgano de representación de la empresa, Secciones Sindicales o Comité de Empresa; que pasa por una auténtica transparencia en los datos, empezando por nuestros propios agentes; que pasa por la mejora de las condiciones físicas de trabajo; que pasa por el establecimiento de un salario en su sentido más amplio, y no solamente en las pesetas del sobre, sino en todo aquello que redunde en un nivel de calidad, como, por ejemplo, política educativa, política de vivienda.

En fin, repito, esto es posible que tenga muchos fallos en el pasado. Yo aspiro a que no los tenga en el futuro a partir del presente, y de eso dan prueba ya —una pequeñita prueba— dos meses de funcionamiento, en donde se ha incrementado el personal de depósitos, que hacía falta y se estaban haciendo cosas que, real-

mente, a lo mejor a algunos agentes ferroviarios les podía venir bien, porque ocasionaba más horas extraordinarias, pero que no iban en pro de una política de empleo, ni tampoco en el cumplimiento estricto del Estatuto de los Trabajadores, y ya se han dado pasos para que en los concursos que se están celebrando en estos momentos entre el personal de conducción y personal de depósitos, que es donde más se acusaba esto.

El señor GRACIA PLAZA: Señor Presidente, si me permite podría exponerle la aclaración que me ha pedido. No me refería al economato; me refería a algo que ha tocado en su política de personal respecto al tema de viviendas. Concretamente hasta hace dos meses había una política promovida por RENFE a través de un organismo que se llama PROVI-RED de creación de cooperativas de viviendas para sus funcionarios o para sus trabajadores. Hasta hace dos meses todo eran facilidades, de dos meses para acá todo son dificultades. Me estoy refiriendo a la cooperativa de viviendas de Salamanca, en fase muy avanzada; de Venta de Baños, de Valladolid, en inicio, y algunas más. Me refería a este punto, no al economato.

En cuanto a la última matización, si es verdad que nos llevaría toda una sesión informativa, este Diputado está dispuesto a aguantar una sesión informativa sobre el tema.

El señor PRESIDENTE: El señor Rebollo tiene la palabra.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Rebollo): Política de vivienda. Aunque con detalle yo no conozco este tema, sí conozco las causas indiscutibles del mismo. Llevamos dos meses con un apuro de Tesorería impresionante. Pero lo que puede ser una política de momento, no ya de futuro, es un convenio establecido entre la Caja Postal de Ahorros, que pertenece al ámbito del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la Red en el sentido de facilitar créditos para todos los españoles, pero como para todos no hay, de alguna manera hay que empezar un poco por la casa propia.

En orden a esos créditos para la adquisición de viviendas, tenga la seguridad de que, salvo cualquier pequeño lapso que puede ser debido a que donde no hay harina todo es mohína, no

hay cambio de política en absoluto, sino que, efectivamente, llevamos dos meses fatales.

Yo recuerdo que en pleno veraneo, exactamente el 16 de agosto, me llamó el Director Financiero y me dijo: «No hay ni un duro para pagar la nómina de este mes.» Eso en agosto. Se arregló el tema. Esto pasa muchísimos meses; no es más, en todo caso, que una coyuntura que yo espero y confío que se pueda solucionar, pero no un cambio político. Se ha dado este paso nuevo que es tratar de asegurar vía Caja Postal de Ahorros un hueco para que tengan un trato de favor en el orden en que se vayan atendiendo las peticiones de personal de parte del propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como es el personal de RENFE, al igual que otros colectivos del propio Ministerio. Creo que esto es lógico, porque de alguna manera el propio Ministerio está auspiciando la potenciación de la Caja Postal de Ahorros y, además, está plenamente incardinado dentro de lo que es la política social de esta Caja, porque ninguno de los agentes de la Red son millonarios.

El señor PRESIDENTE: El señor Ramos había pedido la palabra, pero puesto que la Presidencia ha aceptado el criterio del señor Estella de que los Grupos intervinieran de mayor a menor, tendrá que esperar Su Señoría y el señor Fernández la intervención del señor González Vila y la del señor Guardiola, que pertenecen al Grupo Socialista.

El señor González Vila tiene la palabra.

El señor GONZALEZ VILA: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, mi pregunta va encaminada a que, entendiendo que una política de transportes debe ser algo que tiene que estar engarzado, concatenado en sus diferentes variantes, parece que aquí algo falla.

Por una parte, escuchamos un dato interesante respecto a que el transporte de viajeros kilómetro por ferrocarril es 12 veces más bajo que en avión. Recientemente hemos escuchado este dato, que es de mucho interés. Por otra parte, también escuchamos al anterior Ministro de Transportes respecto a la necesidad de no hacer un derroche en el transporte aéreo y concentrar las líneas banderas como IBERIA o AVIACO en grandes aeropuertos; concretamente, se ha hablado de Sevilla y Málaga, se salvaba Almería, y, por otro lado, se nos pone el

ejemplo de Alemania, que tiene muchísimos menos aeropuertos y más diseminados, pero, también, con tráfico frecuente. Pero, y aquí viene la razón de mi pregunta, me parece que falta algo en esa concatenación. Yo pregunto si esta política de aeropuertos se lleva a efecto, ¿cómo se nos garantiza —o de alguna manera tendríamos que haber escuchado aquí que se nos garantizase— una comunicación rápida a través del ferrocarril con estos grandes aeropuertos? Pongo por ejemplo, equiparándolo bajo la perspectiva de Huelva, a un onubense que tenga que ir al aeropuerto de Sevilla y tenga que atravesar de una forma penosa la ciudad de Sevilla, lo que casi casi le lleva más tiempo que todo el recorrido de Huelva a Sevilla; o el caso del lucense que tenga que ir al aeropuerto de Santiago de Compostela. Parece que falta algo, y ésta es la razón de mi pregunta. ¿Significa esto —quiero puntualizar— el cerrar aeropuertos? Como bien decía el señor Ministro, no hace falta cerrarlos, pero sí que las compañías de bandera se concentren en estos grandes aeropuertos. Pero, si esto se hace efectivo, ¿cómo se va a llevar a cabo?

Yo recuerdo, conozco, el caso de Alemania, Inglaterra y Francia, donde coges en una ciudad un ferrocarril y te bajas dentro de un aeropuerto. O sea que si esos países llevan ese tipo de política, a la que se refería recientemente el señor Ministro, supongo que de alguna manera tendremos también aquí la oportunidad de estrechar las comunicaciones del ferrocarril con esos grandes aeropuertos.

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro de Transportes y Comunicaciones tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Evidentemente el problema del transporte, el gran problema del transporte, es coordinar sus diversos modos. Y nos queda mucho por hacer en ese campo, mucho, porque el transporte marítimo y el transporte aéreo han vivido hasta hace dos o tres años exactamente separados del transporte terrestre.

La razón de ser, una de las razones de ser del Ministerio de Transportes, es lograr esa coordinación. Evidentemente, dentro de esa política, no de cerrar aeropuertos, sino de aumentar los esfuerzos de determinados aeropuertos, eso tiene

que significar una unión de los transportes aéreos con los transportes terrestres, con los transportes por carretera y con el ferrocarril. Realmente, dentro de nuestro plan de coordinación está el dar acceso a los grandes aeropuertos no sólo por carretera, sino también por ferrocarril. Eso tiene unas dificultades grandes, porque en la mayor parte de los casos no estaba previsto; es decir, que los trazados de RENFE no estaban pensados, en absoluto, teniendo en cuenta los aeropuertos. Pero la coordinación de estos modos debe significar el que se opte por las soluciones más razonables, y en algunos casos la solución más razonable será, efectivamente, como se ha estudiado, construir un ramal que lleve al aeropuerto, como sucede en algunas de las ciudades a las que se ha referido el señor González Vila. En otros casos ésa será una solución más cara y habrá que coordinar los tres medios de transporte (el ferrocarril, la carretera y el transporte aéreo) para conseguir que las personas puedan trasladarse en ferrocarril y desde allí trasladarse por vía directa, y por una línea exclusiva, al aeropuerto.

No le puedo contestar en este momento —ni tampoco él me lo ha preguntado, lo comprendo— qué se va a hacer en el aeropuerto de Sevilla en relación con Huelva. Ahora, lo que sí quiero decir es que es preocupación del Ministerio el lograr que esa coordinación sea lo más efectiva posible. Concretamente, hablando el otro día de Extremadura también decía la necesidad de crear una red interior que sirva adecuadamente para, sin necesidad de multiplicar aeropuertos, utilizar más adecuadamente los que ahora existen.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. El señor Guardiola tiene la palabra.

El señor GUARDIOLA SELLES: Señor Presidente, señor Ministro, señores Diputados, aunque soy consciente, por las palabras del señor Ministro, reiteradas en varias ocasiones, de que estamos en esta sesión informativa especialmente para hablar de este avance del Plan General de Ferrocarriles, yo me resisto a dejar de plantear algunas cuestiones concretas, ya que además creo que las cuestiones generales son difícilmente planteables, ante el escaso tiempo de que hemos dispuesto para poder siquiera leer el informe que creo que no ha llegado con la premura que sería deseable.

Las preguntas concretas son las siguientes. Dentro del cuadro que se establece en el informe que se nos pasó sobre reducción del tiempo de viaje que se va a conseguir en el largo recorrido diurno, se ve con preocupación, al menos por mi parte, y creo que por parte de la gran mayoría de los parlamentarios que pertenecemos al País Valenciano, cómo el recorrido en el que menos porcentaje de reducción se va a obtener es, precisamente, en el recorrido Madrid-Valencia. Respecto de este recorrido, con un porcentaje de reducción del 28 por 100, que puede ser que tenga posible explicación técnica —para mí, en absoluto, como para tantos habitantes del País Valenciano—, se nos ocurrió que tal vez para compensarlo era conveniente unir estas dos zonas de gran densidad demográfica, como son no sólo Madrid y Valencia, sino todo su entorno, por vía mucho más rápida, como Cuenca. Pero como ya desde hace tiempo se ha estado potenciando la vía Albacete en el trayecto Madrid-Valencia, con algún buen resultado, el último servicio «Inter-city» con buenos resultados, lo expongo con toda claridad, por si tanto el señor Ministro como el señor Presidente de RENFE pudieran explicarnos si nos sería factible reducir más de ese 28 por 100 el tiempo de viaje, planteándose la conveniencia de una unión directa Valencia-Madrid, vía Cuenca. Este sería un tema.

Un segundo tema, que creo que ha salido en la intervención del Presidente de RENFE, es el viejo propósito y la gran aspiración del ferrocarril Linares-Albacete, aspiración que no era Linares-Albacete, sino que era Linares-Albacete-Utiel. Veo en el mapa que aquí se acompaña que esa aspiración se cubre en parte, cosa de la que me alegro, pero no puedo tener una satisfacción plena, porque se queda en Albacete y no se prolonga a Utiel. La pregunta es sobre las razones de esta satisfacción no plena.

Una tercera cuestión es que se ha hablado de la conveniencia de sistemas de reestructuración de la red viaria de nuestro ferrocarril, no en un sentido tan radial, sino en el sentido más periférico. Hay zonas más concretas, como el Corredor mediterráneo, en que parece que no se completa la doble vía en todo su trayecto. Intenciones o criterios que tiene tanto su Ministerio como RENFE sobre la posibilidad de establecer en concreto la doble vía en este Corredor, que presenta especialmente una zona de gran densi-

dad como Alicante-Murcia, que no aparece con doble vía, según los datos que aparecen en este informe, al menos en las previsiones que tiene hoy por hoy, aun siendo un avance y no definitivo del Plan general.

Por último, aunque sé que está fuera de lugar y no dentro del contexto de lo que es una sesión informativa del Plan general, también me resisto mucho a dejar de plantear una cuestión, estando aquí presentes el señor Ministro de Transportes y el señor Presidente de RENFE. Es una cuestión que tiene importancia, porque ha salido en la prensa. Es el famoso viaje de la señora de Suárez de Galicia a Madrid. Parece ser que supuso ciertos gastos que de alguna manera a la opinión pública le sorprendieron. ¿Es compatible esto, desde el punto de vista del reglamento, con los fuertes déficit de RENFE?

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): A veces, en alguna región, se aumenta menos el tanto por ciento de mejoras porque ya tienen una mejoras respecto a las otras regiones. Entonces, si creemos que eso que decimos constantemente de la igualdad, la solidaridad y generalidad, evidentemente de lo que se trata no es de mantener las diferencias, sino, como bien decía el Diputado del Partido Socialista de Badajoz, de ir reduciendo las diferencias.

Realmente, en este momento yo le diría que el mejor servicio que tiene RENFE es el de Madrid-Valencia; mejor servicio, muy reciente, o, si no el mejor servicio de manera absoluta, sí uno de los mejores servicios. Entonces, como el horario y el tiempo empleado es breve, la mejora es más reducida.

En segundo lugar, hay una cosa que en materia de transporte siempre es decisiva, que es la relación espacio-tiempo. Lo que importa no es el espacio que se recorre básicamente, sino el tiempo que se emplea y, a veces, en transportes, la distancia más corta no es la línea recta, porque la orografía manda. Yo no digo que, naturalmente, haciendo un esfuerzo extraordinario no se pueda hacer una vía nueva Madrid-Valencia, a través de Cuenca, mucho más corta, pero, ¿eso sería razonable hacerlo en una distri-

bución lógica de los recursos? Probablemente, no. Lo cual no significa ni abandono ni olvido de esa zona.

En cuanto a por qué no llega a Utiel, lo van a contestar mejor que yo, pero hemos hecho un enorme esfuerzo para unir el Mediterráneo, precisamente con dos zonas nuevas —no lo hemos hecho, se va a hacer—, que es el Cantábrico y Andalucía por vías directas. Esto repercute en beneficio de toda España, no sólo de Levante, como es natural. Y en los estudios que se han hecho, en todos los que se han hecho, que no son sólo nuestros, sino plurales, la conclusión a la que se llega es que si bien es razonable hacer esa inversión nueva para unir Levante con Andalucía, no es razonable llegar hasta Utiel, e incluso sería, de alguna manera, de una escasa productividad o rentabilidad, no económica, sino socioeconómica. Por eso es por lo que en la previsión no se cierra el futuro, pero en la previsión del horizonte de los doce años creemos que lo que se debe hacer es lo que hemos hecho.

En cuanto a la doble vía del Corredor mediterráneo, seguro que le van a contestar con más datos que yo, pero diré que hemos señalado que del 16 queremos pasar a los niveles europeos de 35 y 40. Eso significa naturalmente que queda un 60 por 100 sin doble vía y que las prioridades, que yo creo que favorecen mucho a la zona mediterránea, no significan el cubrir con doble vía toda la zona mediterránea, ¡qué más quisiéramos que hacer eso en toda España! Pero no lo podemos hacer y, desde luego, tengo la impresión de que la zona mediterránea, por razones de estudio técnico, no por ninguna otra razón, queda proporcionalmente mucho más dotada de doble vía que casi todas o muchas de las otras regiones.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Rebollo): Muy brevemente para decir que la relación entre dos puntos no solamente debe tener en cuenta, como decía el Ministro hace un momento y en la misma línea, la distancia siempre, sino también los flujos de tráfico que el paso del ferrocarril por uno u otro lado, por una u otra línea, significa. Albacete, en estos momentos, es un punto en donde confluyen los flujos de tráfico de la región murciana, e incluso de la región

alicantina y, por supuesto, prácticamente de toda Andalucía que quiere ir a Levante. Por eso es totalmente necesario el hacer el Linares-Albacete, porque si no hay que dar una vuelta hasta Alcázar de San Juan, que verdaderamente hace las cosas mucho más difíciles. Sin embargo, hacerlo por Cuenca —que podría ser una alternativa— es una alternativa que daría mucho menos servicio. Aunque específicamente atendiese más y mejor a Cuenca, no atendería más y mejor a todos los flujos de tráfico que se producen en esa zona, y entonces Madrid-Valencia tendría un recorrido más corto, aunque con muchas más dificultades orográficas, pero tendría mucho menos nivel de servicio público atendido. Lo prueba el hecho de que por Cuenca —aunque todo esto son cifras relativas, son cifras, datos—, por ejemplo, la relación entre Madrid-Valencia a través del antiguo Talgo que pasaba por allí tenía dieciséis personas que se subían y bajaban a Madrid o Valencia por día desde Cuenca. En cambio, el núcleo de Albacete, no sólo porque Albacete demográficamente es más que Cuenca, sino porque es todo un nudo ferroviario, nudo en el sentido de concentración ferroviaria de flujos, lo hace más viable. Entonces los esfuerzos inversores se han volcado en esa vía y por eso el «Inter-city» —y aprovecho la pregunta para decir que el «Inter-city» se critica para decir que por qué no se llama «Entre-ciudades»—; «Inter-city» es un término acuñado y homologado por la UIF. «Inter-city» se llama en España, Italia, Francia y Alemania. El hecho de que se haya homologado este tren entre Madrid-Valencia, que es el núcleo que funciona en estos momentos, por la Unión Internacional de Ferrocarriles, dice mucho en relación con la calidad de la vía, electrificación, tiempos de viaje, etcétera.

Por eso, como decía el Ministro, en cuanto a la doble vía del Corredor mediterráneo, he de decir que la doble vía se completa hasta llegar a la provincia de Alicante, y la unión entre Alicante y Murcia se electrifica, y esto obedece, pura y exclusivamente, a niveles de tráfico. En el momento en que los niveles de tráfico —el Plan no es un plan cerrado— estén exigiendo otra cosa, se hará esa otra cosa. Pero adelantarnos cuando hay en estos momentos niveles de tráfico desatendidos ahora mismo y en las previsiones lógicas de futuro, no nos parece en un orden de prioridades de recibo. Aunque, repito, al

electrificar se puede permitir el que las circulaciones aumenten enormemente y se pueda unir desde el Sur, desde Gandía, hasta el Norte del todo, hasta Por-Bou, la vía doble con todo el cinturón negro, desde el punto de vista ferroviario, rodeando las zonas de Tarragona y Barcelona, donde hay vías dobles en profusión. Finalmente, el viaje de la señora del Presidente Suárez. Me alegro de que me haga esta pregunta, porque son de esas cosas que saltan a la prensa y quizá no han tenido una respuesta adecuada, porque nunca la respuesta se lee tanto como la pregunta, sobre todo en este tipo de temas que, con todos los respetos, tienen en muchos casos —no en todos— un cierto nivel de demagogia.

¿Por qué hubo doble tracción? Porque la doble tracción depende pura y exclusivamente de la dimensión del tonelaje que tiene que arrastrar la máquina. La doble tracción en relación con Galicia, y sobre todo en el verano, es frecuente por la propia orografía gallega. De modo que ese día y muchísimos más días (y no hay más que acercarse a verlo ahora mismo) hay doble tracción. Es una de las cosas. No se puso doble tracción porque se enganchara el coche donde viajaba la familia del Presidente Suárez, en absoluto.

Segunda cuestión: no se colocaron locomotoras a lo largo del camino para posibles averías en un orden distinto del que se colocan siempre, y cualquiera que viaje, que tenga la curiosidad para poder salir al paso y convencerse eternamente de que esto es así, podrá ver cómo en los nudos ferroviarios siempre hay locomotoras de servicio y está establecido en la reglamentación de RENFE, y, por supuesto, en algo tan complicado como es la comunicación con Galicia y Madrid, que no tiene una vía totalmente electrificada, etcétera. Ahí, naturalmente, tiene que haber locomotoras para el servicio, viaje la familia del Presidente o no.

En tercer lugar, que se había parado un tren. Las señales de ese tren —y eso da un poco la orientación de lo que es el comentario—, ese tren ese día no circulaba; pero no de una forma anómala, extraordinaria y rara, sino que es que ese día no tenía que circular. Era un tren de mercancías que sólo circula determinados días de la semana, y en ese día no tenía que circular, en esa semana, la anterior, la siguiente, el mes próximo y el otro. Esto es así y la respuesta de RENFE se dio en ese sentido. Pero, lógicamente,

cuando algo salta a la prensa y salta algo que tiene cierta dosis de sensacionalismo y que prende en muchos espíritus con facilidad, desgraciadamente la respuesta ya no se lee igual, o porque no la colocan en el mismo sitio o por las razones que sea; pero tenga la seguridad de que es así, y prueba de ello es que sería ridículo que desde RENFE se programase un viaje de ida y un viaje de regreso con características distintas. En el viaje de ida, ese tren tuvo un retraso de hora y media y se tomaron exactamente las mismas precauciones que en el viaje de vuelta. Lo que pasa es que esto, al revés, naturalmente, que cuando decimos que el porcentaje de regularidad en estos momentos es del 70 por ciento, y concretamente en ese mes se había conseguido llegar casi al 80, y son datos perfectamente constatables; esto no quiere decir que todos los trenes lleguen siempre tarde, puesto que si el 70 por ciento llegan regularmente, quiere decir que en el orden estadístico el tren de ida llega con hora y media de retraso y el de vuelta no, pero porque estadísticamente es así y éstas son las tres razones: el tren que no existía, la locomotora que existe, y cualquiera de ustedes que suba al tren —y súbanse mucho, por favor— lo puede comprobar, y la tercera, la doble tracción.

Por ejemplo, en Asturias, la doble tracción se lleva todos los días, porque hay que subir la rampa de Pajares y además es una técnica de casi todos los ferrocarriles. Hubo una época en que se compraron muchas locomotoras de gran potencia, pero eso da mucha menos versatilidad porque para el viaje de retorno, que se hace en mercancías en vacío, es un despilfarro de energía llevar una gran locomotora. Entonces se llevan dos para el viaje de ida, que va más lleno, y se puede quedar una, lo cual tiene más versatilidad, y regresar sólo otra arrastrando la misma composición, pero con menor carga.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor Ministro de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Señor Presidente, sólo unas palabras. He querido que contestara el Presidente de RENFE porque era una cuestión técnica y no quería darle otro carácter, pero hay una cosa de las que ha dicho el señor Diputado que quería señalar.

Ha hablado del déficit de RENFE. Señores,

creo que está justificado lo que yo decía antes del déficit de RENFE. Hasta para esas cosas que no tienen ninguna base real se vuelve a emplear contra RENFE el déficit de RENFE, que no es tal déficit en el sentido de explotación. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Peinado.

El señor PEINADO MORENO: Muchas gracias, señor Presidente. Muy brevemente, para volver de nuevo, con el permiso del señor Ministro, al tema del Baeza-Utiel, del antiguo Baeza-Utiel, como ha dicho. No voy a entrar en el fondo de la cuestión porque, entre otras cosas, dentro de unos días tendrá que enfrentarse con los Senadores socialistas de Albacete, Jaén y Valencia en una interpelación que han presentado en el Senado.

Pero en esta sesión informativa sí quisiéramos recibir dos respuestas más concretas a todo este tema.

La primera, porque me parece que se ha dado a medias la respuesta a mi compañero respecto a si la decisión de no hacer el tramo Albacete-Utiel está ya cerrada por parte del Ministerio o si, al menos, piensa oír previamente la voz de las provincias afectadas. En concreto, sería muy interesante conocer cuándo va a conceder el señor Ministro la entrevista que los Presidentes de las Diputaciones de Albacete, Jaén y Valencia, todos ellos de mi partido, tienen solicitada desde hace tiempo, parece que sin respuesta alguna.

En segundo lugar, también quisiéramos saber no ya cuándo van a comenzar las obras —la historia de este ferrocarril es algo tremendo—, pero si, al menos, si el Ministerio tiene previsto en qué año se van a incluir en los Presupuestos Generales del Estado las partidas correspondientes.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Yo no me voy a enfrentar con nadie. Voy a contestar, como es natural, a lo que me pregunten, y con mucho gusto, además.

En cuanto a que si ésta es una decisión cerrada, no; es una decisión. Las decisiones no cubren nunca todos los futuros posibles; cubren lo que es, dentro del futuro previsible, el horizonte de los doce años que cubre el Plan, y lo cual no significa que no tengamos mucho gusto en oír a todo el que nos quiera hablar de temas que le preocupen en materia ferroviaria, y mucho más a los Presidentes de unas Diputaciones.

En cuanto a cuándo les voy a recibir, pues inmediatamente. Quiero decir que me parece que existe una carta reciente, de hace diez o quince días, de los Presidentes de las Diputaciones, y está preparada la contestación en el único sentido lógico, que es el de recibirles y hablar con ellos.

En cuanto al alcance de las cosas que usted pregunta, lo que pasa es que han sido contestadas públicamente —naturalmente, no hay por qué conocer todas las contestaciones públicas— en el sentido de que se ha dicho ya cuál es la idea que tenemos respecto a la puesta en marcha de ese tramo Linares-Albacete. La idea es que los proyectos de actuación para la realización de ese ferrocarril estén en condiciones de ponerse en marcha hacia el año 1982. Me parece que esto es exactamente lo que se dijo.

Quiero decirle que el ferrocarril Baeza-Utiel tiene un trazado que ha de ser absolutamente abandonado, según los últimos estudios, en la parte de la provincia de Jaén —no así en la provincia de Albacete, que, también según los últimos estudios, es correcto—, que no tiene que ir por debajo de Baeza, sino que, por razones geológicas, debe ir más al Norte, hacia Linares. Muchas de las obras que allí se hicieron y muchas de las instalaciones que hay allí no sirven, según estudios que no son de este momento, sino que vienen desarrollándose a través de los años. La razón básica es la que decía antes, que es la unión de Andalucía con Levante, que, lógicamente, beneficiaría a la zona por la que transcurre ese trazado, pero el objetivo es unir Albacete con el centro, como nudo de comunicaciones con la zona del Sur.

Yo podría incluso darle datos de inversiones previstas y de lo que significan, pero creo que no hace falta.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra, por el Partido Comunista, el señor Montserrat.

El señor MONTSERRAT Y SOLE: Muy brevemente.

En primer lugar, señalar que estamos todos muy de acuerdo en que estamos ante una cuestión de Estado, ante una cuestión que afecta al sector público, y queríamos dejar muy claro que cualquier utilización del Plan de Modernización de RENFE que estamos estudiando, que vamos a estudiar, no entra, no puede entrar, en las decisiones sobre política de inversiones públicas que se nos anunciaron la semana pasada, entre otras cosas, porque es un Plan que procede de bastante antes, y vamos a dar nuestra conformidad de fondo, de principio, al Plan General de Modernización de la RENFE, con independencia del debate político de la semana pasada, etcétera. Es decir, que no es cuestión de que el Gobierno intente apuntarse el tanto de aumento de inversiones públicas con respecto a un Plan que ya estaba previsto absolutamente antes.

En segundo lugar quiero resaltar el hecho de que es muy importante concretar, y por eso nos alegramos de que haya una programación cuatrienal del Plan, de todo lo que se refiere a los próximos años. Porque después de 1983, evidentemente, pueden cambiar los sectores de la política en este país.

Por tanto, la necesidad de concretar en los próximos años es absolutamente imprescindible, máxime en todo lo que tiene que ver con política de empleo y de generación de empleo fuera de RENFE, y teniendo en cuenta el descenso de empleo que ha habido en RENFE desde el año 1964 ó 1965 para acá, que podría haber sido del orden de 130.000 ó 125.000 a 70.000 que hay ahora; es decir, que es muy difícil ver esta evolución de empleo dentro de RENFE si no está muy desarrollado, muy explicado.

En segundo lugar, la generación de empleo fuera de RENFE es muy difícil que se dé también adecuadamente en un momento en que no disponemos de política de empleo lógica, en que la Universidad está en crisis y la investigación también está en crisis. ¿Qué previsiones hay de estímulo a todo lo que se refiere a investigación y tecnología con respecto al Plan?

Hay otra cosa, que también se ha dicho aquí, que es la ausencia o la insuficiencia de la política general de transportes. No parece imprescindible que exista esta política general de transportes para dar coherencia al Plan; la necesidad de que exista una coherencia con la política de

ordenación territorial. Nos da la impresión de que muchas veces se siguen criterios estrictamente comerciales, y yo quiero poner aquí el ejemplo de las malas condiciones en que se da el servicio a unas expediciones anuales que son las de vendimiadores, que se dan cada año, y en unas condiciones que no responden a esta homogeneidad del servicio que se proclama.

Finalmente, los problemas internos de RENFE, la necesidad de la reforma interna de la RENFE, el problema de las cesantías políticas de los altos cargos de RENFE, la necesidad de remodelar todo esto ante la opinión pública si quiere darse una versión de credibilidad con respecto a la eficacia del sector.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Monserrat.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Me alegro que también coincida el Diputado en la preocupación general de que esto afecta a la nación, que afecta a España entera, que afecta al Estado y que afecta no sólo a esta generación y a nosotros, que vamos a pasar todos no sólo por los posibles avatares de 1983, sino por algo más natural como es el transcurso del tiempo; de aquí desapareceremos todos y España seguirá existiendo y los ferrocarriles también. Me alegro por todo eso. Lo único que quiero decir es que nosotros no queremos apuntarnos de ninguna manera tantos, pero tampoco vamos a consentir que nos quiten los que son nuestros y, por tanto, una cosa es prever o predicar, y otra, tratar trigo; una cosa es hacer previsiones, y otra cosa, cumplirlas, y si logramos hacerlo será un mérito de todos. Nosotros tendremos nuestra parte de mérito, y desde luego a eso no vamos a renunciar; vamos a compartirlo, pero no vamos a renunciar a la parte que nos corresponde.

En cuanto a las cuestiones de personal, yo le diré que, referido a 1980 —se da en los cuadros que les hemos repartido—, han bajado en 10.000 los puestos de trabajo en RENFE; en Alemania, 35.000; en Francia, 40.000; en Italia han aumentado y en Inglaterra han bajado a 32.000. Parece que no es una política de RENFE, sino que dentro de las formas de explotación modernas del ferrocarril significa un uso del personal adecuado. Pero precisamente nosotros tenemos

una cifra bajísima y, lógicamente, en unos ferrocarriles con mejor servicio y calidad, lo que tiene que producirse es un mayor empleo, y eso es lo que deseamos y es lo que vamos a procurar doblemente, desde nuestra forma de entender las cosas, y lo vamos a procurar doblemente, tanto en puestos fijos de RENFE como en los puestos del trabajo al servicio del ferrocarril.

Después, decirle, sin entrar en el tema complicado, que naturalmente hay tecnologías mejores que las nuestras, desde luego que las hay, pero nuestro nivel tecnológico en materia de ferrocarril, comparado con otros niveles tecnológicos en otros campos, es bastante bueno; es mejorable y hay que hacer esfuerzos en investigación, en universidades, en el sector cultural y educativo en general, pero estamos en condiciones de exportar tecnología y productos españoles, naturalmente no al Japón, pero sí a otros muchos países que no pueden recibir una tecnología tan alta como la japonesa y, sin embargo, pueden asimilar perfectamente nuestra tecnología y las soluciones que nosotros estamos dando. El mercado mundial tiene unos niveles de demanda que muchas veces el ser un país intermedio, como España, que tiene una tecnología razonable, hace posible la exportación de esa tecnología a una serie de países que se entienden mejor con nosotros, no sólo por razón de lengua, sino por razón de nivel de desarrollo.

Quiero rechazar el que actuemos por criterios comerciales exclusivos. Yo creo que en RENFE hay que potenciar el aspecto comercial, pero nunca actuar por criterios comerciales con exclusión de criterios generales y sociales.

Y sin entrar en ello, en cuanto a los cargos de RENFE, quiero decirle que todos los altos cargos de RENFE son personas que han vivido en RENFE, que han trabajado en RENFE, y que no han caído allí parachutados. En este momento, yo me atrevería a decir que no hay ni uno solo, y que las dos personas que se sientan a mi lado, el señor Presidente y el Director General, son una demostración bien evidente. ¿Si el señor Presidente de RENFE quiere añadir algo?

El señor PRESIDENTE: El señor Presidente de RENFE tiene la palabra.

El señor PRESIDENTE DE RENFE: Tan sólo, a título de ejemplo, destacar que la expor-

tación de tecnología española es un dato esperanzador; que Brasil y Paraguay están muy interesados en la colaboración técnica española, debido a que son países que tienen anchos de vías distintos, fenómeno que pasa entre el ancho español y el europeo. Esto ha propiciado un avance tecnológico en España para tratar de acabar con los obstáculos que existían, que es la técnica española de ejes de ancho variable. Esto que ya se aplica y que hace que los trenes españoles, prácticamente sin parar, pasen a la vía europea, está siendo ahora mismo demandado por países como Brasil y Paraguay, países que al no tener el nivel de desarrollo de Japón no pueden introducir la alta velocidad, no les importa introducirla, como tampoco nos importa demasiado a nosotros, pero sí pueden incorporar técnica española, que en el terreno convencional está verdaderamente en un grado muy avanzado.

Otra demostración es que, a través del CETI, se está construyendo un prototipo español de tren de cercanías que es francamente revolucionario dentro de la propia técnica convencional. Son trenes de gran capacidad, con una capacidad de frenado y aceleración muy rápida. Como éstos podría citar más ejemplos.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ramos.

El señor RAMOS MOLINS: La primera cuestión es mi satisfacción por la lógica que se aprecia en la exposición de las directrices generales del plan. Pero quiero ahora llamar la atención sobre un aspecto que yo diría que también es una preocupación que debe existir sin plan o con plan.

Indudablemente, aquí se ha mostrado la preocupación por la imagen de RENFE, imagen de cara a la opinión pública, de cara a los usuarios de RENFE principalmente. Yo diría que la imagen de RENFE es de desidia, de desorganización y, en ciertos aspectos, de indisciplina. Esto se puede comprobar por la multitud de cartas que constantemente se publican en los periódicos sobre fallos de RENFE. Y esto no está relacionado con la inversión, por eso digo que no tiene nada que ver con un plan, sino con las cosas que cada día pasan. Daría ejemplos personales, porque yo he hecho en esta legislatura —por no referirme a la anterior— seis viajes

de Barcelona a Madrid y tres de Madrid a Barcelona. Las incidencias de esos viajes son de anécdota continua.

Voy a excluir un viaje con un descarrilamiento en Lérida en que, después de muchas horas, nos llevaron a Tarragona. Esto puede ocurrir. Y otra ocasión en que un vehículo militar había tocado la catenaria, con lo cual también nos detuvimos no sé cuánto tiempo. También puede ocurrir. Pero voy a hablar, por ejemplo, de un viaje en el «Costa Brava Expres», en que el único vagón coche-cama que llevaba no tenía agua y, además, cuando fui al vagón-restaurante hacía tal calor que los empleados estaban fuera, y nos dijeron que hasta que no se refrigerara con la velocidad no era posible entrar. Cuando por fin se refrigeró, en unas condiciones apenas soportables, recuerdo que al día siguiente, cuando fui a desayunar dije: «Creo que se han olvidado de la mantequilla.» Y me contestaron: «Es que se ha derretido y se ha ido a parar a la vía.»

Le hablaría de otro viaje, que fue el primero en que engancharon un coche-restaurante en el expreso Madrid-Barcelona de las 10 y en el que resultó que no se habían fijado que tenía un voltaje distinto, con lo cual se dejaba sin luz a todo el resto del tren. Se hicieron unas maniobras para colocarlo y, al final, les proporcionaron unas velas; pero a la mañana siguiente seguía el vagón-restaurante, no ya con velas, sino con unas lamparitas.

Para no cansarles, creo que con esto ya le doy, por decirlo así, la orientación de lo que quiero manifestarle. En Barcelona se acaba de inaugurar una espléndida estación central. Pues bien, en esta estación central hay un solo andén por el que van los trenes al aeropuerto. Había un letrero que ponía «Al aeropuerto». Se cayó este letrero y ahora todo el que no lo sabe tiene que empezar por preguntar, porque en la pizarra central no hay ninguna identificación.

En otra ocasión, te encuentras con que la taquilla del aeropuerto está cerrada, y cuando preguntas dónde venden los billetes para el aeropuerto, te mandan a otra taquilla donde, a veces, hay sesenta metros de gente esperando, porque es del Suburbano. Ante las protestas diciendo que no es lo mismo perder un avión que el tren del Suburbano, que pasa cada diez minutos, la solución es que se vaya a avisar al inspector y se pague allí.

Otra anécdota de la misma estación. Hay no sé cuantos relojes y cada uno marca una hora distinta.

Por último, otra anécdota; que es de ayer. No sé cómo, los micrófonos se los dan a cualquiera que quiera hablar, porque resulta que allí había un señor al que no se le entendía, con un acento andaluz cerrado que no se comprendía una palabra, con lo cual cada vez que hablaba todo el mundo se preguntaba qué había dicho. Esto es desidia.

Es esta una cuestión de la que yo no sé si se tiene conciencia y que motiva, como se pone de manifiesto en las cartas, el 90 por ciento de las protestas contra RENFE, y también podríamos decir que el 90 por ciento de la imagen que tiene RENFE, porque la gente se crea esta imagen según lo que sufre y lo que ve. Es decir, cuando ve la suciedad de las estaciones, cuando ve chatarra procedente de la primera guerra mundial, que aún están tiradas al lado de la vía. Yo no sé si se tiene conciencia de todo esto, pero, para mí, es un fallo de los mandos intermedios, de los responsables intermedios. No es un fallo del personal en general.

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Quiero decirle, en primer lugar, que todo lo que usted ha dicho, pasa. Basta que lo ha haya dicho usted para que nosotros lo admitamos. Pasan cosas como ésas y peores. Pero lo que es cierto es que usted ha tenido especial mala suerte, porque en nueve viajes le han pasado cantidad de cosas. (Risas.)

Yo diría que las cartas a los periódicos casi nunca se escriben para elogiar. Para casi todo señor que se decide a escribir, en un país tan poco amigo de la comunicación epistolar como es España, se tiene que haber producido un disparo previo, que es su indignación, pues cuando el hombre está tranquilo no escribe nunca en los periódicos.

De todas maneras es de apreciar, y yo agradezco mucho cada cosa que se dice en los periódicos y aquí, y efectivamente eso debe ayudar a resolverlo. Yo espero la intervención del señor Diputado, que es constructiva, aunque pueda parecer anecdótica. Lo que tiende es a

decir que es importante la imagen de RENFE, y la imagen de RENFE, y muchas cosas en nuestro país, se deterioran mucho más por las pequeñas cosas que por las grandes.

Tenemos que ser todos, creo yo, más cuidadosos en todos los niveles con los pequeños detalles. Esa es una de las cosas que más nos diferencia, a veces, de otros países vecinos nuestros que cuidan más el detalle, y, como consecuencia, las imágenes se producen con un resultado más positivo.

He dicho a lo largo de mi intervención que yo no estaba diciendo que RENFE funcionara bien, que la administración fuera perfecta y no tuviera muchos defectos. Indudablemente las cosas pequeñas, de detalle, creo que en RENFE y en todos los medios de transporte, y fuera del campo del transporte, se pueden mejorar con un esfuerzo colectivo, con una colaboración ciudadana. Pensemos lo que es la limpieza de las calles, la limpieza de los ferrocarriles. Yo he dicho muchas veces que no vamos a tener ni personal ni dinero para limpiar si seguimos ensuciando al nivel que lo estamos haciendo, que lo que debemos hacer es educarnos todos y tener más cuidado para ensuciar menos y no tener que limpiar tanto.

En ese sentido, yo rechazaría algunas de las palabras utilizadas, pero sé que lo ha hecho con buena intención y, por lo tanto, no quiero establecer ninguna polémica sobre las mismas. Tenga la seguridad de que tomamos nota de sus observaciones y de que vamos a hacer también en ese campo todo lo posible —se está haciendo, no es una cosa nueva— para llegar a los últimos puntos de donde se reflejan las consecuencias de las órdenes, que es muy difícil, para que la imagen de RENFE no se deteriore por ese aspecto. Nada más. *(El señor Rebollo pide la palabra.)*

El señor PRESIDENTE: Señor Rebollo, es muy tarde.

El señor PRESIDENTE DE RENFE: Es para ampliar.

El señor PRESIDENTE: Amplíe usted lo más brevemente posible, dada la hora. Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor PRESIDENTE DE RENFE: Muchas gracias, señor Presidente. Muy rápida-

mente. En primer lugar, parte de ese material que usted ha tenido la mala suerte de tener que utilizar, debería de estar en el desgüace, quizá desde los tiempos de la segunda guerra mundial, y no lo está por falta de inversiones.

Usted piense, por otra parte, en ese personal que presta servicio con ese material, que todos los días recibe las mismas quejas y no puede dar una respuesta definitiva, porque, efectivamente, aquel material es malo y hay un montón de inversiones detrás del citado material. Y a ese señor, con la comprensión de lo humano, se le agria el carácter y termina respondiendo mal y no funciona como debe de hacerlo, porque el hombre no sabe qué decir, y no se trata de disculpar a nadie, porque hay muchas cosas que arreglar.

El estilo tiene que cambiar. Yo, naturalmente, llevo dos meses en la RENFE y ¿qué significa para mí cambiar ese estilo como Presidente? Pienso que ir a las estaciones, hablar con el personal que atiende a los viajeros, tener reuniones con ellos, incluso personalmente, para dar ejemplo y arrastrar a todos los directivos detrás, tratar de visitar dependencias, porque hay un libro de visitas, y ver si los directivos pasan por allí y estampan su firma. Por otra parte, usted ha dicho algo importantísimo. Dentro de la política de personal hay una cosa que se debe atender prioritariamente, y es el enganche de los mandos intermedios con la red. Tiene que ser algo que gire como una bisagra entre el personal de vías y la alta dirección a través de los mandos intermedios, que son jefes de servicio, inspectores, y en esa política estaremos dando cursos de formación, reciclaje y atendiendo todas estas cosas con el ejemplo.

Tiene usted razón, y lo digo con mucho dolor, pero con mucha esperanza de que las cosas vayan a cambiar.

El señor PRESIDENTE: Para una última pregunta, tiene la palabra el señor Fernández Fernández.

El señor FERNANDEZ FERNANDEZ: Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, agradecer la presencia y la exposición tanto del señor Ministro, como del Presidente, del Director General y del resto de directivos de RENFE, ya que el avance que nos han dado de este Plan General nos va a permitir que, de aquí

a su aprobación, podamos hacer un estudio de la viabilidad de ese Plan y, asimismo, que formemos unos criterios más rigurosos de objetividad.

Quiero aprovechar el momento también para agradecer el tratamiento que en este Plan se ha dado al muro natural que es el puerto de Pajares y que tanta repercusión tiene para el transporte y la economía leonesas.

Entrando en las preguntas, la primera cuestión que quería plantear es una reivindicación histórica en mi tierra, León, que data de más de veinte años y que nos atravesamos a plantear hoy, ya que se aborda desde un Plan General y desde una política del Estado, un Plan para Ferrocarriles Españoles. La reivindicación consiste en la concesión de una línea de enlace entre Sahagún y Burgos, línea que permitiría descongestionar el «cuello de botella» generado en el tramo Venta de Baños-Palencia; vía de enlace que aportaría relaciones entre Galicia, León, Asturias, con el País Vasco y Cataluña, y que en el orden práctico y económico sería una línea corta y barata. Voy a matizar lo que quiero preguntar con respecto a esto: ¿Se ha pensado en esta posibilidad o, por el contrario, está desechada del Plan esta línea que enlaza entre Sahagún y Burgos?

La segunda cuestión parece ser que ya se ha contestado en parte al responder al compañero de Extremadura. La pregunta es: ¿Se prevé en el Plan el arreglo de la línea Salamanca-Astorga o Astorga-Sevilla, línea olvidada entre las que haya y que como dato anecdótico en estos momentos en alguno de sus tramos los trenes alcanzan una velocidad punta o máxima de cincuenta kilómetros/hora, por el degradado estado de la conservación y mantenimiento?

Tercera pregunta. Hemos escuchado en las palabras del señor Presidente de la Red un dato escalofriante: los distintos Organismos del Estado adeudan a la Red 12.000 millones de pesetas aproximadamente, o, lo que es lo mismo, que el Estado no paga a sus empresas públicas. Sería importante conocer el desglose de la deuda por organismos y por conceptos.

Sólo quería hacer estas tres preguntas y nada más.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor PRESIDENTE DE RENFE: Rápidamente diría, en cuanto a la primera cuestión

que se ha aludido, que ese muro natural del Pajares, en parte territorio asturiano y en parte territorio leonés, está previsto en el Plan General de Ferrocarriles la realización de la alternativa del Pajares, pasando por los valles del Torio, en León, y de Aller, en la zona asturiana, con lo cual completamos la vía doble que está en estos momentos a falta del tramo Pola de Bordón (León), Pola de Lena (Asturias).

Segundo, León-Astorga-Ponferrada-Monforte-Orense será vía doble y electrificada. Por consiguiente, eso le dará el máximo tecnológico y, por tanto, de servicio a todas esas relaciones. Venta de Baños-Palencia también es vía doble y electrificada. Con eso, el nudo que se pueda constituir allí desaparece con mucha menos inversión que si se construye esa variante de Sahagún. Como quiera que esto está realizado con la hipótesis de dar el mejor servicio al menor coste, a pesar de llegar a la cifra que pueda asustar un poco de un billón doscientos mil millones de pesetas, se ha buscado esta alternativa, que es bastante más económica que la otra.

Me parece que no había más preguntas; no recuerdo.

El señor FERNANDEZ FERNANDEZ: La línea Astorga-Sevilla-Salamanca.

El señor PRESIDENTE DE RENFE: Toda esa zona se potencia en el Plan.

El señor FERNANDEZ FERNANDEZ: Su estado de conservación es lamentable y en algunos tramos la máxima velocidad de los trenes es de cincuenta kilómetros/hora. ¿Está previsto algo de una manera inmediata?

El señor PRESIDENTE DE RENFE: Está prevista la renovación de vía de toda esa zona y pasar a una velocidad comercial situada entre los ochenta y cien kilómetros, como en el resto de la red; es decir, tratándolo con el mismo criterio homogéneo. Es una línea que no está denominada como red arterial, en donde se pueden alcanzar velocidades de 160 kilómetros/hora, pero es una línea que debe tener velocidad punta de 120 kilómetros/hora y velocidad comercial que se sitúa alrededor de los 90 kilómetros/hora. Prácticamente, se doblará la velocidad, como se ve en la relación de ahorros de tiempo que se contiene en el Plan.

El señor FERNANDEZ FERNANDEZ: La tercera pregunta que le hice se refería a su manifestación de la deuda de 12.000 millones de pesetas de los distintos Organismos públicos. ¿Se podía enviar a la Comisión un desglose de las cantidades que adeuda cada uno de los Organismos y en concepto de qué?

El señor PRESIDENTE DE RENFE: La Comisión debe tener ya la cuenta de resultados y la Memoria del ejercicio 1978 y tendrá inmediatamente la del ejercicio 1979, donde vienen esos capítulos desglosados. Estamos pensando, incluso, en fórmulas que puedan evitar eso. En definitiva, no es que la Red no cobre, sino que cobra tardíamente. Eso produce indiscutiblemente un gasto más fuerte en la Tesorería porque las cantidades son también fuertes.

Estos datos, en parte, ya los tiene la Comisión, e inmediatamente, cuando se reparta la Memoria de 1979, que está en estos momentos en imprenta, se tendrá ese dato, porque es un dato público que todos los años figura en la Memoria, Ministerio por Ministerio.

El señor PRESIDENTE: Antes de levantar la sesión, quería agradecer al señor Ministro y a sus colaboradores, los señores Rebollo y Guittart, ese deseo que han tenido de informar con sencillez, sin recovecos extraños, con luz y taquígrafos, a la Comisión.

El señor Ministro me ofrece las fechas del 2 y 9 para que elijan. Les agradecería a los señores Estella, Sapena y Montserrat nos manifestaran qué fecha les va mejor, puesto que el Grupo Socialista ha reclamado la comparecencia del señor Ministro, quien tiene mucho interés en complacerlo. Además, quedan otras preguntas pendientes, como el tráfico de controladores aéreos.

Tiene la palabra el señor Sapena.

El señor SAPENA GRANELL: Nosotros consideramos que el 2 sería un buen día para reunirse la Comisión.

El señor PRESIDENTE: Creo que no hay ningún inconveniente. Yo no estaré aquí, pero habrá otro Presidente. Esa semana no hay Cortes porque es primera de mes, pero, si no tienen inconveniente, el día 2 es una buena fecha.

El señor ESTELLA GOYTRE: Para nosotros, alejada la sospecha de que el déficit de RENFE no es debido al viaje de la esposa del Presidente del Gobierno, sobre la fecha no hacemos cuestión ninguna. Y nos va bien cualquiera de las dos.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): A mí me es indiferente la fecha que prefieran de las ofrecidas. Lo único que quería decir es que, como hay una petición del Partido Socialista, dadas las características de este Ministerio, si se trata de Comisiones Informativas, preferiría acudir, aunque fueran más, a las Comisiones en las que pudiéramos informar. Ya sé que es una lata dedicar cuatro horas a informar, pero probablemente cada sector del Ministerio exige este tiempo y aún más. De modo que me ofrezco para informar, unas veces por iniciativa nuestra, otras por iniciativa de cualquier Grupo de la Comisión, sobre cualquier cuestión.

Me gustaría que en la próxima Comisión incluyéramos la mayor cantidad posible de temas, para no tenerlos pendientes. Especialmente hay un proyecto de ley sobre el que tengo un gran interés en que no se retrase. Rogaría que se fijara en el orden del día por lo menos para nombrar Ponencia y que pudiéramos empezar a trabajar.

El señor SAPENA GRANELL: Únicamente quería manifestar a la Mesa que, en principio, el día 9 creo que no es fecha hábil porque, al parecer, hay una convocatoria a través del Instituto de Estudios del Transporte.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Los días 9 y 10 hay una reunión en Santiago sobre transporte rural a la que está invitada la Comisión. Es una reunión internacional. Yo espero estar la mañana del 9 en Santiago. Tiene razón el señor Sapena, pero yo había contado con estar la mañana del 9 y volver a las 12.

El señor PRESIDENTE: Si les parece, dentro de estas dos primeras semanas convocaremos una reunión. Ya tendré un cambio de impresiones con los Portavoces de los Grupos.

El señor SAPENA GRANELL: Señor Presidente, Señorías, únicamente manifestar que, a

pesar del anecdotario que ha habido aquí, lo cierto es que la reunión ha sido muy importante, muy relevante; es de las veces que hemos obtenido mayor información.

Ha habido cierta vehemencia por parte del señor Presidente, precisamente por el corazón que pone en sus cosas —yo le conozco a él y a algunos compañeros de la Comisión cuando trabajamos juntos en el proyecto de ley sobre Cuerpos de Correos—, y esperamos, naturalmente con esperanza, que el señor Presidente tome cartas en este asunto tan importante, como es el de RENFE, y queramos convencernos de que así va a ser. Yo, personalmente, creo que

estoy convencido, y a todos, en esta Comisión, nos interesa estar convencidos.

Quiero también decir que debe utilizar a los mejores hombres que tiene en RENFE —los tiene, y muchos, al margen de ideologías y de creencias—, que esto creo que también es importante. Nos tendrá a la Comisión, por parte del Grupo Socialista, naturalmente, a la disposición de RENFE, para que este proyecto importante salga en beneficio de todos. Nada más, y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. Se levanta la sesión.

Eran las dos y treinta minutos de la tarde.

