



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1988

III Legislatura

Núm. 231

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión celebrada el miércoles, 2 de marzo de 1988

ORDEN DEL DIA:

Comparecencias en relación con el Plan de Transporte Ferroviario (número de expediente 201/000001):

- Del señor Director General de Transportes Terrestres, del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Panadero López) (a solicitud de los Grupos Parlamentarios Socialista y Popular) (números de expedientes 212/001020 y 212/001041).
- Del señor Director General de Planificación y Control de Gestión de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, RENFE (Rodes Biosca) (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular, señor Rebollo, del CDS, y Agrupación de Diputados del PDP) (números de expedientes 212/00001043, 212/1035 y 212/001028).
- Del señor Director de la Zona Tercera de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, RENFE (Villaronte Martínez) (a solicitud de la Agrupación de Diputados del PDP) (número de expediente 212/001030).
- Del señor Director de la Zona Cuarta de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, RENFE (Sanz Moliner) (a solicitud de la Agrupación de Diputados del PDP) (número de expediente 212/001031).
- Del señor Presidente de los Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVE (Martínez-Vilanova Martínez) (a solicitud de la Agrupación de Diputados del PDP) (número de expediente 212/001032).

Preguntas al señor Ministro de Industria y Energía (Croissier Batista):

- Sobre cierre del tren de comerciales (tren BK) de la Empresa Nacional Siderúrgica, ENSIDESA (formulada por el señor García Fonseca, de la Agrupación de Diputados IU-EC) («B. O. C. G.» número 143, Serie D, número de expediente 181/000473).
- Sobre el cierre del tren de comerciales de Veriña en la Empresa Nacional Siderúrgica, S. A., ENSIDESA (formulada por el señor Rebollo Alvarez-Amandi, del Grupo Parlamentario CDS) («B. O. C. G.» número 145, Serie D, número de expediente 181/000486).
- Sobre rentabilidad de la instalación del tren BK, de la Empresa Nacional Siderúrgica, S. A., ENSIDESA (formulada por el mismo señor Diputado) («B. O. C. G.» número 145, Serie D, número de expediente 181/000487).
- Sobre estado del proyecto de la línea de 400 KV entre la subestación Aragón en España y Cazaril (Francia), declarado paisaje pintoresco (formulada por el señor Buil Giral, del Grupo Parlamentario CDS) («B. O. C. G.» número 144, Serie D, número de expediente 181/000476).
- Sobre criterio del Gobierno acerca de la controversia suscitada respecto al trazado en suelo extremeño del tendido eléctrico Almaraz-Aldeadávila promovido por REDESA (formulada por el señor Camisón Asensio, del Grupo Parlamentario Popular) («B. O. C. G.» número 145, Serie D, número de expediente 181/000519).
- Sobre planes del Gobierno en relación con el almacenamiento definitivo de los residuos de alta actividad producidos en la central nuclear de Trillo (Guadalajara) (formulada por el señor Ruiz Ruiz, del Grupo Parlamentario Popular) («B. O. C. G.» número 145, Serie D, número de expediente 181/000491).
- Sobre planes y criterios del Gobierno acerca de la construcción de almacenes temporales de residuos de alta actividad (formulada por el señor Grandes Pascual, de la Agrupación de Diputados del PDP) («B. O. C. G.» número 149, Serie D, número de expediente 181/000528).

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

COMPARECENCIAS EN RELACION CON EL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO:

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES TERRESTRES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA Y POPULAR)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías.

Vamos a continuar la sesión con la comparecencia de don Manuel Panadero, Director General de Transportes Terrestres del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a quien damos la bienvenida a esta Comisión. En particular le agradecemos su comprensión y su colaboración, puesto que estaba convocado ayer y ha tenido que volver esta mañana a comparecer en esta Comisión. Muchas gracias.

La comparecencia ha sido solicitada por los Grupos Popular y Socialista. En nombre del Grupo de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Director General, el PTF afirma que la incorporación en el Plan de las

inversiones de ruptura —la variante de Brazatortas, la variante de Guadarrama y la adecuación del triángulo Madrid-Barcelona-Valencia— beneficia a la totalidad de las provincias españolas. ¿Está de acuerdo con esta aseveración tan amplia? ¿Por qué? ¿En qué medida a cada una de dichas provincias? Si no fuera posible facilitar tal información en esta comparecencia, ¿nos podría enviar una justificación posteriormente? ¿Se queda alguna de esas provincias fuera de la órbita de dichos beneficios? ¿Cuál, en su criterio? Todo ello dentro del ámbito de sus competencias del transporte nacional, en este caso el ferroviario.

Una segunda cuestión es que el PTF instituye también que la participación del ferrocarril en el reparto modal resulta afectada por la calidad de la oferta de los modos concurrentes, lo que es lógico desde el momento en que, naturalmente, los viajeros son gente inteligente. Si es así, ¿por qué entonces el PTF no incorpora tal calidad de la oferta en las bolsas de marginación que, por el contrario, crea, como los casos de Cantabria, Burgos, Rioja, Extremadura, Almería, Galicia o Pajares, en Asturias?

El Plan asimismo establece que RENFE dará un trato homogéneo a las distintas áreas servidas y que se establecerán acuerdos con las Administraciones autonómicas y locales para conseguir la colaboración en la financiación precisa. ¿Por qué entonces el Plan no cumple el mandato constitucional de corrección de desequilibrios y, por el contrario, crea esas bolsas de marginación que le he cita-

do? Ya que el Plan, como consta al señor Director General, se apoya exclusivamente en factores economicistas.

¿Qué acuerdos se han programado hasta la fecha, tanto para la ejecución del Plan con esas entidades como para la mejora de explotación?

Otro punto es que el Plan prevé mejoras e importantes reducciones de tiempos de viajes, muy especialmente —dice textualmente— en servicios transversales. ¿Se refiere a los corredores del norte? ¿Ruta de la Plata? ¿Al Santander-Mediterráneo? ¿Qué otros corredores transversales «versus» radiales considera de interés?

La resolución del Parlamento Europeo sobre la red de trenes de gran velocidad (documento A279/87) propone un desarrollo armonioso y de integración entre los diferentes modos de transporte y entre las distintas regiones. ¿Estima que el Plan contribuye a esa armonía?

El señor Ministro de Transportes, en fecha 22 de octubre de 1987, en el Senado, refiriéndose a Galicia, informó que en esta Comunidad las inversiones de infraestructura que se realizan en el Plan son del 8,2 por ciento de la inversión total, cuando la red gallega es solamente del 7,3 por ciento de la red nacional. Nos gustaría conocer este dato en relación a las 17 comunidades autónomas. Creo que hoy va a ser muy difícil que podamos tener ese dato, pero rogaría al señor Director General que, si es posible, podamos contar con él en el futuro, puesto que será del máximo interés para la tramitación del Plan que resta en esta Cámara.

Por último, ayer nos informó su compañero en el Ministerio, Director General de Infraestructura, que los portugueses, al iniciar su corredor hacia Madrid, Barcelona y Francia, se van a ver obligados a montar en Lisboa una especie de zafarrancho al tener que construir una gran estación de nueva planta en la margen izquierda del río Tajo para luego transportar viajeros por ferrocarril a la margen derecha, donde está la verdadera estación de Lisboa, y que todo esto es con motivo del enlace con el corredor que le une con Madrid y, naturalmente, desde Madrid a Francia, bien por Barcelona, bien por Guipúzcoa. ¿Estima que esta alteración del acceso por ferrocarril a Lisboa está motivada o forzada por las decisiones que se incluyen en el PTF español?

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

El señor **GRACIA PLAZA**: Voy a formular una sola pregunta. El capítulo ferroviario de la Ley de Ordenación del Transporte se aprobó en esta Comisión con una amplia aceptación, e incluso por unanimidad en la mayor parte de sus artículos. La pregunta es la siguiente: ¿Cuando se elaboró el Plan de transporte ferroviario se tuvo en cuenta la Ley de ordenación del transporte? Y viceversa, ¿cuando se elaboró la Ley se tuvo en cuenta lo que los avances del PTF ya indicaban?

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

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Quisiera plantear al señor Director General de Transportes Terrestres algún comentario sobre este tema, que me interesa.

Si no tengo mal los datos, la cuota de tráfico que viene manteniéndose por parte del ferrocarril en España, en cualquiera de sus ámbitos, en viajeros, en largo recorrido, en cercanías o en mercancías, en cualquiera de ellos, viene siendo inferior al diez por ciento, aproximadamente del siete por ciento. Este es el primer aspecto.

El segundo aspecto es que esa situación de no conseguir más allá de una cuota inferior al diez por ciento se viene manteniendo desde hace bastante tiempo, yo diría que más de diez años. Además, es uniforme a lo largo del tiempo.

En ese marco es donde la pregunta que quiero plantear tiene sentido. ¿Este Plan de transporte ferroviario supondrá una modificación sustancial de tal situación o qué margen de recuperación de cuota de transporte por parte del ferrocarril? ¿O simplemente supondrá no empeorar todavía más esa situación? Quisiera que el señor Director General me informase sobre las repercusiones del PTF, al final de su actuación, en la cuota de transporte en España.

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

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES TERRESTRES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Panadero López): Voy a empezar contestando las preguntas del Grupo Parlamentario Popular.

Se decía, en primer lugar, que las inversiones de ruptura, que no solamente son Despeñaperros, sino también las previsiones en cuanto a la variante del noroeste, las de Orduña —en definitiva las del triángulo famoso—, afectan a la totalidad de la población española. En unas inversiones que tienen que ver con el transporte, evidentemente la afectación o no a la población española está básicamente en función de los niveles de desplazamiento de forma directa y, en forma indirecta, por su inyección dentro de la economía en cuanto reducción de costes que produce unos efectos externos sobre el conjunto de la economía. En ese contexto es evidente que las inversiones de Despeñaperros, que van a facilitar toda la conexión hacia el sur en todo el área andaluza, y no solamente desde la perspectiva de los viajeros sino desde la perspectiva de una mayor capacidad de acceso al mercado global peninsular por parte de las producciones andaluzas y también de las producciones de otras comunidades hacia Andalucía —por citar el ejemplo de Despeñaperros, que podría extenderse al de cualquiera de las otras actuaciones—, obviamente van a tener efectos positivos sobre la totalidad del mercado nacional y, consecuentemente, efectos positivos sobre la totalidad de los ciudadanos españoles, bien sea a través de los efectos económicos de mercado producidos por esos menores costes de desplazamiento, bien sea a través de la movilidad de los ciudadanos en los desplazamientos dentro de estos ejes, que canalizan un altísimo volumen de tráfico dentro de las cuotas de mercado ferro-

viarias. Por tanto, creo que la afirmación del Plan es absolutamente correcta si se tiene una visión general de cómo influyen en el sistema de transportes las inversiones.

Por lo que se refiere a la calidad que se propugna para el ferrocarril, creo que es fundamental entender una cosa, y es que el ferrocarril, desde una óptica de transporte, no es un modo, eso es un tremendo error; el ferrocarril es, cuando menos, cuatro o cinco modos montados sobre una vía, puesto que conceptual y operativamente, y hay estudios que lo demuestran, nada tiene que ver el coche-cama con la litera, la primera del Talgo con la primera de los rápidos, ni los diurnos con los nocturnos. Por tanto, hay que tener cuidado al hablar del ferrocarril, y hablo desde una perspectiva absolutamente técnica, porque no es un modo, a diferencia de lo que ocurre con la carretera —y hablo por supuesto de viajeros—, y a diferencia de lo que ocurre con el avión, sino que sobre un mismo espacio físico de vía se da la concurrencia de diversas ofertas modales por más que todas tengan la misma forma. Por ello, la respuesta que cabe dar, desde mi punto de vista empresarial, de una empresa de estas características, es tratar de emposicionarse en el mercado ocupando los posibles espacios dentro de cada uno de los segmentos y brindando ofertas distintas que permitan cubrir esos diferentes segmentos de mercado.

¿Cómo se hace eso y cómo está previsto hacerlo en el Plan? Por un lado, actuando en la alta velocidad, pero la alta velocidad, si se compatibiliza con una de las afirmaciones que existen en el Plan en cuanto que a los tráficos de calidad no se les subvencione, no parece que sea un servicio dirigido a personas en las que el tiempo no tenga importancia, pero sí la tenga el coste económico. Consecuentemente, resulta que esa solución de alta velocidad, que claramente va dirigida hacia unos determinados estratos de población (y no solamente en el PTF, sino en el París-Lyon y en cualquiera de las soluciones ferroviarias que están funcionando en otros países o que están proyectadas en otros países) se combina al mismo tiempo con una mejora en la calidad del material. De hecho ya se está poniendo en marcha una importante renovación del material existente poniéndolo al día, mejorando los estándares de confort, al mismo tiempo que están previstas inversiones en el propio Plan, por parte de RENFE, para producir esa mejora de material.

De todo ello resulta que si se mejora la calidad del material, si se produce una mejora de la infraestructura, que en definitiva es el soporte físico sobre el que va a discurrir la oferta, el efecto positivo del Plan claramente se extiende a todo el territorio nacional, por más que esas ofertas estén absolutamente diferenciadas o, en principio, puedan estar absolutamente diferenciadas, pero ésa es la realidad de cualquier empresa ferroviaria que atienda un mercado múltiple. Por tanto, los efectos se extienden absolutamente a toda la geografía nacional y toda la geografía nacional ve incorporadas en sus desplazamientos, tanto sean transversales, como radiales o de cualquier tipo y también para cada una de las distintas posibilida-

des que en el transporte ferroviario ofrece importantes mejoras en relación con la situación actual.

Respecto al trato homogéneo, lo que el Plan prevé —y de hecho esto supone una continuidad en una política iniciada hace varios años— es que pueden existir una serie de opciones a las que, desde una óptica, vamos a decir, nacional, acaso escasamente racional consagrarles recursos, pero pueden ocupar lugares o papeles prioritarios dentro de los ámbitos local o autonómico. Creo que se puede pensar en numerosos ejemplos de ello. Por ejemplo, se puede pensar en el caso de una modificación de la red arterial ferroviaria de una ciudad que desde la óptica del sistema de transportes no incorpore absolutamente ningún tipo de reducciones de tiempo ni de mejoras de calidad, pero que desde el punto de vista urbanístico pueda incorporar unas notables mejoras del entorno y un mejor funcionamiento del sistema urbano. En ese caso parecería lógico que, de alguna forma, esa entidad local, principalmente beneficiaria de la actuación, colaborara en este tipo de soluciones. Igualmente se puede plantear en determinados casos con las comunidades autónomas, lo que, por otra parte, está en línea con los ejemplos que vienen existiendo en otros países, como puede ser el caso de un Estado federal, caso de la República Federal Alemana, o de otro tipo de organizaciones políticas, como puede ser la italiana, y otras muchas que se podrían poner, como ejemplo, la del Reino Unido, etcétera.

Consecuentemente, estos esquemas que existen en el Plan y que estaban previstos ya en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres tienen una absoluta lógica de conseguir hacer llegar esos efectos y que, además, exista un cierto efecto de financiación o de contribución en la medida en la que los efectos puedan estar más localizados y más individualizados.

En este sentido —evidentemente, no con el Plan— creo que se ha expuesto que existen conversaciones con algunas Comunidades Autónomas que han ofertado o han propuesto variantes que, dentro del esquema conceptual del Plan, sin embargo, ya a nivel de un mayor detalle, incorporaban determinadas variaciones y existen conversaciones con ellas. Ahora bien, acuerdos de este tipo vienen ya funcionando entre RENFE y diversas Comunidades Autónomas como consecuencia de la decisión del Consejo de Ministros hace ya bastante tiempo de proceder al cierre de determinadas líneas que carecían de interés desde el punto de vista nacional, aun cuando se admitía en aquel acuerdo que pudieran tener relevancia regional y, por tanto, cabía la posibilidad de convenios. Quiero decir con este ejemplo que, evidentemente, no son asimilables, o fácilmente asimilables, a los que están previstos en el Plan, una experiencia que ha funcionado, que tiene un tiempo de rodaje y que puede ser una base de entrenamiento para estos posibles acortamientos.

Yo creo que, por lo que se refiere a las mejoras y reducciones de tiempo, basta ver el esquema que está previsto o la relación de posibles circuitos o relaciones entre diversos puntos de la geografía nacional para darse cuenta del efecto positivo conseguido. Desde este punto de vista, se pregunta por la Ruta de la Plata o del Santander-Me-

diterráneo. Obviamente, sobre la situación existente, también para esos tráficos incorpora notables reducciones, porque respecto del Ruta de la Plata, en su concepción histórica de conexión de tráficos entre Gijón y Sevilla, si se coge el mapa de reducción de tiempos se verán las reducciones que tiene el tráfico Madrid-Gijón, que, combinadas con las del tráfico Madrid-Sevilla suponen una auténtica revolución sobre el Ruta de la Plata, entendido éste como relación física de transporte, porque entendido como pasar por un cierto camino, evidentemente, no parece que transitar en la España del siglo XXI por los caminos que Roma labró sobre el territorio nacional suponga un avance hacia el futuro sino un retroceso hacia el pasado.

En el caso del Santander-Mediterráneo —que, dicho sea de paso, jamás ha existido desde que se tomó la decisión, allá por los tiempos de la República, de frenarlo— es evidente que ha avanzado y que supone para la conexión física entre la cornisa cantábrica y el litoral mediterráneo una mejora en los tiempos de comunicación y también de accesibilidad desde el punto de vista de las mercancías.

En lo que se refiere a la red de trenes de alta velocidad del Parlamento Europeo, que desde una realidad física suponen la coordinación de una serie de redes nacionales y no la construcción de una red, diríamos, europea, y de hecho ni siquiera está definido el modelo de ese ferrocarril integrado, y los modelos de TGV e ICE, una posible alternativa que en España podría existir basada, por ejemplo, en el material Talgo, o el Pendolino italiano, la verdad es que tienen serios problemas de compatibilidad. En definitiva, ese proyecto o esa recomendación del Parlamento Europeo es más la constatación de la existencia de unos grandes ejes de comunicación en Europea, sobre los que sería conveniente la articulación de políticas nacionales congruentes que permitieran el enlace para fijar esos ejes.

Además, se propugna una integración desde la perspectiva europea, a la cual, en la escala nacional, yo creo sinceramente que el PTF se adhiere desde el tiempo y forma en que el espacio se reduce, porque el espacio, en definitiva, desde una dinámica de transporte no es tanto la distancia física sino el coste del transporte o el tiempo, en su caso, y, obviamente, hay una reducción, hay una comprensión del territorio peninsular, que es el afectado por el PTF, en cuanto integración, en cuanto reducción de distancia entre ellos y, por tanto, de homogeneización. Yo creo sinceramente que el PTF sí está en la línea de las recomendaciones del Parlamento Europeo.

Sobre la distribución, yo he leído la intervención del Ministro y creo sinceramente que el criterio al cual el Ministro se refería en su comparecencia en el Senado no era una, vamos a decir, adscripción territorial con un sentido físico de la obra, que no es apropiado para una infraestructura lineal nunca, en el sentido de qué inversión se realiza, es decir, cuántas pesetas físicamente se gastan en un territorio determinado y concreto, sino en qué medida ese territorio concreto se beneficia de las inversiones. Quiere decir esto, por ejemplo, que una inversión hecha en Toledo para mejorar la conexión en Andalucía es una inversión de la cual se está beneficiando claramente todo

el territorio andaluz, y también Madrid, por más que la inversión físicamente esté realizada en Toledo, pero de sus efectos en cuanto a infraestructura se benefician en todo el corredor afectado por ello. En ese sentido podríamos ofrecer a S. S. un cuadro de este tipo, aunque, paradójicamente, pudiera darse incluso la solución de que la suma de los porcentajes fuese superior al cien; depende de cómo se hiciesen los números, ya que una misma inversión física, como digo, puede servir a distintas comunidades distintas provincias. Desde luego, puede hacerse y creo que los resultados constatarían lo que decía de ventajas para todo el territorio nacional de la existencia del PTF.

Por lo que se refiere, por último, al tema de la decisión de los ferrocarriles portugueses, hay que constatar que tal decisión es una decisión autónoma, como no podría ser de otro modo, por parte de las autoridades portuguesas; está en función de sus propios intereses. Obviamente, hay que suponer que habrán considerado la mejora de la conexión con España, si bien debe señalarse que para Portugal es prioritario el eje Lisboa-Oporto y la de Formoso-Fuentes de Oñoro e Irún sobre el eje Lisboa-Madrid, y esto es un elemento permanentemente repetido en todas las intervenciones portuguesas, lo cual no quiere decir que el eje Lisboa-Madrid no sea un eje importante para Portugal, pero desde sus esquemas es prioritario el otro. Yo creo que esa decisión que están poniendo en marcha de relocalización de la estación de Lisboa responde a razones de racionalidad de explotación de su red, igual que a la de conexión mediante autobús de una margen a otra. Evidentemente, esa decisión a nosotros nos condiciona, puesto que puede favorecer la penetración hacia Portugal por un sitio o por otro y, de alguna forma, lo que se establece en toda actuación que lleve implícita alguna coordinación es una interacción mutua, es decir, las acciones que España pueda tomar cara a decisiones de utilización de una red u otra cara a la conexión con Portugal tienen influencia en Portugal, como las decisiones que Portugal haga cara a su infraestructura nos afectarían a nosotros para esa conexión. Pero, en todo caso, en principio a nosotros en la Comisión de grandes ejes que existe con Portugal para la coordinación de las políticas tanto de carretera como de ferrocarril en materia de infraestructura se nos notificó que existían estos proyectos, que era un tema que tenían bastante avanzado y que evidentemente favorecería una solución de conexión por Portugal por nuestra parte.

Con esto, salvo que me haya dejado algo, creo que he respondido a sus preguntas. Y voy a responder, con el permiso de la Presidencia, a las preguntas del Grupo Socialista.

La primera pregunta era si en el proceso de redacción de la LOT se tuvo en cuenta la posible existencia de planes y, al revés, si en el Plan se tuvo en cuenta la existencia de la LOT. La respuesta, evidentemente, es sí; cuando se produce la redacción de la LOT se está trabajando ya en el Plan de Transporte Ferroviario. El Plan de Transporte Ferroviario, como definición concreta, no existía, pero sí el esquema, y por eso la Ley prevé esquemas de

programación y de planificación, especialmente dentro del campo del transporte ferroviario porque parece una necesidad lógica. Al mismo tiempo, el PTF tiene en cuenta, cara a las temas de convenios con Corporaciones locales o Comunidades Autónomas, cara al desarrollo de los esquemas del propio Plan a través de contratos, programas y planes de empresas, las propias previsiones existentes en la LOT.

Por lo que se refiere a los efectos y cuotas de tráfico, yo quería hacer una pequeña puntualización en cuanto a esa cifra que se maneja del 10 por ciento del tráfico ferroviario, en el sentido de decir que, si bien es correcta, es absolutamente falsa. ¿Por qué digo esto? Lo digo porque esa cifra se suele barajar sobre la relación de total de tráfico-tráfico ferroviario y en ese sentido es correcta; sin embargo, es una cifra que cuando se maneja en comparación con otros países suele introducir distorsiones, porque en muchos países lo que se baraja no es la cifra de porcentaje del ferrocarril referida al total de transporte, sino al total del transporte susceptible de ser realizado ferroviariamente. Por ejemplo, un tráfico de mercancías entre Madrid y Móstoles (por poner un ejemplo, que, por muchas mejoras y realizaciones que se hagan en el ferrocarril, me temo mucho que jamás se realizará por ferrocarril porque el espectro razonable de transporte ferroviario empieza aproximadamente sobre los 150 ó 200 kilómetros), si el ratio de transporte ferroviario se traduce a esa longitud, al transporte realizado por carretera —hablo de mercancías—, en distancias superiores a 150 ó 200 kilómetros, nos encontramos con que la cuota del mercado crece a cifras del orden del 18 por ciento, dentro siempre de que estas cifras son siempre aproximadas, lo cual hace cambiar absolutamente el papel estratégico del ferrocarril, puesto que un modo que tiene cerca de un 20 por ciento de cuota de mercado, y además muy específica, ocupa un papel muy estratégico dentro del sistema general de transporte, cosa que, sin embargo, parecería discutible de utilizarse esa otra cifra.

Si esta comparación la trasladamos al campo del transporte de viajeros y hacemos abstracción del realizado en el vehículo privado, cada uno con el nuestro, evidentemente ése es un transporte, un autotransporte si se quiere, que no se realiza en el mercado mediante un precio, es decir, que sus condiciones de comparación con él son bastante extrañas. Por eso, si se hace abstracción del mismo, y esto se suele hacer bastante en análisis de transporte, resulta que ya ha cambiado sustancialmente la participación del ferrocarril, que se puede elevar a un 33 por ciento, y si del mismo abstraemos los viajes sin itinerario concreto, la excursión aleatoria que difícilmente, por obvias razones de tipo técnico, se puede servir desde el ferrocarril y nos centramos en los tráficos regulares, entonces la cuota del ferrocarril se mueve entre porcentajes del orden del 60 al 40 por ciento, en promedio, dentro de los distintos corredores, lo cual quiere decir que si bien obviamente el ferrocarril no es el modo de transporte, tampoco el hegemónico, ocupa un papel estratégico de primera importancia dentro del sistema de transportes que no se

percibe si se utiliza el ratio de la comparación a esas cifras totales.

Desde esa perspectiva, el Plan supone dos aspectos. Uno, que está referido a las infraestructuras. De hecho, al comienzo de su exposición el PTF dice que es fundamentalmente un Plan de infraestructuras que se apoya —como creo que ayer decía el Presidente de RENFE— en unas mejoras de gestión por parte del ferrocarril. Por primera vez en el año 1982 se produce una inversión respecto a los parámetros que habían venido siendo típicos en el ferrocarril, donde se producía una especie de escape hacia adelante sobre la base de decir: «Déme usted inversiones que el resto se producirá», cuando es evidente que si las inversiones ayudan, pueden incluso llegar a ser un cuello de botella; si no hay una mejora de la gestión, de la potenciación de los aspectos comerciales y de la calidad del servicio, me temo que las inversiones no servirán absolutamente para nada.

Por eso ya el primer paso que se da, y hay que completar el PTF dentro del conjunto de las actuaciones diseñadas por el Gobierno socialista en materia de transportes y concretamente el ferrocarril, son actuaciones de contención del déficit y de mejora de la gestión empresarial ferroviaria.

Esos resultados se obtienen a través del contrato-programa que invierte la tendencia y empieza a producir reacciones positivas y, una vez detectados los cuellos de botella, que, por otra parte, también tenían un cierto carácter histórico, se actúa sobre ellos para potenciar esa gestión ferroviaria. Es decir, forma parte de un conjunto fundamentalmente por las mejoras de gestión que se están introduciendo. Y toda gestión es susceptible de mejora permanentemente, y apoyada sobre las inversiones previstas en el PTF hay unas previsiones de crecimiento del transporte ferroviario, tanto en viajeros como en mercancías, que en principio son compatibles con los crecimientos esperables de la demanda de transporte en base a los indicadores del PIB y de la renta; son compatibles con una evolución, es decir, con el mantenimiento de una cuota de mercado para el transporte por carretera, que ocupa un porcentaje de población muy importante, y compatibles también con crecimientos de ese mercado de carretera. Es decir, existe un factor de compatibilidad general del Plan y en los crecimientos ferroviarios hay, no un mantenimiento de la tendencia, no una no pérdida, sino una apuesta decidida a que el conjunto de estos elementos potenciará crecimientos de la oferta porque, evidentemente, y es un ejemplo que puede utilizarse, en estos momentos los crecimientos que se están produciendo van por debajo de la media prevista, lo cual quiere decir, ante todo, que supone la apuesta del Plan por una mejora, pero no puede invocarse cara a que se están incumpliendo las previsiones, porque lo que existe es un efecto de empuje fuerte por la propia materialización de las inversiones que hace que el crecimiento no sea lineal, sino razonablemente exponencial, más bajo en lo que tardan en entrar estas inversiones en servicio y más rápido en su fase final una vez entrada.

Por tanto, yo creo que en este Plan existe una apuesta

decidida por la mejora de la gestión empresarial, de la capacidad comercial de la empresa ferroviaria, apoyada adicionalmente sobre las inversiones previstas en el Plan para mejorar su situación en el mercado y su competitividad, y más teniendo en cuenta adicionalmente las inversiones previstas en el Plan de carreteras. Ello se traduce en un incremento de la cuota de mercado del ferrocarril con crecimientos realmente importantes, pero al mismo tiempo absolutamente congruentes en el esquema global del sistema de transporte y perfectamente alcanzables dentro de esa gestión empresarial.

Si me lo permite, señor Presidente, creo que en principio he contestado a las preguntas que se me habían hecho, pero el esquema procedimental la Presidencia lo conoce mucho mejor que yo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Panadero, este Presidente le pediría, para esclarecimiento de SS. SS., las comparaciones internacionales sobre cuota de mercado, las medidas de comparación. Que nos remita en otro momento las bases de comparación para poder constatar ese magnífico crecimiento de la cuota del ferrocarril.

Muchas gracias por la información que nos ha facilitado. Vamos a suspender durante cinco minutos la sesión.

Se reanuda la sesión.

— **DEL DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION Y CONTROL DE GESTION DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) (A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, SEÑOR REBOLLO, CDS Y AGRUPACION PDP)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la sesión.

Tenemos con nosotros al Director General de Planificación y Control de Gestión de RENFE, don José Rodas Biosca, a quien agradecemos su presencia en la Comisión y le damos la bienvenida en la misma.

Esta comparecencia ha sido solicitada por los Grupos Coalición Popular y CDS y la Agrupación del PDP. Empezaremos por el señor Pérez Dobón, quien tiene la palabra.

El señor **PEREZ DOBON**: Como he dicho antes en privado a la Presidencia, de momento no vamos a intervenir. Sólo al final haríamos un brevísimo turno, y puesto que hay otros peticionarios, les cedemos la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Le corresponde intervenir ahora.

El señor **PEREZ DOBON**: En principio no vamos a intervenir, señor Presidente.

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

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Señor Rodas, se ha venido insistiendo, y creo que es bueno insistir una vez más, en que sería conveniente conocer con todo detalle los programas anuales a cuatro o cinco años de consumo de material que necesita para un buen funcionamiento empresarial ese tipo de planificación. Sabe muy bien que, por ejemplo, hay determinados materiales —léase traviesas, balastos, etcétera— cuya capacidad de producción en España es muy importante, pero puede ser mucho más con una buena planificación. **(El señor Vicepresidente, Gracia Plaza, ocupa la Presidencia.)** En cualquier caso, esto ha sido un denominador común en casi todas las comparecencias de ayer y me da la sensación de que va a serlo también en casi todas las de hoy.

Respecto a la uniformidad en los programas me gustaría saber, si el Director nos lo puede decir, si tienen prevista esta uniformidad para evitar en cierto modo las paralizaciones temporales que, como puntas de producción, puedan exigir luego, a su vez, inversiones importantes.

Se ha aludido reiteradamente a la intervención del señor Ministro en el Senado, y quiero recordar que también se ha aludido a los deseos de los constructores españoles de que el mercado ferroviario español continúe como mercado nacional, por lo menos hasta que el resto de los países de la Comunidad abran sus mercados y no antes de que se produzca esa circunstancia.

¿Usted considera que la eventual privatización de algunas empresas del Instituto Nacional de Industria y su posible venta a grupos industriales extranjeros puede condicionar de alguna manera la adjudicación del material motor de alta velocidad previsto en el Plan de Transporte Ferroviario y muy recientemente sacado a concurso por la Red?

¿Es consciente el Director de que la inversión de más de medio billón de pesetas en material va a producir un cambio sustancial en el parque de vehículos de nuestra red nacional?

El cuadro de estimación de inversiones del PTF considera las asignaciones a diferentes programas. Sin embargo, una vez más, se desconoce el desglose por actividades y especialidades de cada sector. ¿Sería posible conocer ese desglose: obra civil, montaje de vías, electrificaciones, subestaciones, comunicaciones, instalaciones de seguridad, material móvil y mantenimiento? Comprendo que es difícil que nos pueda dar todos los datos de memoria, pero si nos los puede mandar sería bueno.

Señor Director, ¿podría conocerse a través de qué organismo el Ministerio de Transportes o RENFE van a canalizar y administrar las distintas inversiones? ¿Va a seguir siendo la Dirección General de Infraestructura y cuál de los departamentos de RENFE va a ser fundamentalmente?

¿Sería posible disponer de un programa de actuación del PTF que pudiera recoger, al menos aproximadamente, el inicio y la terminación de las fases de suministro y ejecución de obras a realizar previstos en el mismo PTF?

Pasos a nivel. Creo que coincidimos todos, y ayer se dijo aquí, en el riesgo fundamental que suponen los pasos a nivel cuando se trata de modificar líneas de alta velocidad.

¿Qué previsiones existen en este tema por parte de la Red española? ¿Qué se proponen hacer ustedes concretamente?

Estaciones. Las estaciones, salvo excepciones —y le hablo como usuario, pero creo hacerme eco del sentir generalizado de todos los usuarios—, son lugares poco acogedores, incómodos, inhóspitos y a veces hasta con problemas de acceso a los trenes. ¿Qué están haciendo, qué van a hacer o qué intentan hacer para corregir estas situaciones? Recuerdo unas frases, me parece que del propio Presidente de la Red, ayer, en esta misma sala, donde decía que la tecnología de alta velocidad era una cosa totalmente nueva, totalmente distinta, y que existía un cambio sustancial hasta de los propios empleados que se dedicaban a ella.

Por mi parte, nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): ¿Algún otro Grupo desea intervenir? (**Pausa.**)

El Director General de Planificación de RENFE tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION Y CONTROL DE GESTION DE RENFE** (Rodes Biosca): Muchas gracias, señor Presidente. Gracias también, señor Trillo, por las preguntas que me acaban de formular. Algunas de ellas las contestaré con más detalle que otras, en la medida en que afecten más o menos directamente a mi propia responsabilidad, pero en cualquier caso intentaré dar mi opinión, de puro conocimiento cultural de la gestión de la empresa, aunque, como digo, pueda no estar directamente en mi ámbito de responsabilidad.

A eso responde la primera pregunta cuando, con razón, creo que más que pedir lo que está preocupado por la existencia o no de programas anuales de consumo de materiales en RENFE. Diría que esa preocupación es también extensiva a otros muchos conceptos de gastos y de ingresos —de los que también hablaremos luego si fuera necesario—, porque el señor Trillo conoce muy bien, y tiene toda la razón, que no se han desarrollado suficientemente hasta ahora los sistemas de planificación, de programación a corto y de control de gestión; es cierto. Tan cierto es que, por ejemplo y aunque pueda parecer extraño, no ha venido existiendo un presupuesto de compras como tal. Históricamente no ha existido un presupuesto detallado de compras en la Red, porque tampoco se conocía cuáles eran las existencias concretas de cada uno de los materiales que había almacenados, en «stock», en los almacenes. Y eso es lo que en este momento el nuevo equipo de la Dirección de Compras, recientemente incorporado, está pretendiendo hacer. Y por eso es por lo que en los últimos meses han disminuido las compras en RENFE. Las compras a las empresas fabricantes de materiales para vía han disminuido, porque cabría decir que se han encontrado muchos más materiales de los que inicialmente se pensaba que había, y se estaba jugando con unos índices de rotación que podían, desde luego, mejorarse.

Ayer el Presidente de RENFE decía que RENFE funcio-

naba muy mal y ayer por la tarde tengo la impresión de que se utilizó aquel alarde de sinceridad del Presidente para repetir demasiadas veces que RENFE funcionaba muy mal. No quisiera ofender la modestia del Presidente cuando dijo ayer que RENFE funcionaba muy mal, pero, desde luego, sí quisiera decir que, aunque RENFE sigue funcionando muy mal, RENFE nunca ha funcionado tan bien. Por volver al caso del programa de compras, diré que éste es uno de los ejemplos que podríamos poner para defender, para demostrar la gestión que se va implantando en la empresa poco a poco.

He dicho que no había un presupuesto de compras, pero es que tampoco existía un sistema de control de inversiones, que es de donde tiene que derivarse ese presupuesto de compras; es decir, sólo si están suficientemente programadas en el tiempo las inversiones, una a una, y sólo si cada una de ellas está suficientemente desagregada y sólo si está en un tablón, por decirlo gráficamente, de forma que se puedan sumar las necesidades de cada uno de los materiales en el tiempo para ser coherente con el ritmo de ejecución de las obras, sólo si eso existe, podremos tener un presupuesto de compras y, por tanto, podremos tener este programas anual de consumo de materiales que, con razón, solicita el señor Trillo.

Puedo señalar que en este momento, concretamente el lunes que viene, presentamos al comité de dirección de la red el sistema de control de inversiones que hemos venido desarrollando en estos últimos meses y que va a permitir integrar mecanizadamente todo el proceso de inversiones desde que se decide la realización de una inversión o, incluso, antes, desde que se decide estudiar la oportunidad de una inversión, pasando por la redacción del proyecto, el presupuesto del proyecto saldrá por pantalla y los ingenieros desde cada uno de sus puestos de trabajo lo introducirán en su propia terminal, y en la dirección de control de inversiones, así como en ingeniería, así como en contabilidad, así como en compras, lo recibirán por terminal. Con este proceso de control de inversiones lo que se conseguirá, también, es hacer el presupuesto de compras que, como digo, el señor Trillo reclama con razón. El sistema va a permitir, también, la mecanización de las certificaciones de obra. Finalmente, va a permitir igualmente el seguimiento de la ejecución física de las obras habiendo sido programadas previamente. Eso permitirá evitar retrasos en las obras, que se producen muchas veces y que, posteriormente, se transforman bien en modificados de obra, bien en revisiones de precios y, en última instancia y siempre, en ineficiencias. Podría decirse que en una empresa de las características de RENFE, en una empresa del tamaño de RENFE —cuyo oficio es transportar trenes, pero que también tiene una enorme tarea en la realización de las inversiones—, esto es algo natural, que es algo razonable y lógico que un sistema de estas características exista en una empresa como RENFE. Eso no debería ser nada destacable.

Me van a permitir que haga una digresión breve de algo que me llamó la atención hace aproximadamente dos meses. En la estación de Chamartín si instaló una máquina autoventa de billetes de largo recorrido con tarjeta mag-

nética. De hecho, casi diríamos que no es más que un cajero automático que da billetes de largo recorrido con tarjeta magnética. Estaba puesta exclusivamente en plan piloto, era un prototipo que sólo vendía billetes en el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia-Alicante y sólo para los trenes diurnos. Estuvo instalada una semana, continúa funcionando, pero al cabo de una semana me llamó muchísimo la atención que todos los medios de comunicación, televisión incluida, se interesaran por aquella máquina e, inclusive, apareció un minuto y pico en el tele-diario del mediodía. Esto me llamó la atención. No entendía por qué esto puede ser motivo de noticia. No es más que un prototipo, es una máquina cuya filosofía no es más que la de un cajero automático, pero posteriormente entendí por qué. La noticia no era la máquina. La noticia era que esa máquina estuviera en RENFE. La noticia era que una empresa tan antigua y tan moderna —como dijo ayer, también, Gonzalo Martín Baranda— como RENFE, pero sobre todo tan antigua, tuviera una máquina automática de expedición de billetes de largo recorrido con tarjeta magnética y que esta máquina la pudiéramos instalar, como lo vamos a hacer, en las estaciones más importantes, en aquellas estaciones que lo merezcan por el tráfico que tengan y, por supuesto, la vamos a instalar en centros comerciales, en hoteles, en aeropuertos y, por qué no, en bancos o en cualquier otro sitio. Creo que la noticia era ésa. La noticia era que esa máquina estuviera en RENFE. En el caso del control de inversiones —y cierro la digresión—, la noticia es que en una empresa tan antigua también como RENFE estos sistemas de gestión estén implantándose ya. Es por eso por lo que —y con esto termino de responder a su primera y, asimismo, a su séptima pregunta, ya que están relacionadas en el mismo sentido, cuando preguntaba por el programa de actuaciones de las fases de las inversiones en el PTF el control de inversiones va a permitir conocer los programas anuales de consumo de materiales y va a permitir realizar un seguimiento físico de las obras de forma que la eficiencia en la gestión de esas inversiones sea infinitamente mayor.

En segundo lugar, el señor Trillo mostraba su preocupación porque no se abrieran todavía al mercado internacional las compras de RENFE. Señor Trillo, en principio estaría completamente de acuerdo con usted, pero lamentablemente creo que lo que RENFE tiene que hacer como empresa es comprar al mejor y al más barato. Además, RENFE es una empresa pública y, probablemente, debería tener en cuenta también otra serie de factores derivados de esa condición. Sí, naturalmente que sí; el problema es encontrar el equilibrio. Si fuera una empresa privada —difícilmente lo podría ser—, lo que debería de hacer sería comprar al mejor y al más barato allá donde esté. Esto es evidente. Aunque es difícil que alguna vez pueda ser RENFE una empresa privada, no sé si ni siquiera sería deseable, pero lo que sí parece razonable es que cada vez debe funcionar más como una empresa. Además, considero que cada vez hay que hablar menos de empresa privada o pública, porque la eficiencia de la gestión es única. No tiene por qué diferenciarse entre si la empresa

es privada o es pública. Lo que sí ocurre es que en cuanto a modos de gestión muy probablemente todavía tenemos que aprender mucho de las empresas privadas. Pero, efectivamente, en tanto que empresa del tamaño de RENFE, y en tanto que pública, probablemente debería haber alguna fase de transición para pasar de las compras del mercado nacional al mercado internacional, pero desde luego sin que esto suponga en ningún caso un perjuicio para la propia compañía. Yo diría que en igualdad de condiciones sí.

Entrando ya en la siguiente pregunta sobre cómo podrían afectar las privatizaciones del INI a la adjudicación de material ferroviario, tengo que decir que el concurso es abierto, internacional, que hay dos factores importantes a considerar, el nivel de tecnología y el precio, además de la experiencia, y que hay que ir al producto de ambos factores, y la resultante que sea más favorable para la empresa es aquella que, desde mi punto de vista, tiene que ganar el concurso. Yo no deseo que factores externos que no sean el nivel tecnológico, el precio ni la competitividad del nuevo material ferroviario condicionen la adjudicación del concurso.

Relacionado también con el material, el señor Trillo preguntaba que si era consciente del cambio sustancial que en el parque se va a producir con el medio billón de pesetas que el PTF prevé para material. Naturalmente que sí, pero no acierto a entender el sentido de la pregunta, porque claro que es un cambio sustancial, pero es un cambio sustancial que ya estamos introduciendo en RENFE. Desde hace dos años estamos comprometidos en un programa de transformación de material, adecuando las velocidades a 160, transformando algunas a 200, entre aquellas que se pueda. Los coches antiguos de segunda, los que llamamos «ocho miles», aquellos del plástico azul y de las fotos en blanco y negro con un espejito encima de los asientos, están transformándose, y desde luego a precio muy competitivo en relación con la adquisición de un coche nuevo, están transformándose en modernos coches de litera climatizados; de litera, porque también el PTF nos dice (y estamos perfectamente de acuerdo con esa orientación) que lo que hay que hacer es incrementar la oferta de plazas acostadas por la noche. Es tercermundista que los españoles vayan sentados por la noche diez y doce horas; diez y doce horas que podrían hacerse en menos tiempo, pero es que hay que adecuarlo a los horarios cómodos de los que van durmiendo. Ahí hay una contradicción enorme: el horario, si es cómodo para el que va durmiendo, es absolutamente incómodo para el que va sentado, porque es mucho más largo. Por eso surgieron también en el año anterior los trenes que llamamos búho, para hacer en temporada viajes, para jóvenes sobre todo, por la noche, de forma que se aproveche lo más posible el fin de semana, pero también de forma que el viaje por la noche sea lo más reducido posible. Eso quiere decir que si podemos hacer Madrid-Alicante en cuatro o cinco horas o Madrid-Málaga en seis o siete horas, ese tiempo de viaje también lo podríamos tener en los expresos, pero sería una mala jugada para los que han comprado una cama o una litera dejarlos a las seis de la mañana en la esta-

ción. Por eso preferimos buscar horarios comerciales adecuados.

Se están transformando también los coches viejos de primera y los coches de segunda. Tradicionalmente en RENFE, cuando se hacían lo que llamamos las R-2, que es desguazar los coches y volver a ponerles todos los elementos de confort y mecánicos nuevos o reparados en la medida en que fuera necesario, lo que se hacía era volver a poner los coches de primera y de segunda tal y como estaban originariamente; o sea, aquellos coches de plástico, de segunda, que todos recordamos, con las fotos que decía antes, se desguazaban y se volvían a poner a continuación los mismos asientos azules, de plástico, con las mismas fotos, eso sí, limpias y con los tornillos bien apretados. Lo que estamos haciendo ahora es, aprovechando esas R-2, e incluso con un programa extraordinario, transformar esos coches de primera y segunda, no en la repetición de lo que antes eran, sino en coches modernizados, acordes con lo que queremos que sea el modelo del tren. Por tanto, señor Trillo, además de lo que he dicho, que tampoco es mucho, le pediría en todo caso que me dijera en qué sentido me pregunta si somos o no conscientes del cambio sustancial que se va a producir en el parque como consecuencia de este medio billón para material.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Señor Trillo, tiene la palabra por unos segundos.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: A mí me hubiera gustado hacer al final una apostilla, y la haré, con el permiso de la Presidencia, pero mi pregunta era muy sencilla. Yo estoy seguro de que son conscientes. Lo que pasa es que creo que también es una ocasión única para que, de una vez por todas, y por esa posible vetustez que pueda existir también en algunos suministradores, etcétera, sirva el PTF para ponerse al día en determinadas tecnologías que exigían, como ahora se produce, una inversión suficientemente grande como para poderse actualizar. Esa era la razón por la cual le preguntaba si eran conscientes.

Y me lleva su respuesta a una cosa que ha dicho antes con la cual estoy de acuerdo pero no del todo. Ustedes dicen que van a comprar al mejor y al más barato. Esa es la obligación de todo empresario, aunque con matices. Si la Comunidad Económica Europea en el año 1971 crea el Comité de Mercados Públicos con intención de liberalizar sectores como energía, agua, telecomunicaciones y transportes, y precisamente excluye este tipo de sectores en la creación de ese Comité, cuando nuestros constructores de material ferroviario encuentran dificultades importantísimas, y no precisamente por precio ni por calidad, para poder vender en Francia, en Alemania, en Inglaterra, etcétera, me parecería que sería ser más papistas que el Papa decir que nosotros vamos a comprar a los alemanes, a los franceses, etcétera, porque son mejores y más baratos. Lo de mejores, sinceramente lo pongo en duda, y lo de más baratos, todavía lo dudo más, lo cual no significa que yo esté en contra de que tecnologías que no existen aquí —léase alta velocidad, etcétera— haya que adquirir-

las fuera. Pero de eso a decir, vamos a empezar a abrir..., no empezemos a vestir a un santo desnudando a otro. Por mi parte, nada más, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): El Director General de Planificación de RENFE tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION Y CONTROL DE GESTION DE RENFE** (Rodes Biosca): Había entendido el sentido de su intervención y le agradezco la puntualización. Realmente es cierto que hay una responsabilidad inducida por parte de RENFE por el hecho de la importancia del concurso y de las repercusiones que puede tener en la industria nacional. Antes dije que nuestra obligación —y no era más que una obviedad— era comprar lo mejor y más barato; naturalmente que sí. Pero también apunté, en la misma dirección que apostilla el señor Trillo, que lógicamente en el caso de una empresa pública como RENFE tienen que ser tenidas en cuenta las repercusiones que pueda tener esto en la industria nacional, y que por supuesto todas las fases transitorias de adaptación a la liberalización comunitaria no solamente se respetarán sino que se tienen que respetar necesaria y escrupulosamente.

Había otras preguntas del señor Trillo. La siguiente se refería a las inversiones del PTF, a los programas y al desglose por actividades. Hay un cierto desglose de las inversiones del PTF que con enormes reservas le podría indicar para los próximos cuatro años. Digo con enormes reservas en tanto que son las inversiones que irán incluidas en el contrato-programa a firmar próximamente entre los Ministerios de Economía y Transportes y RENFE y que, por tanto, no tienen todavía valor oficial, no son definitivas. Puedo darle algunos órdenes de magnitud, de acuerdo con la cuantificación de los 2,1 billones de pesetas que supone el PTF. Para los próximos cuatro años una primera aproximación es que un tercio irá destinado a material, otro tercio a infraestructura y otro a todo lo demás. El montante total, que es del orden de 500.000 millones de pesetas, es para cuatro años, de 1988 a 1991, con un resto. Son del orden de 450.000 millones de pesetas para los próximos cuatro años en cuanto a lo que corresponde a anualidad. Las previsiones iniciales que tenemos, insisto en que no tienen todavía valor oficial, son del orden de 450.000 millones de pesetas cada anualidad para los próximos cuatro años. De hecho no es más que dividir los 2,1 billones entre los 13 y multiplicar por cuatro, más un resto que quedará pendiente, sobre todo en infraestructura y material, de 70.000 millones de pesetas, lo que llegaría al medio billón de pesetas para los próximos cuatro años.

Podría desglosar un poco más por programas y diría que del orden de 170.000 millones de pesetas serían para material; 180.000 para infraestructuras; 50.000 millones para instalaciones de seguridad y mejora de la capacidad; 40.000 millones para racionalización de la producción, telemandos, etcétera; en inversiones para comercial, entendiéndose por ello las estaciones, apartaderos, estaciones fronterizas, etcétera, unos 30.000 millones de pesetas, y

para el resto, en lo que habría que incluir pasos a nivel, informática y todas las demás actividades, en torno a cuarenta y pico mil millones de pesetas más. Estos son los órdenes de magnitud que podría darle de momento, siempre refiriéndonos, naturalmente, a las inversiones de RENFE. Las inversiones de RENFE, del PTF, son aquellas que complementan las inversiones del Ministerio en cuanto a obras de infraestructura e incluyen todas aquellas inversiones que, desde el punto de vista de la gestión, RENFE tiene que desarrollar.

En este sentido, me preguntaba también quién va a gestionar las inversiones en RENFE y en el Ministerio. En el Ministerio, el Ministerio de Transportes, a través de la Dirección General de Infraestructura del Transporte, y en RENFE la gestión es compartida entre la Dirección de Ingeniería y la Dirección de Planificación; la Dirección de Planificación y Control desde la perspectiva económica y la Dirección de Ingeniería desde la perspectiva de realización de proyectos y de ejecución y dirección de las obras, y, por su parte, la Dirección de Compras en tanto que organismo contratador de las obras.

La penúltima pregunta del señor Trillo se refería a los pasos a nivel. El Director de Ingeniería ya se refirió ayer a ellos y puso de manifiesto el prototipo RENFE que se había acabado de realizar como semibarrera automática, de las cuales hay ya instaladas a modo de prototipo cuatro en la línea Lérida-Pobla de Segur. Puedo decir que también se han contratado ya 32 semibarreras automáticas prototipo RENFE que se van a instalar inmediatamente. También apuntó ayer el Director de Ingeniería la otra actuación importante que está haciéndose en RENFE. La tecnología no es mi fuerte, desde luego. Yo ni siquiera soy ingeniero, como dijo ayer el Presidente. Se trata del sistema de «hinca de cajones» para la realización de los pasos inferiores, los pasos a distinto nivel por debajo de la vía. Lo importante de esto es que evita perjuicios a la explotación, evita grandes períodos de precaución. Ya hemos incorporado esta nueva tecnología, que creo que es de origen italiano, y se está trabajando en ese sentido. Realmente las precauciones se han reducido considerablemente, y el Director de Zona, que comparecerá luego, podrá decirlo con más certeza, pero creo que de tres meses se ha reducido a 20 días. Es una mejora realmente espectacular. El PTF prevé 70.000 millones de pesetas para la supresión o protección de pasos a nivel como partida concreta, pero también en las inversiones del PTF de RENFE, dentro de algún otro concepto, no sé si es el de racionalización de la producción o seguridad y capacidad, hay una partida importante, aunque en el documento no está desglosada, para la supresión y protección de pasos a nivel.

Si antes me refería a que el sistema de control de inversiones era un sistema de gestión importante, que estamos implantando en RENFE, esto mismo podríamos decir de otras muchas áreas de la gestión diaria de RENFE. Concretamente, en pasos a nivel, aunque aquí es fácil, es tal la dispersión de la red y de los pasos a nivel que resultaba difícil ponerse de acuerdo en el número de pasos

a nivel que existían. Pero resultaba más difícil aún poder escribir (hasta que no veo escritas las cosas no me creo que están empezando a poderse resolver) el tipo de solución concreta que había que dar a cada uno de los pasos a nivel que existía en la red. Pues bien, esto ya se ha realizado. Cada paso a nivel, uno por uno, de la red tiene su solución concreta estudiada y planificada en el tiempo hasta el horizonte del PTF, con tanta mayor concreción cuanto más cercana en el tiempo. En las líneas de 200 y 160 kilómetros por hora y en las líneas de nueva construcción no va a haber ningún paso a nivel. Yo creo que en esto estamos avanzando.

También estamos resolviendo problemas urbanísticos, ya que los ayuntamientos muchas veces con razón (yo creo que los ayuntamientos siempre tienen razón desde el punto de vista municipal, desde el punto de vista de gestores de los recursos de todo tipo, ambientales y de equipamiento de la ciudad) siempre plantean cosas razonables. Lo que pasa es que el problema de la limitación de recursos financieros para una actividad u otra plantea problemas, y por eso muchas veces no se resuelven los problemas con los ayuntamientos. Estamos avanzando en ese sentido a pasos agigantados y algunos problemas ancestrales que había entre RENFE y los ayuntamientos se están resolviendo. Ahí está, por ejemplo, el caso de la RAF de Córdoba, que era un problema ancestral, que se acaba de resolver entre el Ministerio, RENFE, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento en las últimas semanas.

Sobre los pasos a nivel quería decir también que en estos dos últimos años 86-87 se han suprimido, bien por paso inferior o superior, 150 pasos a nivel; se han suprimido por concentración o camino de enlace, es decir, agrupando, en los pasos a nivel no guardados, pero que suponen problemas para la carretera y la seguridad, en estos casos lo que se hace es concentrar cuatro o cinco pasos a nivel en función de la distancia que hay entre unos y otros y encaminarlos todos hacia un único paso a nivel con un camino de enlace a lo largo de la vía. Por gestión se han suprimido 309 pasos a nivel en los casos en que el $A \times T$, que es el índice del producto de la intensidad media diaria de trenes y carreteras no los justificaba, no sólo en el caso de pasos guardados, sino también en los casos de pasos sin guardar, lo que siempre contribuye a mejorar la seguridad de los trenes. En total en el bienio que acabamos de terminar se han suprimido 511 pasos, más 13 semibarreras enclavadas que se han instalado en otros tantos pasos, lo que hace un total de 524 pasos tratados en el bienio 86-87. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Para el período 88-91 tenemos previsto del orden de 12.100 millones de pesetas para la supresión o protección de pasos. De obras con pasos a distinto nivel o caminos de enlace están previstos, para el mismo período 88-91, 278 supresiones con paso a distinto nivel. No debe extrañar, aunque a mí me extrañó y es completamente razonable, que en la historia del tratamiento de los pasos a nivel los primeros pasos que se suprimieran fueran siempre los más fáciles, los menos costosos, los que necesitaban una solución más rápida. A medida que se van suprimien-

do pasos, los que nos quedan son cada vez más difíciles. Por eso el número puede no ser significativo. También para el período 88-89 tenemos previstas 184 semibarreas para instalar.

Con esto termino con la pregunta de pasos a nivel del señor Trillo y paso a la última en relación con el estado de las estaciones. El señor Trillo tiene toda la razón cuando ha dicho algo parecido a que las estaciones eran lugares inhóspitos, inadecuados, sucios, etcétera. Tiene toda la razón, pero hubiera tenido mucha más razón hace dos años que hoy, aunque todavía sigue teniéndola. Voy a explicar por qué.

Lo primero que dijo el Presidente de RENFE cuando se incorporó en septiembre de 1985 fue que se iban a arreglar las estaciones, que se iban a convertir en sitios confortables y a los que sea agradable ir. A primeros de 1986, como consecuencia del mal estado en que se encontraban las estaciones (según las encuestas de que disponemos el mal estado de las estaciones era uno de los elementos más significativamente valorados, con carácter negativo, claro, por los clientes), se puso en marcha un plan ambicioso de modernización de todas las estaciones importantes de la red y de modernización también de todas aquellas estaciones que, teniendo un tráfico menor, estuvieran en peor estado. Tanto el criterio comercial de tráfico, como el criterio del mal estado en que estuvieran las estaciones, aunque éstas fueran pequeñas, fueron los dos conceptos que alumbraron el plan de modernización y equipamiento de estaciones.

¿Qué es lo que se está haciendo con este plan? Las acciones fundamentales que se están desarrollando son las siguientes que paso a enumerar: la mejora de los accesos a las estaciones con la construcción de aparcamientos y, cuando sea posible, conectando con otros medios de transporte, en la línea de la creación de los intercambiadores, que también avala y anima el Plan de transporte ferroviario; en segundo lugar, dentro de la estación, mejora de los espacios de uso público, aumentando en lo posible las áreas comerciales. Yo diría que el objetivo es que las estaciones deberían ser, y a eso vamos, centros donde se puedan hacer muchas cosas, entre ellas comprar billetes y salir al tren. Yo creo que éste es el objetivo que en última instancia se propone el plan de estaciones que en este momento tenemos como meta en RENFE.

Antes no dije, y es importante también, que otro de los criterios de selección de las estaciones para su inclusión en el plan de modernización y equipamiento de estaciones ha sido la recuperación del patrimonio histórico-artístico en aquellos casos en que o bien haya estado abandonado o bien se haya hecho alguna barrabasada —permítaseme la expresión—, en la época de los sesenta, con aquellos aires de modernidad funcional, y que convertían, como hicieron en algún caso, en cajas de cerillas estaciones con columnas muy bonitas y de cierto valor histórico; o en aquellos casos en que se pusieron falsos techos de escayola, tapando arcos mozárabes de enorme valor histórico-artístico, como en Jerez de la Frontera. Si antes se me permitió la expresión de barrabasada, permítaseme

me que diga que este caso fue un tema de juzgado de guardia.

Ya dentro de la estación y en los accesos a los trenes, una acción importantísima que estamos llevando a cabo es el recrecido de los andenes para facilitar el acceso a los trenes sobre todo de las personas mayores; recrecido y prolongación de andenes para el caso en que los trenes sean largos, sobre todo en verano o épocas punta, Navidades o Semana Santa, cuando se tienen que reforzar, para evitar que tengan que bajarse de los trenes junto al balasto, junto a la vía, en lugar de sobre los andenes, como mandan los cánones. También, para mejorar la seguridad en las estaciones, se están realizando pasos inferiores o superiores para evitar tener que atravesar las vías. Igualmente se está dotando de nuevas marquesinas o refugios a los andenes que no tengan. El plan de estaciones se concreta básicamente en esto. Lógicamente, también se están mejorando todos los sistemas de información y atención al cliente, con teleindicadores, mejorando la megafonía y la señalización informativa en general, así como con otro tipo de elementos complementarios, como nuevos asientos, nuevas papeleras, etcétera. Se están volviendo a instalar las consignas automáticas en RENFE y se están mejorando los sistemas de seguridad y protección civil. En estos dos años se han hecho obras en más de 200 estaciones, se han recrecido andenes en 90 estaciones, etcétera. Podría dar muchos más datos, pero creo que es innecesario. En estos dos años hemos empleado cerca de 4.000 millones de pesetas para mejorar las estaciones.

El aspecto comercial —lo dijo ayer repetidas veces el Presidente— es el rumbo que tiene que marcar la gestión de la empresa. El cambio de cultura empresarial tiene que ir en este doble sentido, en el sentido de dar prioridad al área comercial sobre la de producción y en el sentido de mejorar los sistemas de gestión, de forma que podamos administrar de la mejor manera posible los recursos limitados de que disponemos.

Podría citar algún ejemplo significativo de intervención en estaciones, como en La Coruña, Cádiz, Cartagena, Jerez —ya lo cité antes—, Pontevedra, San Sebastián (es otro caso de recuperación de patrimonio histórico-artístico, en relación también con las instituciones locales, de la misma forma que en el caso de Jerez de la Frontera, que fue financiado al 50 por ciento con la Junta de Andalucía).

En definitiva, el objetivo del plan de estaciones es actuar en todas aquellas que lo requieran. Vamos a actuar en unas 700 estaciones. Llevamos 200 en dos años y yo creo que para el año 1992, año mágico de España, vamos a tener o nuevas o modernizadas todas las estaciones en RENFE.

Con esto creo que he dado contestación a las preguntas formuladas por el señor Trillo.

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

Vamos a continuar ahora con las restantes comparecencias.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR DE LA ZONA TERCERA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE (A SOLICITUD DE LA AGRUPACION PDP)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, tenemos con nosotros a don Juan Antonio Villaronte, Director General de la 3.ª Zona de RENFE, a quien damos la bienvenida a esta Comisión y agradecemos su presencia en la misma.

Esta comparecencia ha sido solicitada por la Agrupación del PDP. Para formular las preguntas, tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: En primer lugar, quiero agradecer la presencia del Director General de la 3.ª Zona y explicar que la razón de la solicitud de esta comparecencia es que nos parece que el contacto más directo que tienen los directores con la problemática ferroviaria de la zona a su cargo puede ser útil también para evaluar algunas de las magnitudes y previsiones que se contienen en el Plan de transporte ferroviario. Reitero el agradecimiento por su presencia, habiéndose tenido que desplazar de Sevilla a Madrid.

La primera pregunta es qué inversiones está previsto llevar a cabo con motivo de la nueva infraestructura ferroviaria de la ciudad de Sevilla y su área metropolitana y cuál va a ser o está siendo el sistema de financiación y en qué porcentaje —si puede darme el dato— toman parte la Administración central —el Estado—, RENFE, la Junta de Andalucía y el propio Ayuntamiento de Sevilla.

En segundo lugar, desde el punto de vista de sus competencias, si considera que la construcción de la nueva línea de Madrid-Brazatortas-Córdoba supone la solución para las comunicaciones de toda Andalucía con el resto de España.

¿Ha habido alguna iniciativa oficial, aunque sólo sea a nivel de estudio, para acondicionar el tramo de línea comprendido entre Linares, Baeza y Moreda a la velocidad de 160 kilómetros por hora?

¿Ha habido alguna iniciativa oficial en el mismo sentido, aunque sólo sea a nivel de estudio, para el tramo comprendido entre Linares, Baeza y Córdoba?

Aunque no sea de su competencia, pues pertenece a la Zona centro, ¿tiene noticias de que haya habido alguna iniciativa oficial también en el mismo sentido en el tramo comprendido entre Linares, Baeza y Santa Cruz de Mudela?

¿Está prevista o está en estudio una mejora del trazado y medidas de electrificación en el tramo comprendido entre Linares, Baeza y Moreda?

¿Qué cantidades se destinan aproximadamente al año para la mejora y el mantenimiento de este tramo de línea? ¿Quisiera que me facilitara los mismos datos respecto al tramo de Linares-Baeza a Córdoba.

Por otro lado, con las experiencias actuales, con los resultados actuales, ¿cuáles son los tramos de línea con mayor volumen, bien absoluto, bien relativo, de viajeros y de tráfico de mercancías en la Zona 3.ª de RENFE? ¿Cuál es el índice de rentabilidad, dentro de lo que puede ser

rentable una línea ferroviaria, del tramo de Huéneja a Almería?

También ha surgido un tema sobre la puesta en servicio de la electrificación del tramo Huéneja-Almería y han salido a relucir deudas de RENFE con Sevillana. Quisiera saber si en su opinión el motivo de que no esté funcionando la electrificación, que ya está instalada, es debido a un problema de deuda con Sevillana o es por otros motivos, porque me imagino que RENFE es una única empresa nacional y las deudas serán de toda RENFE, no solamente de un tramo concreto de línea.

¿Está en estudio o en proyecto algún servicio complementario directo, más rápido —de los dos que hay actualmente, uno es directo y otro con transbordo en Moreda—, entre Almería y Granada? ¿Está previsto algún servicio diurno, razonablemente rápido, entre Almería, Granada y Sevilla, por la línea de Bobadilla-La Roda?

Con respecto a las líneas suspendidas, hay muchas de ellas que están siendo subvencionadas; se mantienen en servicio, gracias a una serie de ayudas de la Junta de Andalucía. Estaban inicialmente entre las líneas a suspender el servicio de viajeros y mercancías y se han mantenido sólo algunas por desgracia. ¿Cómo es la evolución, a la vista del resultado de estos dos últimos años, de esas líneas, en concreto la línea que va de Utrera a La Roda, la que va de Bobadilla a Granada, y las dos que subvencionan creo que conjuntamente la Junta de Andalucía y la Autonomía Extremeña, que son la de Los Rosales a Zafra y la de Gibrleón a Zafra, si mal no recuerdo,

Hay estudios por lo visto de libre iniciativa para reabrir la línea del Puerto de Santa María a Sanlúcar de Barrameda. Querría saber si tiene alguna noticia al respecto; si la suspensión del servicio de viajeros, y creo que también de mercancías, entre Gibrleón y Ayamonte es una decisión definitiva y previsiblemente irrevocable o hay también estudios para que, dentro de ese marco de reapertura de líneas, como la de Puerto-Sanlúcar, también pueda incluirse la de Gibrleón-Ayamonte.

¿Qué mantenimiento se está llevando a cabo en la línea Guadix-Almendrico?, porque ayer formulé la misma pregunta y se me contestó en su día por el Gobierno que aunque la guarda y conservación de esta línea a cargo de RENFE, según un Decreto que he comprobado, que es de marzo de 1966, efectivamente existía, tampoco iban más allá de la obligación de la estricta conservación, pero se decía que esa línea podría ser reabierta sin ningún problema. Tengo la contestación literal del Ministerio de Transportes y querría saber cuál es su opinión, en la parte de esa línea que es competencia de la Zona 3.ª, porque sé que hay un límite, concretamente está en la provincia de Almería, que ya pasa a la Zona 4.ª.

Desde el punto de vista estrictamente técnico y puesto que el Plan de transporte ferroviario dice que el servicio Intercity sería especialmente útil para comunicar núcleos medios, grandes de población, a distancias medias, un corredor Sevilla-Granada-Murcia-Alicante y Valencia, yo creo que son ciudades que están comprendidas entre las doce o trece mayores poblaciones de España, ¿tendría algún tipo de rentabilidad? ¿Se ha hecho algún estudio so-

bre la rentabilidad de un servicio Intercity en ese corredor que antes he citado, bien por parte del Ministerio de Transportes, por parte de RENFE o de la Junta de Andalucía; es decir, ha habido alguna solicitud de trabajo, de estudio, de documentación con respecto a los servicios de la zona por parte de estas administraciones?

Y, finalmente, quisiera saber si también ha habido algún tipo de contacto o de indicaciones oficiales de contactos con los responsables de la Zona 4.ª a los mismos efectos anteriormente dichos, es decir, para esa posible línea que comunicase con Murcia y Alicante. Además, desearía un dato simplemente, si tiene alguna noticia de cuáles son los resultados económicos del tren Al-Andalus.

El señor **PRESIDENTE**: Como no hay ninguna otra intervención solicitada, tiene la palabra el señor Director de la 3.ª Zona para contestar a las preguntas del señor Pérez Dobón.

El señor **DIRECTOR DE LA ZONA 3.ª** (Villaronte Martínez): Ante todo, debo agradecer al señor Pérez Dobón su petición de comparecencia porque de alguna manera, aparte de ser una experiencia nueva e interesante para un Director de Zona, es una oportunidad de poder explicar directamente una serie de cuestiones que me ha planteado. No sé si podré contestar a todas sus preguntas porque algunas puede que caigan fuera del ámbito de mi competencia, pero en todo caso intentaré darle la máxima explicación a cada una de ellas.

En cuanto a la nueva red arterial ferroviaria de Sevilla, que es la primera pregunta que me ha hecho, respondo —como sabe S. S.— a un acuerdo cuatripartito entre Junta de Andalucía, RENFE, Ministerio de Transportes y Ayuntamiento de Sevilla, acuerdo cuyas cifras de participación y de financiación no las he traído, no las conozco exactamente, en que por parte de RENFE hay un compromiso de una comisión mixta para el estudio de los terrenos liberados como consecuencia de esta RAF, que en esencia consiste en eliminar la barrera que supone en este momento la calle Torneo desde el punto de vista ferroviario, no solamente para la ciudad, que es el elemento básico de una red arterial ferroviaria, sino también para la Expo-92 y todas las actividades que se van a desarrollar justo detrás en la isla de la Cartuja. Por tanto, el aspecto más importante para nosotros y para la ciudad en la gran Sevilla es transformar una ciudad que tenía dos estaciones, Plaza de Armas y San Bernardo, que además no estaban especializadas, es decir, son estaciones en las cuales se realizan todas las operaciones tanto de viajeros como de mercancías en todas sus facetas, porque las estaciones, cuando se construyeron al principio y más en Sevilla, en la que una estación correspondía a la compañía MZA y otra correspondía a Andaluces, no existía la especialización como existe hoy en día que hay estaciones especializadas en contenedores, estaciones especializadas en vagón completo, estaciones especializadas en viajeros, y, de acuerdo con lo que ha dicho antes el Director general de Planificación y Control de Gestión, nuestras estaciones de viajeros deben estar exclusivamente es-

pecializadas en viajeros. La gran Sevilla se ha enfocado en ese sentido, es decir, se va a construir una nueva estación emplazada en Santa Justa, especializada exclusivamente en viajeros, con doce vías, suficiente número de vías para un dimensionamiento pensado ya en las nuevas líneas de alta velocidad que van a llegar a Sevilla, porque, evidentemente, cuando se construyen las estaciones, hay que pensar que van a durar otros cincuenta años hasta que vuelvan a ser un problema para la ciudad, y, por tanto, en ese sentido está pensada la estación de Santa Justa. Después, esa estación va deprimida, las vías salen de la estación deprimidas, con dos apeaderos —uno, a la altura de Porta Coeli y otro a la altura de la Seguridad Social—, con lo cual se eliminará también la barrera que divide a Sevilla en estos momentos en dos partes, con la línea de Cádiz, la línea de San Bernardo, y quedará perfectamente comunicada la ciudad en sus dos mitades al ir subterránea, como le digo, la nueva línea. Eso en cuanto a viajeros.

En cuanto a mercancías, se construye una estación especializada de mercancías, en el término de Majaravique, ya saliendo hacia Córdoba, lo que va a permitir varias ventajas, primero, especializar el cargamento de mercancías en un punto concreto; segundo, evitar el paso de las mercancías, sean del tipo que sean, por Sevilla; al utilizarse ya la estación en el exterior pasarán todas por el ramal exterior, que en este momento existe, y por tanto, no pasará por el centro de Sevilla ningún tren de mercancías, lo cual es una ventaja enorme, no sólo para nosotros, sino sobre todo para la ciudad. Además, se va a construir un centro de tratamiento técnico, que prácticamente es lo que está terminado en este momento, también en el término de Santa Justa, con talleres, tanto de material motor como de material remolcado y, por último, en el término de La Negrilla, también dentro del ramal exterior, se va a ampliar la estación de contenedores que tenemos en este momento con otras estaciones adicionales de mercancías.

Esa es en esencia un poco la estructura general de la gran Sevilla, que supone prácticamente el levantamiento de todas las vías que tenemos en este momento en Sevilla de las dos estaciones y, salvo el ramal exterior que continúa con sus funciones, todo el resto de las vías que circulan en este momento por Sevilla desaparecerán en lo que se refiere al interior de la ciudad.

En cuanto a la nueva línea Madrid-Brazatortas, me pregunta S. S. si creo que es la solución. Evidentemente, para un Director de Zona que ha sufrido lo que ha sufrido en Despeñaperros desde hace casi cinco años que ocupa la dirección de la Zona, si creo que estimo que es la solución de una manera definitiva. Ahora ampliaré lo que me preguntaba de si es para toda Andalucía, que ya he tomado nota.

El paso de Despeñaperros-Linares-Santa Cruz de Muela tiene una capacidad, como ya se ha dicho en el PTF, que en este momento está claramente desbordada por las circulaciones que se producen. Es del orden del 122 por ciento del cantón crítico que es en el que se produce el nudo gordiano, el atasco de la circulación. Lo peor de Des-

peña-perros no es que se produzcan ochenta circulaciones diarias, sino cómo circulan esas ochentas circulaciones. Por Despeña-perros circulan veinticuatro expresos, tanto transversales como radiales, desde Madrid y desde Barcelona, que son los dos tráficos fundamentales de Andalucía. Esos veinticuatro expresos circulan en un margen de hora y media o dos horas por Despeña-perros. Es decir, que esa congestión de Despeña-perros se agrava mucho más en determinados momentos del día y con un tráfico de viajeros mucho más comprometido. En épocas punta incluso el número de trenes que circulan por Despeña-perros puede llegar al centenar. Recuerdo un caso muy especial de alarde de circulación por Despeña-perros. Fue el de la final de la Copa de Europa jugada por el Barcelona en Sevilla. Ese día se trajeron a Sevilla nueve trenes especiales de aficionados, además de las ochenta circulaciones normales. Pasar esos nueve trenes por Despeña-perros, además de estacionarlos en Sevilla en sólo seis días, aunque éste es otro tema, fue realmente un auténtico alarde.

La filosofía para la zona del nuevo acceso Madrid-Brazatortas-Córdoba, con independencia de la alta velocidad, estriba en establecer un segundo acceso a Andalucía, que ya era absolutamente fundamental. Andalucía no podía vivir con un único acceso. Las soluciones podían ser desdoblarse la vía actual por Despeña-perros o establecer el nuevo acceso de Brazatortas, que ya viene siendo estudiado desde hace bastantes años. Es un tema que se empezó a estudiar en el año setenta y tantos en cuanto a la posibilidad de acortar 92 kilómetros y de establecer una línea nueva y un nuevo acceso a Andalucía.

Yo creo que con el nuevo acceso la saturación de Despeña-perros bajará del orden de 50 puntos. ¿Qué beneficios va a traer? Por una parte, para toda Andalucía Occidental, desde Málaga hasta Huelva, la utilización del nuevo acceso que, unido a la alta velocidad que se va a establecer en el mismo, va a permitir unas reducciones de tiempo importantes. Para Andalucía Oriental, Jaén, Granada, Almería, fundamentalmente estas dos últimas, ¿qué ventajas va a tener? Unido a otra serie de actuaciones que ahora comentaré, porque también están en sus preguntas, la descongestión de Despeña-perros va a permitir una mayor fiabilidad en el transporte, una mejor sucesión de los trenes, una mejora de los cruces y, en esencia, va a permitir que se aumenten las circulaciones, la velocidad, que no solamente está limitada por el trazado, sino también por esta congestión. Los trenes en las mallas producen una serie de incompatibilidades y esas incompatibilidades muchas veces se traducen en paradas innecesarias, o más largas, de determinando trenes, para esperar el cruce con otros. Esta es una situación lógica, sobre todo en vía única, como es este caso. Esto va a permitir aumentar enormemente la fluidez, que es uno de los componentes que permite reducir el tiempo de viaje desde Madrid, en este caso, o desde esa línea hacia Andalucía Oriental.

Otros componentes —y le contesto a algunas de las preguntas que ha hecho después— que van a influir decisivamente en la mejora hacia Andalucía Oriental —puesto que la mejora en el tiempo hacia Andalucía Occidental está claramente expresada en el PTF— son el aumento de

la velocidad a 160 kilómetros por hora y a 200 kilómetros por hora en algunos casos, en los tramos de Santa Cruz de Mudela hacia Madrid. Es decir, el tramo más común sería Alcázar-Santa Cruz de Mudela, que es el que cogería el tráfico hacia Levante, Barcelona y Madrid. Eso se está realizando y, por tanto, va a permitir unas mejoras de tiempo interesantes.

Otro aspecto importante es la mejora de la capacidad de la línea Linares-Granada-Almería, con un nuevo sistema de señalización y de instalación de seguridad que se va a establecer y que en este momento está en fase de contratación. Es el sistema que denominamos control de tráfico centralizado (CTC). Me explicaré un poco más.

A medida que va aumentando la saturación de las líneas, van tomándose una serie de medidas respecto a ellas para aumentar la capacidad. Cuando trabajamos en vía única, como en este caso, una de las medidas es establecer sistemas de señalización más modernos que permitan distancias más cortas entre los trenes, lo que llamamos sucesión de trenes. Este sistema, que es el de control de tráfico centralizado, evita el aviso sucesivo de una estación a otra, de cuándo va a salir o va a entrar un tren, es decir, dar vía libre para que pueda circular un tren. Todo se lleva de una manera automática desde una mesa centralizada. Ello permite aumentar enormemente la capacidad de los trenes y, al permitir la sucesión de trenes, mejora los cruces y aumenta enormemente la velocidad, no en cuanto al estado de la vía, sino alcanzar con más facilidad las velocidades máximas que permite la línea.

Otro factor que también va a mejorar enormemente y que, de hecho, ya está mejorando en una parte importante de Andalucía es el material, al que antes también se ha referido el Director General de Planificación. En este momento en Andalucía ha mejorado de una manera tremenda. Hace cinco años todavía circulaban ferrobuses por distintas líneas de Andalucía. Hoy esos ferrobuses están sustituidos por automotores modernos que tienen aire acondicionado y un nivel de confort válido para unas distancias que supongan un tiempo de viaje de tres horas o tres horas y media, que es el nivel de confort aproximado de un automotor de este tipo.

En Andalucía sólo nos quedan ya cuatro trenes que tienen material 8.000, material que antes comentaba el Director General de Planificación. Son los expresos Granada-Almería y los que llamamos «catalanes», es decir, Cataluña-Granada-Almería.

En el mes de mayo esos expresos van a mejorar su material. Este nuevo material, del que antes ha hablado el Director General de Planificación, se está acondicionando en los talleres, modificando los coches antiguos y transformándolos en los nuevos coches doce miles. A medida que vayan saliendo de los talleres los primeros coches, van a ir a los expresos Madrid-Granada, Madrid-Almería y Barcelona-Granada, Barcelona-Almería.

El PTF también contempla que para el horizonte del año 92 todos los trenes irán con material estrella. No es problema que eso ocurra en el caso de Andalucía, debido a que, como antes se ha señalado, en la anterior comparación, el establecimiento de un nuevo material de alta

velocidad que, inicialmente, va a ser para la línea de Bra-zortas en el año 92, va a permitir disponer de suficiente material estrella, al sustituir material estrella actual por material de alta velocidad, para que toda Andalucía, en sus niveles de relación transversal con Cataluña y Valencia, que son los más importantes, y en relación con Madrid, estén servidos con material estrella.

Por último, otro factor que también afecta a la mejora que está planificada, es la electrificación. Antes ha comentado S. S. la electrificación desde otro punto de vista y voy a aprovechar para contestarle conjuntamente a las dos preguntas.

La electrificación inicial no ha sufrido retraso por la deuda con Sevillana, que yo sepa, o por los problemas que pueda tener RENFE con Sevillana, que afortunadamente, desde el punto de vista de mi zona, desconozco, porque todavía no me han cortado la luz en ningún sitio, gracias a Dios. Sí ha surgido problema al quebrar una de las empresas que construía la electrificación, y esta quiebra produjo, con la correspondiente liquidación, un retraso muy importante en la electrificación. Eso produjo que la línea de electrificación se retrasase muchísimo, porque cuando yo llegué a la zona —y estoy hablando de hace casi cinco años— la línea ya se estaba construyendo. La línea de electrificación tiene un período de construcción de dieciocho o veinte meses. Pero esto mantuvo la línea parada durante casi cuatro años. Después, la línea de alta tensión que ya se construía completa desde Granada, para que pudiera servir a la futura ampliación de esta electrificación y no hubiera que construir una segunda línea de alta tensión, tuvo la mala suerte de que en su trayecto se encontró con el yacimiento arqueológico de los Millares, con lo cual hubo que derivar el trazado de la línea de alta, lo cual produjo un segundo retraso. Sí le puedo decir a S. S. que la electrificación en el Marquesado de Almería está a punto de inaugurarse, es una cuestión de dos o tres meses, no creo que llegue a más. En este momento lo que quedan son mínimos detalles. El tema del enganche con Sevillana no es de mi competencia, pero se está negociando por parte de la dirección de RENFE de Madrid y no creo que, en principio, haya ningún problema.

Hablando de la electrificación está en estudio en este momento la ampliación de la electrificación hasta Linares y hasta Granada, es decir, completar ese triángulo. ¿Qué ventajas tiene la electrificación? La electrificación tiene ventajas enormes. La primera es el posible aumento de potencia, porque las máquinas eléctricas, por lo menos las que tiene de dotación RENFE, tienen unas posibilidades de potencia mucho mayores que permiten, evidentemente, aumentar mucho la velocidad y reducir los tiempos. En cuanto a los aumentos de carga evita dobles tracciones, que en este momento realizamos, y evita una cosa muy importante para Almería y Granada que es el cambio de tracción en Linares, ya que en este momento, como sabe su señoría, se sustituyen las máquinas diésel que suben los trenes por máquinas eléctricas.

En cuanto a si hay alguna iniciativa oficial respecto a Linares-Baeza-Moreda para aumentarla a 160 y Linares-Baeza-Córdoba no conozco si existe alguna iniciativa en

principio. Lo que sí conozco es que estamos realizando estudios sobre la viabilidad de mejoras de trazado tanto en Linares-Baeza-Moreda como en Linares-Baeza-Córdoba. Los estudios que se están realizando se hacen con la filosofía de ponerlo a 160 en lo que se refiere a Linares-Baeza-Córdoba, en cuanto a Linares-Baeza-Moreda se sigue la filosofía de mejora de trazado. ¿Por qué? Linares-Baeza-Moreda es una línea que, como su señoría conoce muy bien, es muy complicada. Tiene unas pendientes muy fuertes a lo largo de toda la línea porque salva un desnivel importante. Tiene unas obras de fábrica abundantes —las tengo aquí detalladas, pero no voy a cansar a su señoría enumerándoselas—, largas, importantes, con puentes, incluso con nombre propio la mayor parte de ellos, a lo largo de toda la línea, es decir, que cualquier inversión en esa línea supone un montante económico fortísimo. Creo que la línea Linares-Baeza-Moreda con mejoras de trazado, como las que recientemente se ha hecho, por ejemplo, con la variante Doña María-Nacimiento, que se ha inaugurado hace poco, eliminando los tramos en los cuales las curvas son más pronunciadas y las pendientes son más fuertes, podrían obtenerse ganancias de un tiempo muy importante sin llegar a pensar en los 160 como filosofía general de la línea, sino sólo en determinados tramos de ella. Como le digo, sé que ambos temas están en estudio. En cuanto a Linares-Baeza-Santa Cruz de Mude-la lo desconozco. Al no pertenecer a mi zona, siento no poderle contestar.

En cuanto a la mejora de trazado y electrificación de Linares-Baeza-Moreda le he contestado ya. Respecto a las cantidades que se destinan a mantenimiento he de señalar que no tengo los datos exactos de las mismas. El mantenimiento de RENFE se realiza en función de una serie de parámetros. Pasan una serie de trenes especiales y determinan el estado de la vía, el estado de la catenaria, el estado de las instalaciones y, en función de ello, se planifican o la zona solicita una serie de actuaciones, si caen fuera de su competencia económica, que la Dirección de ingeniería y equipamiento introduce en sus planes y establece. En todo caso, la primera línea, la de Linares-Baeza-Moreda es una línea cuya renovación es bastante reciente. Es una línea que no tiene más de diez años en el punto más antiguo desde que se renovó, diez u once años, es decir, que sus necesidades de mantenimiento afortunadamente no son muy grandes. Pero, en todo caso, en cuanto se cumplen los plazos tanto para realizar un bateo, como para realizar cualquier tipo de operación se lleva a cabo. Con independencia de esas actuaciones especiales, nosotros tenemos una serie de brigadas de vía y obras que permanentemente están en la línea, me parece que en el caso de Linares-Moreda-Almería hay seis brigadas de obras que realizan trabajos diarios de mantenimiento con un empleo de materiales que en la zona le puedo decir que son del orden de 800, 900 millones de pesetas de pequeño material de consumo de vía, pero que por la línea concreta no le podría señalar.

En cuanto a los tramos de línea con mayor volumen en la zona, ese dato sí se lo puedo facilitar. Respecto al tráfico de viajeros, hablando en pesetas —puedo hablarle en

pesetas o en billetes vendidos, tengo los dos datos—, le puedo decir que Sevilla proporciona el 24 por ciento, Málaga el 14,5 por ciento, Córdoba el 11 por ciento, Granada el 7 por ciento, Cádiz el 5,5 por ciento, Almería el 4,9, Huelva el 3,4 y Jaén el 0,95 por ciento; me estoy refiriendo a ingresos y capitales de provincia.

Respecto al número total de billetes vendidos de largo recorrido de la zona, en 1987 fue de 4 millones y medio y, de ellos, Sevilla vendió el 38,7 por ciento, Málaga el 31,5 —aquí hablo de provincias, no solamente de capitales—, Córdoba el 16,1, Granada el 7,22, Almería el 4,5 y Huelva el 2 por ciento. En billetes totales de la zona, que son 15 millones seiscientos, es decir, incluyendo no sólo largo recorrido sino cercanías, Málaga tiene el porcentaje mayor, porque tenemos el ferrocarril Málaga-Fuengirola que, como S. S. conoce, es un ferrocarril de cercanías y vende casi el 55 por ciento de los billetes de la zona, pero los datos en los restantes cambia muy poco: Sevilla el 28,9, Córdoba el 7,9, Granada el 3,7, es decir, bajan un poco.

En cuanto a mercancías, evidentemente nuestros tráficos más fuertes son tráficos interiores. De los ocho millones de toneladas que se realizan en Andalucía prácticamente cinco y medio son tráficos interiores en Andalucía. El tráfico más fuerte, como muy bien se conoce, es el de las minas del Marquesado, Almería, el tramo Huéneja que lleva un término medio de tres millones y medio de toneladas: según el año, 3.400, 3.800, y contestando, de paso, a la pregunta que me ha hecho le diré que, efectivamente, es un tramo rentable, podríamos calificarlo como tal. Probablemente si hicéramos un estudio de rentabilidad de ese tramo con los costes que produce sería uno de los pocos tramos rentables de la red. ¿Por qué? Porque un tráfico establecido de tres millones y medio de toneladas en un tramo de cien kilómetros —estamos hablando exclusivamente de ese tramo donde se produce— es un volumen de tráfico muy importante. Son diez trenes diarios, cada uno de 25 tolvas con 1.250 toneladas de carga. Yo creo que es uno de los puntos dignos de visitarse y de conocerse como modelo de explotación ferroviaria y como modelo de explotación de mina. La saturación de ese tramo es muy alta como consecuencia, precisamente, de los veinte trenes que circulan, los diez vacíos y los diez cargados, pero tiene la ventaja de que es cadenciada, es decir, no es una saturación como la de Despeñaperros, que se produce en momentos puntuales del día, sino que esos veinte trenes de mineral circulan espaciadamente a lo largo de las veinticuatro horas del día, puesto que se van cargando y descargando de una manera continuada.

Como le decía, el mayor volumen de mercancías de la zona se produce precisamente en ese tramo. Hay volúmenes muy importantes de mercancías del Puerto de Algeciras y del Puerto de Cádiz y en épocas punta hay un volumen muy importante de tráfico de mercancías, de cereal y de remolacha en épocas de verano fundamentalmente. La remolacha dentro de la zona, es decir, desde los puntos de producción a las azucareras, y los cereales normalmente van dirigidos hacia el norte, fundamentalmente zona catalana y Aragón.

En cuanto al tráfico de mercancías por distintas provincias no tengo los datos, pero las más importantes son, como le he dicho, Algeciras, Cádiz, Sevilla y Córdoba. En cuanto al tráfico interior de Andalucía, tenemos el de Almería con las minas del Marquesado y también hay un tráfico muy importante y muy curioso de leche a Granada que viene desde la zona gallega; tráfico de leche fresca sin tratar, que viene en 32 horas desde Galicia a las fábricas de leche que están en Granada, del orden de las 100.000 toneladas anuales. También trae leche de exportación y es un tráfico interesante.

En cuanto a servicios complementarios entre Almería-Granada-Sevilla por Bobadilla-La Roda, he de decir que es una preocupación constante de la Junta de Andalucía, por lo menos desde que yo soy director y tengo delante el problema de la comunicación transversal de Andalucía, es decir, el problema de la comunicación Sevilla-Málaga-Granada-Almería, que es lo que podríamos definir como comunicación transversal. Están previstas, y se están estudiando, una serie de mejoras importantes en esta comunicación transversal. La Junta de Andalucía, en este momento, tiene un convenio sobre varias líneas; la de Utrera-La Roda y la de Bobadilla-Granada son de estas líneas convenidas, pero si no se realiza ninguna acción en ellas, puesto que así está determinado, por parte de la propia Junta o del propio organismo autónomo, y no mejoran ni en tiempo, ni en calidad ni en nada, el servicio se mantendrá de una manera continuada. Si otros medios alternativos de transporte mejoran, evidentemente la demanda va cayendo. En las líneas convenidas ahora el tráfico es equivalente prácticamente a cuando se convinieron las líneas en el año 1983. No ha habido una mejora sustancial de tráfico ni tampoco ha empeorado sustancialmente. El número de viajeros es muy parecido.

La Junta de Andalucía, consciente de que tiene que establecer mejoras en estas líneas para poder competir con los otros medios de transporte y, por tanto, que en algún momento puedan llegar a dejar de ser líneas deficitarias, cual debe ser el objetivo del que está pagando en este momento los gastos de explotación, quiere establecer con RENFE y con el Ministerio un convenio de explotación más inversión, es decir, un convenio en el cual, aun pagándose el déficit de explotación de las líneas, se pueda realizar por parte de la Junta o de los organismos que sean, una inversión en ellas que permita reducir los tiempos de tráfico.

En este momento se está estudiando una alternativa global que permitiría ir de Sevilla a Málaga en dos horas, o incluso menos, de Sevilla a Granada en tres horas, y de Sevilla a Almería en cinco horas o cinco horas y cuarto. Esa es la alternativa que está a nivel de estudio.

A nivel de realidad, en la línea Utrera-La Roda se ha hecho la renovación de los siete primeros kilómetros, Utrera-El Sorbito, y está en fase de concurso por la Junta de Andalucía, abonado por ella, el tramo El Sorbito-El Araal, que elimina uno de los tramos más peliagudos y peores que existen en este momento en la línea, con una variante importante de siete kilómetros, para ponerlo a 160 kilómetros por hora. Es decir, los kilómetros que se están

renovando en esa línea, que en este momento son pocos (en total, con esta nueva renovación, llegarán a ser del orden de 30) se ponen ya a 160 kilómetros.

En cuanto a las líneas suspendidas, ya le he comentado lo que hay en las dos. De la línea de la sierra, que es la tercera, Los Rosales-Zafra, que tenemos convenida en este momento con la Junta de Andalucía, a nosotros nos afecta solamente una parte; está convenida con la Junta de Andalucía y con la Junta de Extremadura simultáneamente, y la situación también es equivalente: no hay ningún plan que yo conozca, ni oficial ni de ningún tipo, con respecto a planes en esta línea.

En cuanto a la puesta en marcha de la línea Puerto de Santa María-Sanlúcar, el único conocimiento que tengo de volver a reabrir esta línea es que la Junta de Andalucía lo está estudiando y que, de alguna manera, en los planes que ha presentado dicha Junta al Parlamento andaluz figura, aunque no en una fecha concreta, este tema.

El cierre de Gibraleón-Ayamonte, como S. S. sabe, se produjo al decidirse que no seguía siendo línea convenida, en un momento determinado. Por ello, de acuerdo con el Decreto del año 1983 se cerró la línea y no puedo contestarle sobre si el cierre es definitivo o no. En este momento sí y sus condiciones son las que se conocen.

Le puedo contestar también con bastantes datos al tema del mantenimiento de la línea Guadix-Baza. En realidad es la línea Guadix-Almendricos, pero en el caso de mi zona es Guadix-Baza, porque los 50 primeros kilómetros son los que me afectan. En estos 50 primeros kilómetros esta línea tiene carril de 45 kilos. (Carril de 54 kilos es el que existe en la mayor parte de las líneas de la red básica; para 160 y 200 se está poniendo carril de 60 kilos por metro lineal; el kilo expresa los kilos que pesa el carril por metro lineal.) Esta línea tiene carril de 45 kilos, que no es un mal carril; los ha habido de menos. En Jaén-Camporreal había carril de 30 kilos. Está asentada sobre traviesas de madera y un balasto calizo bateable; es decir, que puede tratarse con maquinaria, no es un balasto que tenga que tratarse a mano. En este momento su estado de conservación es bueno. Tiene rampas y pendientes máximas de 20 milésimas, que son altas, pero no son superiores a las que pueda tener Almería-Linares, por ejemplo, que tiene rampas superiores; pero las rampas en esta línea abarcan una longitud de kilómetros muy grande, casi 42 kilómetros de los 52 de la línea de que le estoy hablando:

Las velocidades máximas que se pueden alcanzar en estos momentos en la línea son: en 13 kilómetros, 85 kilómetros por hora; en 27 kilómetros, 80 kilómetros por hora; y en 12 kilómetros, 75 kilómetros por hora. Es decir que, como parece que se señaló ayer, efectivamente, esta línea está en buenas condiciones de mantenimiento y las velocidades son las que le he indicado, prácticamente las mismas que existían en el año 1983, cuando se cerró la línea.

Respecto Intercity Sevilla-Granada-Murcia-Alicante-Valencia no conozco que haya ningún estudio sobre él.

A la pregunta de si desde la zona se había encargado algún estudio, debo decir que, cara a 1992 y cara al cambio

cualitativo tan fundamental que se produce en el ferrocarril, concretamente en el que está bajo mi gestión en este momento, se están preparando una serie de estudios muy amplios, que abarcan prácticamente todas las relaciones. Solicitamos a la Dirección de Planificación y a la Dirección de Filiales de RENFE que nos hagan estos estudios en los próximos tiempos para ver las posibles demandas que este alto cualitativo puede producir. Yo creo que un estudio trasversal de Andalucía es fundamental. En este momento vamos a encargar que se estudie otra vez el tramo Sevilla-Málaga-Granada-Almería; es decir, la primera parte de este tramo, para ver qué evoluciones de demanda puede tener en función de las actuaciones que se puedan realizar en él. No veo, en principio, ningún problema para estudiar este tráfico. Tampoco sé si los hay la zona 4.ª, porque no hemos tenido contactos sobre este tema, aunque mi colega luego lo podrá aclarar.

Por último, me preguntaba por los resultados del «Al-Andalus». El «Al-Andalus» es un tren que no está bajo la gestión de la zona. Hay una empresa en RENFE que se llama «Al-Andalus» que se dedica a la explotación del tren y, por lo tanto, lo único que le puedo decir es que circula, que viene en épocas punta, viene en feria, que viene en Semana Santa, que siempre suele venir lleno, pero no puedo saber sus resultados económicos; lo siento.

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

Vamos a suspender la sesión durante cinco minutos. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR DIRECTOR DE LA ZONA CUARTA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE (A SOLICITUD DE LA AGRUPACION PDP)**

El señor **PRESIDENTE**: Comparecencia del Director de la Cuarta Zona de RENFE, don Mariano Sanz, al que agradecemos su presencia en esta comisión y le damos la bienvenida a la misma.

Esta comparecencia ha sido solicitada por la Agrupación del PDP. El señor Pérez Dobón tiene la palabra.

El señor **PEREZ DOBON**: Quiero agradecer al Director de la Zona 4.ª su presencia en la Comisión. Voy a formular una serie de preguntas, dado que su conocimiento directo de los problemas de la Zona 4.ª puede ser ilustrativo a efectos de ponderar las previsiones del Plan de Transportes Ferroviario. Y paso a formular las preguntas en las que mi Agrupación tiene interés.

En primer lugar, quisiera saber cómo está el mantenimiento de la línea Guadix-Almendricos en el tramo de la jurisdicción de la Zona 4.ª, es decir, el comprendido entre Baza y Almendricos, si puede darme las cantidades o el tratamiento que está recibiendo esta línea para su debida conservación en estos momentos, y si, a su juicio, una mejora del trazado de esta línea o una corrección en sus

curvas y pendientes sería muy costosa a la vista de su situación actual.

Quisiera saber también si ha habido algún tipo de estudios o si han recibido indicaciones los servicios de la Zona 4.ª sobre la conveniencia o la posibilidad de establecer un servicio de tipo Intercity entre el Levante y Andalucía, el eje Valencia-Alicante-Murcia-Granada-Sevilla. Y desde el punto de vista estrictamente técnico, quisiera saber si, en su opinión, la demanda de mercancías y viajeros podría justificar el llevar a cabo ese enlace, ese nuevo eje de velocidad, si no altísima, por lo menos de alta velocidad o velocidad media.

Me interesaría saber también, a la vista del convenio que se verificó en su día entre RENFE, el Ministerio de Transportes y la Comunidad Autónoma murciana, cómo ha influido el mantenimiento y las medidas de mejora adoptadas en esa línea Murcia-Lorca-Almendricos-Aguilas en la rentabilidad de la misma, es decir, si ha habido un incremento en el número de viajeros y, si es que hay tráfico de mercancías, en el tráfico de mercancías.

Existen, por otra parte, contactos, no me refiero a contactos entre compañeros, sino a si ha habido indicaciones oficiales por parte de RENFE o del Ministerio de Transportes para coordinar la problemática de la Zona 3.ª y de la Zona 4.ª con respecto a ese eje ferroviario que discurre entre Guadix y Almendricos.

También me interesaba saber si dentro de la Zona 4.ª es importante el volumen de mercancías, especialmente en cuanto a salidas hacia el resto de España y hacia los demás países de la Comunidad Económica Europea de los productos agrarios. Qué cifras o datos aproximados podría darme al respecto.

Qué grado de utilización tiene el tramo de la línea Madrid-Valencia por Cuenca comprendido entre Cuenca y Utiel. Finalmente, qué grado de utilización ha llevado la construcción de la línea de alta velocidad entre Chinchilla y Cartagena, cosa que nos alegra profundamente, y cuáles son los grados actuales de utilización de esa línea y si prevén que la introducción de la velocidad de 160 kilómetros por hora en ese tramo y también en el comprendido entre La Encina y Alicante, se espera que suponga un aumento importante en la demanda, sobre todo del tráfico de viajeros.

Para terminar, me interesaría conocer qué sistema de convenio especial tiene una línea entre Játiva y Alcoy que es distinto al que se practica en otras comunidades autónomas, y si ese tipo de convenio ha dado resultados especialmente positivos en lo que respecta a la explotación de la línea.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sanz para que conteste a las preguntas del señor Pérez Dobón.

El señor **DIRECTOR DE LA ZONA CUARTA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE** (Sanz Molinero): En primer lugar, quiero agradecer a S. S. la citación de la comparecencia por el mismo motivo que ha dicho mi compañero anterior, que es el de que no tenemos costumbre de venir aquí a dar nues-

tra opinión. Sin más voy a proceder a contestar, en lo que pueda, a las preguntas de S. S.

Sobre el mantenimiento de la línea Guadix-Almendricos no me cabe más que decir lo mismo que ha dicho mi compañero Juan Villaronte. La parte de Almendricos-Baza, que supone 150 kilómetros dentro de la 4.ª Zona, se conserva como un carácter estratégico para que en un momento determinado se pudiera circular por allí con unas velocidades restringidas. También tiene carril de 45 kilos y traviesas de madera. La velocidad media que se alcanzaba era de 60 kilómetros por hora. Se llegó a esa velocidad en los años 70, porque anteriormente se circulaba a 30 kilómetros por hora.

Me pregunta usted si hay algún estudio sobre la conveniencia de un Intercity Levante-Andalucía. Sobre esto yo le diría que RENFE está permanentemente en estudio. En unas ocasiones nosotros mismos promovemos los estudios debido a cualquier acción que nos suponga una perspectiva de mejora por cantidad de viajeros, y en otras, lo hacemos impulsados por la Prensa o por distintas opiniones. Lo que sucede es que nosotros entendemos que en estos ejes hay una gran cantidad de servicio, bien es cierto que ninguno tipo Intercity con enlaces, pero si tenemos los Intercity de Valencia-Madrid, Barcelona-Valencia-Madrid, Valencia-Alicante que pueden y tienen posibilidades de continuar vía Alcázar y luego ir por el corredor de Granada a Andalucía. Sobre que pudiesen existir viajeros para ese corredor, tengo que decir que yo, en principio, no conozco estudios que lo determinen.

Me preguntaba sobre el convenio de RENFE con el Ministerio de Transportes sobre mantenimiento, medidas de mejora de Lorca-Almendricos-Aguilas y si hay mercancías.

La línea de Lorca-Almendricos-Aguilas tenía un convenio que finalizó en el año 86 y ahora está pendiente de realizar el del 87. En el año 86 esta línea tuvo un déficit de 68 millones de pesetas, lo cual suponía que tenían que abonarse por la Comunidad 43 millones al reducir unos coeficientes que existen al efecto.

Es cierto que ha aumentado en parte el número de viajeros de esa línea. Hay acciones muy concretas de la Comunidad y del Ayuntamiento de Aguilas como la de unos trenes especiales de verano para las playas de Aguilas los sábados y domingos. Se realizan servicios de hasta tres y cuatro trenes con 500 viajeros por tren. Eso ha supuesto un buen porcentaje de aumento de viajeros, pero no lo tengo determinado.

En cuanto a mercancías no se nota absolutamente nada.

Sobre si hay coordinación entre las problemáticas de las zonas 3.ª y 4.ª entre Guadix y Almendricos tengo que decir que no existen competencias de ese tipo en la zona 3.ª ni en la 4.ª y, que yo sepa, no las hay en ningún otro ente más alto que nosotros.

Me pregunta los valores de mercancías en la zona 4.ª en cuanto a salida de productos agrarios. Tengo que decirle que, por descontado, tenemos datos y, además, muy recientes, puesto que estamos en plena campaña de agrarios en la parte de las naranjas valencianas. Nosotros creemos

que este año llegaremos alrededor de las 400.000 toneladas de exportación. La zona murciana aporta más o menos 50.000 toneladas.

El tema de la exportación de agrios es verdaderamente complicado. Tiene una configuración de servicio importante y difícil para el ferrocarril, puesto que la competencia con el camión, tanto en servicio como en precio, es muy fuerte. En servicio es fuerte porque el camión recoge el producto en el almacén donde se trata. Me van a permitir que haga un paréntesis. Esto es una cosa muy curiosa. Yo hasta que no llegué a la zona valenciana no sabía cómo se trataba una naranja. Poco más o menos se cree uno que consiste en cogerla, limpiarla y mandarla. Pues no es así. Tiene un tratamiento muy curioso y complicado. Se recogen en esos almacenes y se lleva al lugar de destino en el propio camión. Sin embargo, el tratamiento por ferrocarril se complica de forma muy seria al tener que contar con los acarreo iniciales y finales. Hay que coger esa mercancía en los almacenes; llevarla a una playa de cargue (cuando hablo de playa, hablo en sentido ferroviario, o sea una zona de cargue); meterla en los vagones; recoger esos vagones, para poder formar un tren de pocos en pocos en todas las estaciones de cargue; salir a destino determinado y, en ese destino, volver a deshacer todo eso. Esto nos complica por las muchísimas horas de maniobra, lo cual implica que llegamos a los destinos más tarde que los camiones. Si encima tampoco estamos mejor en el precio, se nos complica mucho este transporte, que yo considero realmente muy escaso. Es posible que haya que determinar algún otro tipo de comercialización, de explotación, para conseguir ser más agresivos en este terreno. Pero, en fin, la respuesta concreta es que la zona murciana participa en un 10 por ciento, más o menos, del total del transporte de agrios.

Respecto a la línea Madrid-Valencia, entre Cuenca y Utiel, le puedo decir que el trayecto de Cuenca a Utiel, dentro de la línea de Valencia a Cuenca, es el de menos importancia en cuanto a viajeros; es de mucha más importancia el trayecto de Valencia a Utiel. En esa línea circulan diez trenes de cercanías y seis de largo recorrido (que, por descontado, pasan alrededor de toda la línea). De los diez de cercanías, sólo llegan a Cuenca cuatro trenes, lo cual quiere decir que, de los diez, dos se quedan en Buñol y cuatro van hasta Utiel; o sea, que son menos de la mitad los viajeros que pueden ir a Utiel.

La construcción de las líneas de alta velocidad Chinchilla-Cartagena y La Encina-Alicante. Podríamos hacer un poco de historia de la alta velocidad, fijando para ello, quizá, las fechas que, a lo largo del año, RENFE tiene determinadas para hacer efectivos esos cambios en la materialidad de la ganancia de tiempo de los trenes. RENFE establece que los itinerarios se cambien dos veces al año: a finales de mayo y a finales de septiembre. A finales de mayo se realizan grandes cambios, recogiendo todo lo que durante el año ha tenido repercusiones que puedan ser importantes en la marcha de todos los trenes, y a finales de septiembre se hacen pequeños retoques sobre esto.

Si partimos de mayo del año 1986, nos encontramos

con que tenemos lo que en ese momento era alta velocidad —puesto que era una ruptura ya a 160 kilómetros por hora— en toda la línea, dentro de nuestra zona, del eje de Tortosa a Valencia, Valencia a Alcázar. Ya empiezan a beneficiarse todos los trenes trasversales de Barcelona sobre Andalucía y zona de Madrid. Sin embargo, existe un momento de confusión incluso con los medios de comunicación, porque decían que no se notaba que esa alta velocidad influyese sobre Valencia-Madrid en el servicio que existía de Intercity. Esto es debido a que no es suficiente tener una vía y una catenaria preparadas para ir a 160 kilómetros, o a la velocidad que sea, para que todo tren que circule por allí pueda alcanzar esas velocidades. Hay algo intrínseco, el tipo del tren, que determina su velocidad máxima por muy buenas condiciones que existan en vía y catenaria. En aquel momento los trenes que circulaban y hacían los Intercity de Valencia a Madrid eran tipo 140. Fue el motivo del confusiónismo. No se podía ganar tiempo porque los trenes no podían ir a 160, aunque la vía estaba preparada. Esto era en el mes de mayo del año 1986.

Llegamos a septiembre del año 1986 y sigue lo mismo. Lo que sucede es que se aumenta un servicio Intercity de Valencia sobre Barcelona que por primera vez —merece la pena decirlo, aunque no sea exactamente la pregunta— se baja de cuatro horas, llegándose a Barcelona en 3 horas y 44 minutos. No hay más novedad digna de mención.

En mayo de 1987 RENFE ha adquirido unos nuevos trenes tipo 160 y es cuando reducimos en 17 minutos el tiempo desde Valencia a Madrid, que es la primera fase del 160.

En septiembre de ese mismo año se prepara la vía de Chinchilla a Cartagena para 160. Las obras realizadas son bateo de vía, un cambio de sujeción en curva y poco más, porque no hay electrificación. Pero sigue existiendo el inconveniente de la señalización, que produce la restricción en el momento de circular a 160 kilómetros/hora.

En el trayecto La Encina-Alicante sucede poco más o menos lo mismo. Estando ya en circulación a 160, no se puede sacar todo el provecho a esa posible circulación a alta velocidad por la distancia de freno de las señales, obra que estamos realizando en estos momentos y que se terminará en mayo de 1988. Luego habrá una mayor efectividad en los itinerarios.

Para mayo de 1988 están previstas muchas más acciones importantes, evidentemente, como la preparación de vía en el trayecto desde La Encina a Villarrobledo para circular a 200 kilómetros por hora. Hablo de la vía nada más. Antes me he referido a las grapas de sujeción en curvas; ahora se tiene que proceder a colocar las grapas de sujeción en toda la línea, un cambio de balasto calizo y batear en los puntos en que sea necesario. Esto es todo lo relativo a altas velocidades, en las que se incluye la línea de Chinchilla, puesto que no se escapa a S. S. que la previsión final, si no recuerdo mal, del PTF es que de Murcia a Madrid se tardará 3 horas 28 minutos.

Me pregunta si en la línea de Játiva-Alcoy se acuerda un tratamiento distinto con la Comunidad. En principio, no. En principio, los convenios son los mismos. Lo que su-

cede es que la Comunidad Valenciana preveía, más o menos, el gasto que le iba a ocasionar esa línea durante tres años, aproximadamente. Eran ciento y pico millones por año e hizo, vía inversiones, trabajos en la línea: supresión de pasos a nivel, tratamientos de renovación, etcétera, con lo cual, naturalmente, suprime gastos. Al quitar pasos a nivel, RENFE deja de tener guarderías; al tener mejores condiciones la vía por renovaciones, etcétera, esperamos —y digo esperamos porque están todavía haciéndose esas obras— que puedan mejorar también las condiciones de circulación, la velocidad, etcétera, y que eso pueda redundar en un servicio mejor y más aceptable por el usuario y haya más ingresos al utilizarlo más gente. Esa diferencia es la que entiende la Comunidad Valenciana —y a mí me gusta el sistema— que puede ser buena para evitarse gastar todos los años una cantidad determinada sin expectativas de poder mejorar. Ese es el sistema que ellos están utilizando y que a mí particularmente no me parece mal.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sanz, por la información que ha suministrado a esta Comisión. Se suspende la sesión por cinco minutos. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LOS FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE) (A SOLICITUD DE LA AGRUPACION PDP)**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión, señorías, con la comparecencia del señor Martínez-Vilanova, Presidente de los Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), que ha sido solicitada por la Agrupación del PDP. Agradecemos su presencia en esta Comisión.

El señor Pérez Dobón tiene la palabra.

El señor **PEREZ DOBON**: Quiero agradecer la presencia del Presidente de FEVE en estas comparecencias. Podría parecer un poco extraño la solicitud de su comparecencia, puesto que el Plan de transporte ferroviario que se ha presentado en la Cámara, en principio no contempla la red FEVE, pero como estamos en una fase preparatoria o previa al pronunciamiento de la Cámara sobre el Plan, quizá el motivo fundamental para solicitar su presencia aquí estribe en saber si responde a alguna razón el que la red FEVE no se contemple en este Plan de transporte ferroviario es todo, tanto el del ancho específicamente ibérico —por llamarlo de alguna manera— como el del ancho FEVE, que es también un ancho específico. Pero la red FEVE tiene un número de kilómetros muy considerable y afecta a una zona bastante importante del territorio nacional. En consecuencia, mi primera pregunta sería qué piensa el propio Presidente de FEVE de ese tratamiento separado o de esta exclusión de FEVE del Plan de transporte ferroviario. Esta, como digo, es la primera pregunta a la que me gustaría que me respondiera.

Ahora voy a exponer otra cuestión complementaria de esta gran pregunta, que me parece importante para las consideraciones generales. Creo que ayer dijo el Director

General de Infraestructura del Transporte que, en cierto modo, el Plan de transporte ferroviario de FEVE se estaba haciendo o se había iniciado, es decir, que había también una especie de plan a escala FEVE. Nos gustaría conocer con detalle en qué ha consistido esa especie de plan de transporte específico para FEVE y si eso se va a plasmar en algún tipo de documento oficial, va a tener una tramitación similar a la que ha tenido este Plan de transporte ferroviario y si existe algún documento en el que estén esos objetivos y esas perspectivas de FEVE. Y para evaluar la trascendencia de FEVE en el marco del transporte ferroviario nacional, desearíamos saber si ese plan específico de FEVE se ha iniciado ya, cómo va la evolución de viajeros y mercancías en la red FEVE a raíz de esas inversiones que se nos dijeron ayer, ya que creo que se habló de unos 3.000 millones de pesetas si mal no recuerdo, o una cifra similar.

Asimismo, nos gustaría que nos dijera qué relaciones existen entre FEVE y RENFE, o qué piensa el Presidente de FEVE, así como cuáles deberían de ser las relaciones específicas entre FEVE y RENFE a nivel de viajeros y de mercancías. De la misma forma que siempre se habla de las técnicas intermodales, y aunque en este caso no podríamos hablar de intermodales entre ferrocarril y otros medios, pero creo que habría algún tipo de intermodalidad, algo similar a lo que sucede con el ancho europeo y el ancho específico de RENFE. Nos gustaría saber si hay previsiones a este respecto, si se está trabajando en ese sentido o si existe alguna posibilidad de aprovechar más una colaboración comercial entre FEVE y RENFE.

Por otra parte, también quisiéramos conocer qué resultados económicos están teniendo unas iniciativas que, en principio, me parecen interesantes. Me estoy refiriendo a la iniciativa del Transcantábrico y creo que hubo una similar en la línea de Benidorm a Gata de Gorgos en relación con un tren específico para promocionar el turismo. Asimismo, desearíamos que nos dijera si hay previstas iniciativas complementarias a éstas, puesto que me parece que la red FEVE es realmente adecuada para llevar a cabo iniciativas de este tipo.

Insisto en que lo fundamental es saber cuál es la filosofía del Presidente de FEVE en relación con la coordinación entre las dos redes a efectos de un planteamiento ferroviario global del territorio nacional.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Dobón. El señor González García tiene la palabra, en nombre del Grupo Socialista.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: En primer lugar, quiero saludar al Presidente de FEVE y agradecer su presencia en la Comisión. Dada la gran importancia que tiene la empresa que él dirige en toda la cornisa cantábrica y que se están realizando en todo el área planes de modernización de todas las instalaciones en general, creo que es buen momento para tratar de concretar algunas de estas posibilidades de inversión o de desarrollo y modernización. Por ejemplo, en lo que se refiere a talleres, sabe-

mos que dentro de su organigrama han dividido ustedes en zona este y oeste y tratan de buscar servicios que por su entidad puedan ser comunes para los dos ubicarlos en distintas áreas. Quisiera saber, en este sentido, si es que el Presidente puede contestarnos, cuáles son las decisiones respecto a talleres de reparación de material remolcado y, en general, del conjunto de talleres.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Mazarrasa quería hacer una pregunta. Tiene la palabra.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: En primer lugar, quiero también agradecer al Presidente de FEVE su presencia entre nosotros, y la verdad es que mis preguntas van en la misma línea de las realizadas por el señor Pérez Dobón.

A nosotros lo que nos gustaría saber es si FEVE ha hecho algún estudio —o el conjunto del Ministerio de Transportes— en relación con FEVE, sobre cuáles son los tráficos de mercancías y cuál es el volumen de tráfico de mercancías en general de todos los medios de transporte en la cornisa cantábrica, como eje especial de actuación de FEVE, y si hay algún criterio respecto a cuáles son los niveles posibles de captación de esos tráficos, etcétera.

En la misma línea del sector Pérez Dobón, quisiéramos saber si cree que una gestión comercial conjunta entre RENFE y FEVE podrá mejorar la oferta de transportes de mercancías por ferrocarril en el conjunto de la cornisa cantábrica con tráficos pesados importantes. Qué actuaciones podrían ser previsibles o útiles en términos de mejorar los niveles de conectabilidad de la red RENFE con la red FEVE, y si eso podría hacerse a través de la implantación de las tecnologías existentes de cambios de ejes, etcétera. Asimismo, la conectabilidad que se produce de ambas redes con el tráfico marítimo en los propios puertos de la cornisa cantábrica.

Por último, me gustaría saber cuáles son sus criterios o su visión respecto a una mayor participación —sobre todo en la gestión de un ámbito de actuación de FEVE muy específico, que es el tráfico de cercanías de viajeros—, qué posibilidades hay, repito, de incrementar la participación de las comunidades autónomas, fundamentalmente Cantabria, Euskadi y Asturias, en lo que es la planificación y la gestión de la propia política de FEVE en el tema del tráfico de cercanías de viajeros.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Martínez-Vilanova tiene la palabra para contestar a las preguntas de sus señorías.

El señor **PRESIDENTE DE LOS FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA** (Martínez-Vilanova Martínez): Respecto a la pregunta que me hace S. S. sobre la exclusión o no inclusión de la red que explota Ferrocarriles de Vía Estrecha en el Plan de transporte ferroviario, yo creo que está justificada por la especialización que pretende el Plan; Plan que se centra en los corredores de mayor demanda, es decir, da prioridad a aquellos en los que existe una saturación de los tramos existentes, y asimismo jus-

tifica las mayores inversiones en los tramos de utilización común por varias líneas de la red general.

En mi opinión, creo que el PTF se dirige a un sistema que tiene como objetivo prioritario el convertir esa red integrada en la de alta velocidad del ferrocarril español, y la red que explota Ferrocarriles de Vía Estrecha no entra dentro de esas prioridades que en su especialización tiene el PTF. FEVE atiende básicamente a un tráfico local y regional. Basten quizá dos datos para centrar el tráfico que da FEVE: el recorrido medio de los viajeros es de 20,3 kilómetros, y el de las mercancías, quizá más espectacular, es solamente de 37. Es decir, quizá una décima parte del recorrido medio de las cercanías en la red de RENFE. A mi modo de ver, esa no inclusión de la red de vía estrecha obedece a eso, a que es una red integrada, red básica estatal dedicada a la alta velocidad, frente a una red local, regional, centrada en recorridos cortos, locales y regionales.

Con respecto a la planificación específica de FEVE existente o en marcha, no hay ningún documento oficial que esté en tramitación en este momento. Evidentemente, la actividad prioritaria en el año 1987 en la actuación del equipo directivo de FEVE ha sido disponer de una planificación y una programación de trabajos para el cuatrienio. En concreto, la programación de inversiones forma parte de un plan plurianual que la empresa tiene, pero no existe este documento oficial en tramitación ahora mismo.

Me solicita S. S. datos de los últimos ejercicios en una serie de aspectos. En inversiones. Las inversiones realizadas en FEVE en el período 1982/1987 han sido realmente importantes: 19.500 millones de pesetas en infraestructura y 17.000 en material móvil, repartidos en toda su red, con un énfasis especial en la zona asturiana, donde la presencia de FEVE, tanto en viajeros como en mercancías, es, con mucho, la más importante en este momento.

Por programas, el más importante ha sido el de renovación de vías y pasos a nivel, al cual se han dedicado 11.878 millones de pesetas en ese período 1982/1987, seguido del de obras de fábrica, puentes y túneles, con 3.635, dentro de lo que son infraestructuras. Sin duda es más importante, «per se», el de material motor y móvil, donde realmente en este momento FEVE dispone de un parque, tanto para viajeros como para mercancías, que en su gran mayoría es inferior a cinco años de antigüedad, lo que es un dato prácticamente excepcional en una empresa ferroviaria.

En 1988 se va continuar en esta línea de inversión, con unos 4.000 millones de pesetas si se suman las cifras aprobadas en los Presupuestos Generales del Estado para la Compañía con las previstas por el propio Ministerio de Transportes, y cualitativamente se pone énfasis en el mantenimiento. Se van a continuar los programas de renovación de vía, de supresión de pasos a nivel, de renovación de puentes, túneles y obras de fábrica, pero sobre todo mantenimiento: talleres, adquisición de grandes piezas de parques, repuestos, etcétera.

Datos de tráfico. En el año 1987 FEVE ha transportado 10.860.000 viajeros, básicamente de cercanías en las ciu-

dades que sirve, que son, como conocen, Santander, Oviedo, Gijón, el oeste de Bilbao, Ferrol, León, Avilés y alguna otra. Esto ha significado en viajeros/kilómetro 244 millones de pesetas. Ahí se ve ese recorrido medio del orden de 20 kilómetros, del que hablaba antes, ligeramente superior en 1987.

En mercancías, se han transportado 5,3 millones de toneladas en el año 1987, con un predominio absoluto de los tráficos de carbón, ya que FEVE, está muy especializada en el tráfico de carbón en los valles asturianos y en la cuenca minera de León, seguido a distancia por el tráfico de madera, de más largo recorrido, y otra serie de productos, básicamente graneles. Estos 5,3 millones de toneladas se han traducido en 200 millones de toneladas/kilómetro. El tráfico de mercancías significa una ligera disminución con respecto al del año anterior, aunque supera al de años precedentes, y en el tráfico de viajeros ha habido un crecimiento del orden del dos por ciento con respecto al del año anterior.

Los resultados económicos del último ejercicio, evidentemente provisionales en este momento, han sido de un déficit operativo, un déficit de explotación de 5.093 millones de pesetas. Con respecto al año anterior, eso significa una reducción del déficit del dos por ciento, lograda a base de una disminución de los gastos generales y de un crecimiento de los ingresos. Los ingresos han aumentado en 1987, con respecto a 1986, en el ocho por ciento, y los gastos en el dos. La insuficiencia bruta ha sido de 6.783 millones de pesetas en términos provisionales en las fechas en que nos encontramos. La comparación con 1986 es difícil, porque en 1986 todavía se incluían los datos de la red de Valencia, que han sido transferidos a la Comunidad.

Las relaciones de FEVE con RENFE son satisfactorias y se centran en la existencia de unas comisiones que se reúnen con frecuencia y que están absolutamente potenciadas, puesto que a nivel de FEVE, por ejemplo, están dirigidas por el propio subdirector General, digamos el número dos de la compañía. Ahí hablamos de coordinación de la explotación y, sobre todo, de aspectos comerciales en esa línea de transferencia de mercancías. En este momento existen puntos comunes en ambas redes. Son dos redes FEVE y RENFE, que prácticamente no entran en competencia, es decir, yo diría que no hay ni 30 kilómetros en los cuales ambas redes discurren paralelamente. FEVE es transversal a la red de RENFE. Son puntos comunes en este momento las instalaciones de La Maruca, en Avilés, donde hay un transbordo importante de contenedores entre ambas redes, y Luchana en Bilbao. Hay después una serie de estaciones adyacentes o de explotación conjunta. En Santander son estaciones adyacentes. Ferrol es de explotación conjunta —realmente es la misma estación de RENFE y FEVE—. En Gijón dentro de la nueva red ferroviaria, están adyacentes, e incluso la parte de cercanías es común a RENFE y FEVE, y en las otras ciudades las estaciones son muy próximas, pero las instalaciones no son exactamente conjuntas. También tenemos oportunidad de realizar un transbordo de mercancía de uno a otro dentro del Puerto de Santander.

El Trascantábrico es un tren turístico específico. Fue el pionero en España, ya que se creó en el año 1983. Hace un recorrido estándar de una semana de duración entre el Ferrol y León, pasando por Bilbao, y la semana siguiente en sentido contrario. Y para nuestra satisfacción este año ha tenido una ocupación del 94 por ciento de las plazas ofertadas, lo cual es un resultado a mi modo de ver excepcional, lo que permite que económicamente resulte interesante para la compañía. En este sentido está firmado un convenio con Iber-raíl para que actúe como agencia mayorista y potencie el uso de este tren de forma que, además de su utilización regular en estos viajes semanales de que hablaba, pueda tener también una utilización «charter» masiva en demandas concretas a lo largo de todo el año.

El ferrocarril Gata-Alicante-Denia en el tramo Gata-Benidorm está ya puesto en explotación por la Comunidad de Valencia. Después de la transferencia se creó una empresa específica, Ferrocarriles de la Generalitat de Valencia, que es quien explota ese tren. Conozco el producto porque estamos en contacto con ellos, pero no puedo precisar sus resultados y sus costes.

Con respecto a otras iniciativas turísticas, agradezco su referencia a que la red es muy adecuada para este tipo de usos, porque así también lo vemos en FEVE. El futuro de FEVE está pasando por una especialización en los transportes de cercanías, socialmente importante en las ciudades en las que estamos, y por los tráficos de tipo ocio turístico, aprovechando la excepcionalidad de las regiones que se atraviesan, excepcionalidad paisajística, gastronómica, cultural, etcétera. Se va a ampliar la oferta turística con una serie de productos de un día de duración que han sido presentados a la prensa muy recientemente, con rutas con salida desde Oviedo, Gijón, Santander y Bilbao, para acceder a las playas de la zona de Oviedo, La Concha, Artedo concretamente; a Covadonga y Lagos en el caso de Gijón; a Santillana del Mar desde Santander y a Espinosa de los Monteros desde Bilbao, con la intención de atraer usuarios al ferrocarril, potenciar su uso y generar nuevos ingresos para la compañía. A esta iniciativa seguirán otras. Concretamente, mañana mismo empiezan en Gijón unas jornadas sobre tren y ocio donde vamos a someter a debate en un marco de especialistas estas posibilidades del tren para el ocio, no solamente con productos especiales turísticos, sino atrayendo usuarios a los trenes regulares, por el puro atractivo del entorno por el que pasan.

Respecto a la intervención del señor González García, hace una referencia al programa de modernización de FEVE y las inversiones. Comentaba antes que tras el tremendo esfuerzo de los últimos cinco años en inversión nueva y reposición, continuando con el mismo se está renovando Gijón-Avilés, se ha terminado hace nada Arriendas-Llanes y se empieza Valmaseda-Bercedo, como grandes renovaciones de vía.

Siguiendo con al automatización de pasos a niveles, a iniciativa de FEVE, 17 han salido a concurso este mes, y hay colaboraciones conjuntas con comunidades autóno-

mas, como es el caso de los 37 pasos a automatizar al 50 por ciento con el Principado de Asturias.

Además de continuar con todos esos programas, remodelación de estaciones, etcétera, quizá el énfasis del presupuesto de 1988 y de ese programa plurianual de inversiones está precisamente en mantener todos los activos de que dispone FEVE en este momento. En ese sentido, es prioritaria la actuación en talleres. FEVE tiene talleres muy nuevos y bien dotados en Valmaseda, Euskadi, 4.000 metros cuadrados; en Santander, 4.000 metros cuadrados para mantenimiento y 10.000 en obras terminándose en este momento por el Ministerio para talleres generales de material-motor, y una serie de talleres dispersos en Asturias.

No quisiera aburrir a SS. SS. con la historia de FEVE, pero el hecho de su formación a base de empresas privadas, que han ido durante un período muy largo integrándose en el Estado, hace que las infraestructuras que se tienen, inclusive las de talleres, tengan una localización especial casi aleatoria, un poco extraña y no muy racional. De ahí este énfasis, iniciado en los años anteriores, de concentrar en un serie de grandes talleres lo que son una serie de núcleos dispersos y especializados en función de a qué compañías privadas pertenecieron hace 15, 20 ó 30 años, según cada caso.

En este momento está finalizándose en FEVE el proyecto de los talleres de Asturias, y ya están adquiridos y elevados a escritura pública los terrenos donde se van a situar estos talleres. Son unos terrenos de 31.000 metros cuadrados, que llevarán 10.000 cubiertos, pero hasta que no esté el proyecto terminado no sabremos la inversión exacta. Prevemos 700 u 800 millones de pesetas para esa inversión y hemos reservado 330 millones este año para la primera anualidad.

Queda pendiente y está muy avanzado el estudio para tomar la decisión de adquirir unos nuevos talleres generales, es decir, grandes reparaciones, el de Oviedo va a ser un taller para el mantenimiento de todo el parque destinado a esta zona oeste a la que S. S. hacía referencia. Su estudio, como digo, está muy adelantado y no es posible en este momento precisar su localización exacta en cuanto a la ciudad. Hay una serie de terrenos de los que FEVE ya dispone y otros que podría adquirir. Por eso, en este momento me es imposible decir dónde irán situados los nuevos talleres generales de material motor y remolcado.

Los tráficos de viajeros y mercancías y la asignación de parque a esos tráficos, hacen que realmente Asturias sea una localización, a mi modo de ver, muy adecuada para completar la red de talleres generales ya existentes, básicamente con el grande de Santander, pero no le puedo precisar la ciudad en este momento. En muy poco tiempo tendremos los estudios de localización definidos, con las ventajas e inconvenientes, para saber dónde podrán ir esos nuevos talleres generales de material remolcado.

Respecto a las preguntas del señor Mazarrasa sobre el transporte de mercancías en la cornisa cantábrica, tengo que decirle que el Ministerio dispone, a través de las encuestas nacionales de transporte de mercancías, de toda

la información con respecto al origen y destino de las mismas. En FEVE no hemos hecho un estudio exacto de demanda, pero lo que sí tenemos es un plan comercial para el año 1988 de previsión de captación de transportes de mercancías identificando a esos clientes. De todas formas, FEVE tiene una cartera de clientes de mercancías muy peculiar y muy diferente de la que tiene RENFE. Muy pocos clientes —concretamente 13— absorben del orden del 80 por ciento de tráfico. La clientela está muy concentrada. Concretamente HUNOSA es el primer cliente, por la importancia que tiene el tráfico de carbón en las cuencas mineras.

No prevemos que pueda aumentar demasiado el tráfico de mercancías de largo recorrido, a la vista de la evolución histórica de estos clientes y de los flujos de mercancías existentes en las áreas de influencia de FEVE.

Referente a la gestión conjunta de RENFE y FEVE, es importante para ambas empresas y hay que potenciarla. De todos los aspectos que tenemos comunes el más interesante para ambos es el comercial. Estamos satisfechos de cómo funcionan al respecto la comisión entre RENFE y FEVE.

Conectabilidad entre ambas redes con los puertos. Antes he hablado de las estaciones comunes y de los puntos en los que hay transferencias de contenedores o de otro tipo de mercancías. Ahora quisiera ampliarles este tema con el de los puertos.

Están muy avanzadas las obras de acceso al nuevo puerto de Santander, en Raos. Esto para Santander significa la supresión de una serie de vías de FEVE que dificultaban la circulación viaria y peatonal por el centro de la ciudad. Para FEVE esto supone que aunque en un trayecto se alarga un poco el recorrido, en el de los trenes de Bilbao no, y vamos a estar en condiciones de tener un buen acceso ferroviario al puerto de Santander, al existente y al ampliado en la zona de Raos. FEVE no accede propiamente al puerto de Bilbao, sino a las instalaciones de Altos Hornos de Vizcaya, en la zona de Luchana, y en este momento no accede a ningún puerto más de la cornisa cantábrica. Lo que sí hace FEVE permanentemente son estudios de rentabilidad de inversiones para que, en función de la evolución de los tráficos previsibles en los puertos del norte, se pueda contemplar la posibilidad de entrar en ellos. En este momento está abierto el estudio de acceso al puerto de El Ferrol, para ver si, en función de la evolución de los tráficos, pudiera ser interesante que FEVE entrara ahí. Con los tráficos pasados no podía ser así, según los estudios hechos hace un par de años y que se van a actualizar en este momento.

Finalmente, respecto a su pregunta referente a las cercanías, tengo que decirle que aunque es muy importante la demanda de FEVE, lo era mucho más hace unos años, previamente a las transferencias. Tanto en las redes catalanas como del País Vasco o de Valencia estaba la Red de Ferrocarril de Vía Estrecha. Incluso sin esto, con esos casi diez millones de viajeros que llevamos a las cercanías de las ciudades nos parece el servicio más importante de la oferta que presta FEVE. En ese sentido se van a potenciar mejorando el nivel de ese servicio y la oferta.

Las comunidades autónomas y los ayuntamientos no participan en este momento, con la excepción de la supresión de los pasos a nivel en el caso de Asturias. Pero creo que es importante que así fuera por la coordinación en el modo de transporte, es decir, que aun no teniendo la entidad de las grandes áreas metropolitanas, en las que se plantea la creación de organismos específicos de coordinación, son ciudades de suficiente densidad como para que esa coordinación de los transportes urbanos o regionales, de competencia municipal o autonómica, con los transportes que sirve FEVE de índole regional, sea un aspecto, a mi modo de ver, que se debe desarrollar.

Salvo error por mi parte, creo haber abordado todas las preguntas realizadas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez-Vilanova, por la información que ha suministrado a esta Comisión.

Recuerdo a SS. SS. que esta tarde a las cuatro y media se reanuda la sesión con las preguntas al Ministro de Industria y Energía.

Se levanta la sesión.

Era la una de la tarde.

Se reanuda la sesión a las cuatro y treinta y cinco minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la sesión con preguntas al señor Ministro de Industria y Energía, don Luis Carlos Croissier, a quien damos la bienvenida una vez más, pues son muchas ya las que ha comparecido en esta Comisión, y agradecemos su presencia en la misma.

PREGUNTAS AL SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

— SOBRE CIERRE DEL TREN DE COMERCIALES (TREN BK) DE LA EMPRESA NACIONAL SIDÉRGICA, S. A. (ENSIDESA), FORMULADA POR EL SEÑOR GARCIA FONSECA, DE LA AGRUPACION IZQUIERDA UNIDA-ESQUERRA CATALANA

El señor **PRESIDENTE**: Las preguntas han sido, en lo posible, agrupadas por materias homogéneas. En primer lugar, vamos a dar la palabra al señor García Fonseca para que haga la pregunta relativa al tren de comerciales de la Empresa Nacional Siderúrgica.

Tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: En realidad, son tres preguntas que he agrupado en una, que no solamente se refieren al mismo tema sino que, además, están relacionadas entre sí.

Son las siguientes: ¿Qué medidas piensa adoptar el Ministro de Industria y Energía para impedir que se lleve a efecto el cierre del tren BK, que supone un recorte de

250.000 toneladas en la capacidad nominal de las instalaciones acabadoras de ENSIDESA? Obviamente, la pregunta entra aquí con retraso, pero ahí está.

¿Cómo explica el señor Ministro que esa decisión la tome la dirección de la empresa sin ninguna información ni negociación previa con los sindicatos, cuando durante todo el proceso de reconversión anterior se ha reconocido y elogiado el alto sentido de responsabilidad de los representantes de los trabajadores?

Por último, como Ministro de un Gobierno socialista, ¿no considera inaceptable que se supedite esta empresa pública a los intereses de las empresas privadas del subsector del acero común?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro para contestar a la pregunta de S. S.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): Como S. S. sin duda conoce, en el Pleno del 10 de febrero respondí a la pregunta planteada sobre el cierre del tren BK. Por tanto, en aquella contestación a una pregunta oral en Pleno aclaré que entendía que, en primer lugar, la decisión correspondía al ámbito empresarial en cuanto que no afectaba a ninguno de los parámetros básicos del plan estratégico de la empresa Ensidesa, definido para el año 1989, que en materia de inversiones y de plantillas sigue absolutamente invariable. En consecuencia, es una decisión tomada en el ámbito de lo que entiendo que es la autonomía de gestión de la sociedad anónima Ensidesa. El Gobierno, por supuesto, no piensa tomar medidas de ningún tipo para que no se cierre el tren BK.

En cuanto a la negociación, también aclaraba en aquella pregunta que se había hablado informalmente de ese tema, pero que el Consejo de Administración de la empresa —y recuerdo a SS. SS., que en él están presentes los sindicatos— tomó la decisión, que al día siguiente se comunicó a los sindicatos, a los que se entregó un expediente explicativo de la medida que la dirección había considerado conveniente adoptar, que no afectaba al empleo, puesto que los propios trabajadores seguían empleados físicamente en las mismas instalaciones.

Por último, no creo que se pueda hablar de supeditar decisiones de la empresa pública a la empresa privada. La empresa privada está tomando en este momento decisiones de cierre de capacidad que superan los cuatro millones de toneladas, en un sector en el que existe un exceso evidente de capacidad. **(El señor García Fonseca pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor García Fonseca, como las dos preguntas siguientes del CDS son sobre la misma materia, si después de la contestación al señor Rebollo S. S. considera que todavía necesita un brevísimo turno, yo se lo podría conceder.

Señor Rebollo, si le parece a S. S., las dos preguntas pueden ser formuladas conjuntamente, puesto que se refieren prácticamente a la misma materia, tanto a la ren-

tabilidad de la instalación como al cierre, y son similares a la planteada por el señor García Fonseca.

— **SOBRE CIERRE DEL TREN DE COMERCIALES DE VERIÑA EN LA EMPRESA NACIONAL SIDERURGICA, S. A. (ENSIDESA), FORMULADA POR EL SEÑOR REBOLLO ALVAREZ-AMANDI, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CDS**

— **SOBRE RENTABILIDAD DE LA INSTALACION DEL TREN BK, DE LA EMPRESA NACIONAL SIDERURGICA, S. A. (ENSIDESA), FORMULADA POR EL SEÑOR REBOLLO ALVAREZ-AMANDI, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CDS**

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

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Gracias, señor Ministro, por estar entre nosotros una vez más.

La primera de las dos preguntas, en la que se han resumido las nueve o diez que yo planteé, con independencia de la pregunta oral en Pleno, que tenía que ver con la concertación social y no exactamente con el tema intrínseco del fondo del asunto del tren de comerciales de Veriña, está formulada de tal manera aquí, resumiendo varias de las que planteé, que indudablemente se puede reconducir a las que formuló el Diputado señor García Fonseca. De todas maneras, si S. S. me lo permite, yo desglosaría las que después se refundieron en esta primera pregunta, simplemente formulándolas.

Primera pregunta. Si el cierre del tren de comerciales de Veriña no está contemplado en el Plan de reconversión para la siderurgia de 1984, ¿qué razones existen ahora que no se hayan dado en 1984, y por qué ahora se estudian y antes no? Obviamente, se refiere al cierre.

Otra pregunta que también se refiere al cierre. Siendo la facturación de Ensidesa en el año 1986 inferior en un 18 por ciento a la de 1985, y la de 1987 también inferior en 20.000 millones de pesetas a la de 1986, ¿qué razones aconsejan cerrar un capítulo que da origen a 5.000 millones de facturación?

Tercera de las preguntas que se refieren al cierre. En Ensidesa hay excedentes de productos semielaborados o intermedios, ¿por qué se cierra el tren de acabado? Este sería el desglose de la primera pregunta: cierre del tren de comerciales.

La segunda pregunta, que ya está más relacionada con el tema de la rentabilidad de la instalación del tren BK de la Empresa Nacional Siderúrgica, estaba formulada originariamente de esta manera: ¿Cómo han hecho ustedes el cálculo de rentabilidad de la instalación del tren BK y, en general, de una instalación concreta en el conjunto de la empresa?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rebollo, quiero recordarle que algunas de las preguntas que S. S. hizo creo que

han sido asignadas a la Comisión de Relaciones con la Comunidad Económica Europea.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Una sola, que no la formulo aquí y que, además, fue respondida esta mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro para responder a las preguntas.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): Señoría, creo que algunas de las respuestas se las avancé en la contestación que le dí en el Pleno del día 10 de febrero, al que me he referido anteriormente.

En primer lugar, dice S. S. que el cierre del tren BK no está contemplado en el Plan que en su día se aprobó para Ensidesa en el año 1989; como otras muchas cosas, como, por ejemplo, un rejuvenecimiento de la plantilla, un saneamiento financiero extraordinario, como tampoco han sido contempladas toda una serie de medidas que se han necesitado adoptar a lo largo de estos años, y que van desde las cláusulas de salvaguardia que hemos negociado con Bruselas, pasando por medidas de ayuda financiera adicional, entre las cuales hay que destacar el saneamiento adicional que se ha dado a la compañía Ensidesa. Me parece que nos encontramos ante un sector que, como otros muchos, es algo dinámico, que evoluciona en las situaciones de mercado y de competitividad y en el que cada una de las empresas, públicas y privadas, en cada momento evalúan la situación y hacen sus proyecciones. Insisto, me parece que esta decisión entra dentro de lo que cabe considerarse como decisiones de la gestión ordinaria de las empresas.

En cuanto al tema de por qué puede suponer esto una reducción de facturación, ligaría la respuesta a la última pregunta sobre el cálculo de rentabilidad. Evidentemente, señoría, sigo defendiendo que esto es una decisión del ámbito empresarial. Por tanto, lo que yo puedo hacer aquí es narrar, contar, explicar los cálculos que la propia empresa, en el uso de sus facultades y de su autonomía de gestión como sociedad anónima mercantil, ha realizado. Esa justificación está en la Memoria que la empresa elaboró de cara al Consejo de Administración y para su comunicación posterior a los sindicatos.

El razonamiento seguido por la empresa ha partido, en primer lugar, de considerar un exceso de capacidad en el sector de redondos para la construcción. Concretamente, de acuerdo con los estudios McKinsey, hay una capacidad instalada del orden de los cuatro millones de toneladas para un mercado máximo, incluyendo exportaciones, de 1,6 millones de toneladas. De ahí el proceso intenso de ajuste de capacidad en todo el sector siderúrgico y, muy especialmente, de los redondos de construcción, donde, como S. S. conoce, la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos ha aprobado el cierre de varias instalaciones de miniacerías o de acerías de horno eléctrico. Concretamente se van a cerrar varios trenes de fabricación de redondo para construcción.

La segunda de las reflexiones que se hace la empresa es un cálculo de coste entre cuánto le cuesta a ella fabricar el redondo para construcción y cuánto le cuesta a una miniacaría. La conclusión a la que llega es que hay una diferencia entre siete y once pesetas por kilogramo, antes de amortizaciones y de costes financieros. En definitiva, observa que sus costes de producción están muy significativamente por encima del producto fabricado por las miniacérias y, en consecuencia, considera que su posición competitiva en ese terreno es muy débil.

En tercer lugar, considera que es la experiencia que hay en todos los demás países europeos. Concretamente, la empresa señala cómo se han ido cerrando todas las instalaciones de fabricación de redondo para construcción en acerías integrales, es decir, en empresas siderúrgicas integrales. Entre 1981 y 87 han dejado de fabricar redondo para construcción en Europa 17 plantas integrales, de forma que en este momento prácticamente subsisten dos empresas fabricando redondo para construcción, a partir, digamos, de un proceso integral. Concretamente, en la Europa de los diez, en 1986 —son los últimos datos disponibles— para un consumo estimado de 6,8 millones de toneladas, tan sólo 700.000 toneladas provenían de siderurgias integrales y el resto de miniacérias, en definitiva, reflejo de la mayor competitividad y flexibilidad que para este tipo de productos tiene la acaría de horno eléctrico.

Por último, la empresa, en el «dossier» que presentó a su Consejo de Administración y a los sindicatos, hacía un estudio de dos alternativas, de lo que denominaba la alternativa A y la alternativa B. En la alternativa A se planteaba un esquema de optimización por distintos tipos de productos, concretamente redondo para construcción, perfiles comerciales, perfiles estructurales y alambrón, para unas determinadas capacidades de acerías y de semiproductos. Esta primera alternativa es el cierre del tren BK, optimizando, repito, la asignación de materias primas y de semiproductos en otras líneas de producción. Y la alternativa B, que era dejar las cosas como están. Concretamente, llegaba a la conclusión de que había una ventaja del orden de 1.200 millones de pesetas en favor de suprimir la producción de perfiles comerciales y de redondo para construcción del tren BK, potenciando, en cambio, la línea de producción de perfiles estructurales y de alambrón, en los cuales considera que tiene una ventaja comparativa, y muy significativamente en los perfiles pesados —que para algunos de ellos es el único fabricante nacional—, y para el alambrón, en donde tiene una envidiable situación desde el punto de vista de competitividad, repartiéndose el mercado, prácticamente, con otra empresa proveniente de acero de horno eléctrico. En consecuencia, estos cálculos son los que ha hecho la empresa. Yo no puedo más que hacerme eco de dichos cálculos, que llevaron a la empresa a adoptar esta conclusión.

En cuanto al desequilibrio entre semiproductos y productos finales, concretamente Ensidesa en el año 1980 tenía unos semiproductos de 849.000 toneladas, que bajaron a 349.000 toneladas en el año 1987, previéndose para el año 1988 que los semiproductos queden reducidos a 171.000 toneladas, en un proceso de mejor aprovecha-

miento del valor añadido dentro de las instalaciones.

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

Tiene la palabra, brevísimamente, el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Señor Presidente, lo de brevísimamente me pone en un serio aprieto, porque tenía entendido que disponía de diez minutos, como mínimo.

El señor **PRESIDENTE**: Los diez minutos son en la formulación de la pregunta.

El señor **GARCIA FONSECA**: Señor Presidente, a nosotros nos parece (y digo a nosotros, porque creo representar a una parte importante de la opinión asturiana, posiblemente coincidente con la mayoría) un tema muy importante. Me limité a leer la pregunta para tener más tiempo para poder replicar al señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: En Comisión no tenemos reloj, como sabe S. S. Tiene la palabra.

El señor **GARCIA FONSECA**: Intentaré, en todo caso, no abusar de la benevolencia de la Presidencia.

En primer lugar, quiero constatar que hay ciertos matices —los podré precisar mejor cuando compare el «Diario de Sesiones» del 10 de febrero con el de esta Comisión— en las respuestas. En todo caso, como fueron orales, voy a insistir un poco en ellas, como asunto previo.

En la respuesta anterior, efectivamente, usted dijo que los propios trabajadores del tren BK, en la medida en que no afecta al empleo, han aceptado esta decisión, que sí ha sido consultada por el Comité de Empresa. Señor Ministro, hoy lo ha matizado usted ligeramente. En todo caso, que le conste que esto no es así. El 12 de febrero, es decir, inmediatamente después de saber su respuesta, los Comités de Empresa, el de la factoría de ENSIDESA en Veriña y el de la factoría de ENSIDESA en Avilés, en sendos comunicados desmienten que se hubiera negociado previamente el cierre del tren BK con los Comités de Empresa y con los trabajadores. Eso en cuanto a una de las cuestiones de forma, pero importantes.

En segundo lugar, también en la respuesta anterior (hoy no lo ha dicho así explícitamente, pero tampoco lo ha desmentido) usted decía, como uno de los argumentos para el cierre del tren BK, que en todas las empresas —decía usted textualmente— integrales siderúrgicas europeas se habían cerrado este tipo de instalaciones. Hoy ya matiza usted que no en todas, que hay algunas siderúrgicas integrales europeas en las que no se han cerrado este tipo de instalaciones, y yo le voy a citar concretamente dos al menos de las que no han cerrado, que son la ARBED, en Luxemburgo, y la Hoogovens, en Holanda, pero (y esto es importante) éstas son precisamente las dos siderurgias más similares a ENSIDESA, hasta el punto de que podríamos afirmar, sin ningún riesgo de equivocación,

ción, que concretamente la última, la Hoogovens, ha sido casi linealmente el modelo en su organización, etcétera, que ha copiado ENSIDESA. Por tanto, el hecho de que siderurgias similares, que incluso han sido modelos para ENSIDESA, sigan abiertas, evidentemente no sólo en su conjunto, como siderúrgicas integrales, sino en cuanto a la producción de comerciales, concretamente el tren BK, me parece que es significativo y que de alguna forma contradice algunas afirmaciones hechas por usted anteriormente.

Otro argumento que da usted, y que da el informe pasado por la empresa «a posteriori» a los trabajadores, es que no hay mercado suficiente, que es un mercado para 1,6 millones de toneladas, mientras que hay una capacidad en España de cuatro millones de toneladas.

Ahora acaba de decir, si yo no oí mal, que va a reducirse y en exceso, puesto que usted habló de una reducción de cuatro millones de toneladas, con lo cual ni siquiera produciríamos en España ese 1,6 de demanda que existe. Pero, en todo caso, en el informe McKinsey se dice textualmente que solamente el 44 por ciento de los trenes comerciales de España pueden considerarse competitivos. Dicho de otra manera: un 56 por ciento de los trenes de los productores no integrales no son competitivos. Esto avalaría todo lo más un cierre coyuntural del tren BK de ENSIDESA, en espera de ese cierre del 56 por ciento de los privados no competitivos, que reducirían sustancialmente ese exceso de capacidad.

¿Por qué cerrar el primero, y definitivamente, además, no de forma coyuntural, el tren BK en la empresa pública?

Usted argumentaba también el tema de los costes de producción. Consta asimismo en el informe pasado a los trabajadores que el tren de comercialización de ENSIDESA es de siete a 11 pesetas más caro que en el sector privado.

Señor Ministro, el problema es que usted no analiza las causas, y la dirección tampoco lo hace explícitamente, de por qué esto es así, y si esas causas son superables con relativa facilidad. Tampoco analiza las consecuencias que tendría aplicar la misma lógica (la lógica que ustedes aplican, que no otra) a las instalaciones de Veriña en su conjunto, y esto porque, señor Ministro, usted promueve una decisión que no se inscribe en una estrategia global de potenciar el futuro de ENSIDESA.

No ha habido, y sigue sin haber en la Administración, a nuestro juicio, una planificación adecuada de la reconversión de ENSIDESA desde el punto de vista estrictamente siderúrgico y empresarial, no estoy incluyendo ya aspectos de diversificación de la producción, o aspectos sociales. Si no, no se comprende, señor Ministro, que haga menos de un año que la empresa declarase que el tren BK era rentable. Por supuesto que no estaba incluido, como aquí se dijo, en las medidas de reconversión de 1984...

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego vaya terminando, señor García Fonseca. Haga un esfuerzo de síntesis.

El señor **GARCIA FONSECA**: Es un esfuerzo grande,

pero lo voy a intentar, señor Presidente. Tampoco se consideran estas razones en el informe, carísimo por otra parte, McKinsey citado ya.

Las razones que utiliza el señor Ministro, si se toman como inevitables, como incorregibles, llevarían a la empresa a cerrar, no sólo el tren BK, sino además —que es mucho más grave— el propio tren de alambrón, por supuesto el de palanquilla, pero incluso el tren de perfiles, aun después de su renovación, y el de chapa. Es decir, reducirían a ENSIDESA-Veriña estrictamente a su cabecera si se aplican esta misma lógica y estos mismos razonamientos. No tengo tiempo de demostrarlo, pero lo podría hacer con números fehacientes y además tomados todos de los propios informes de la empresa.

El tren de alambrón y el tren de comerciales se nutren del tren de palanquilla, y ahí está una de las raíces de su encarecimiento; en el tren de chapa o en el tren de perfiles podíamos ver, por los datos que yo tengo aquí, que el margen es negativo. Y termino ya, señor Presidente, un minuto, por favor.

Siento tener que pasar por un tema, para nosotros tan importantes, de una forma tan rápida. A mi juicio, ustedes tienen dos caminos: uno, el que han iniciado, cerrando el tren BK. Ello, repito, conlleva a medio plazo, si se sigue esa misma lógica y esos mismos argumentos, el cierre de los demás trenes de acabado de Veriña. Esto supondría de hecho llevar a la práctica el plan del Ministerio de Industria de 1978, del Gobierno de la UCD, que preveía precisamente el cierre del tren BK, el de palanquilla e incluso (entonces no estaba instalado, pero ya se había recibido en aquel momento) la no instalación del tren de alambrón. Con lo cual ENSIDESA-Veriña se vería únicamente abocada a ser una cabecera de lujo posiblemente para la siderurgia de Avilés.

Todo ello reafirmaría la opinión de los sindicatos...

El señor **PRESIDENTE**: Señor García Fonseca, le ruego que termine, por favor.

El señor **GARCIA FONSECA**: Iba a decir que hay otro camino.

El señor **PRESIDENTE**: Termine en quince segundos.

El señor **GARCIA FONSECA**: Otro camino pasaría desde luego por una reestructuración de la propia concepción siderúrgica, empresarial y comercial de ENSIDESA y por cambios sustanciales en el equipo de dirección.

El señor **PRESIDENTE**: Para ilustrar a S. S. y a todos los miembros de la Comisión sobre el artículo 189 del Reglamento, las preguntas en Comisión, donde no tenemos reloj, tienen un primer turno de diez minutos y un segundo turno de cinco, y este Presidente no está facultado para transformarlo, como creo que S. S. ha hecho en la práctica, en un primer turno de tres minutos y un segundo, de doce, que también sumarían quince.

¿El señor Rebollo quiere hacer alguna observación en el segundo turno?

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Sí, señor Presidente, pero antes de nada quisiera saber, ya que yo hice dos preguntas, cuántos minutos tengo.

El señor **PRESIDENTE**: Le había indicado a S. S. que, al haber agrupado dos preguntas, este Presidente será flexible con su tiempo. Tiene la palabra.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Ministro, en primer lugar, efectivamente usted ha reconocido que esta medida del cierre del tren BK no estaba incluida en el decreto de reconversión de 1984, y dice usted: como tantas otras.

Pero es que, señor Ministro, aquel plan se negocia con las centrales sindicales, y esto no se negocia con las centrales sindicales, ni se negocia, ni se le comunica previamente. La comunicación de la empresa lleva, creo que con cierta premeditación, una fecha tan genérica como enero de 1988, y la tengo aquí.

Cuando personalmente me entrevisté con el Comité de Empresa, éste me dijo (y hay un gran número de miembros de todas las centrales sindicales) que se habían enterado de esta medida por los periódicos.

Por tanto, no solamente ha habido una ausencia de negociación con los sindicatos comparando esta medida que indudablemente afecta al decreto de reconversión de 1984 con el talante y el diálogo que se realizó en el año 1984, sino que incluso el grado de conocimiento se tiene, no en la medida ni en la forma que el señor Ministro expresó, sino por la prensa.

En segundo lugar, usted dijo muchas veces que se trataba de una decisión empresarial, pero eso, señor Ministro, exige una matización, porque también el personal laboral, y no solamente los directivos, forman parte de la empresa. Como decisión empresarial, debe de consultarse, o al menos comunicarse, dialogarse, trabajar juntos, buscar alternativas, convencer.

Tanto mi Grupo como yo somos partidarios de esa filosofía, y no simplemente la de comunicar «a posteriori» una decisión que la empresa toma con el agravante incluso de decir que esta es una decisión puramente empresarial. Pero es que la empresa es un conjunto de la dirección más todos los que trabajan, también la dirección trabaja dentro de la propia empresa. Si por empresa se entiende exclusivamente Consejo de Administración, dígame así, pero no tanto como expresar que decisión empresarial prácticamente equivale a quitar de en medio todo lo que significa el personal laboral, esos miles de personas que trabajan en ENSIDESA y que, además, viven en un entorno, señor Ministro —que es lo que yo creo que la Administración no acaba de entender—, enormemente difícil y oscuro.

Señor Ministro, en Asturias coinciden la reconversión de ENSIDESA, la reconversión naval, la reestructuración de HUNOSA y, en definitiva, la ausencia, cada vez más acusada, de una industria de transformación. Asturias necesita signos, señales de estabilidad, de futuro y, por consiguiente, todo lo que coadyuve a crear ese clima ayudará a que la empresa se desarrolle mejor, a que exista un

clima laboral más fecundo y práctico, a que, en definitiva, se puedan cumplir incluso las decisiones de la empresa mucho mejor que si se prescinde de todos estos caminos. ¿Narrar los cálculos de la propia empresa? Señor Ministro, yo tengo una formación económica; no quiero presumir de ella en absoluto. Yo lo único que le digo es que —lo sabe el señor Ministro mejor que yo probablemente— cualquier libro de economía establece que determinar la rentabilidad de una producción aislada dentro de un conjunto empresarial, y nada menos que de una siderurgia integral donde la relación entre productos acabados y productos semielaborados es perjudicial para ENSIDESA, es difícilísimo. Cualquier libro de economía establece que es muy difícil hacer este cálculo, porque habrá que distinguir entre costes directos e indirectos, entre costes variables y fijos, y con tal de que se cubran los costes directos y por poco que sean los indirectos, o con tal de que se cubran los variables y por poquito que sean los fijos, nos metemos en beneficios. Esto en el documento de la empresa se ve claramente, porque dentro del cálculo que se hace se meten costes de transformación fijos, y se habla del abono de chatarras, que también es un concepto fijo. Por consiguiente, señor Ministro, esto exigiría una matización mayor, meternos en un conocimiento mayor para saber si, efectivamente, la decisión del Consejo de Administración (porque yo no me atrevo a decir la empresa, porque la concibo, al parecer, de manera distinta a como la concibe el señor Ministro) hubiera caminado por otros derroteros.

Pero es más, es que la dirección de la empresa es la primera que afirma que esta medida le viene impuesta por el INI, que no la toma la propia empresa, es decir que recibe el «input» de arriba, de la dirección del INI, cosa que coincide perfectamente con declaraciones que el Diputado señor García Fonseca acaba de mencionar de hace un año, diciendo que el tren de comerciales era rentable. Por consiguiente, combinando todas estas cosas y el informe McKinsey, llegamos a la conclusión de que no es tan decisivo ni tan claro el que en una fase expansiva de la construcción en España haya que cerrar el tren de comerciales, el tren de corrugados y justamente empezar por ENSIDESA y cargar las tintas sobre una empresa que, en definitiva, disminuye sus volúmenes de venta y pierde 5.000 millones de pesetas en volumen de facturación. Pero es más, es que el año pasado toda la producción del tren de comerciales se vendió, toda. Por consiguiente, el excedente de demanda no me vale como argumento. Me podría valer como argumento «ad futurum», pero, desde luego, no de presente, en absoluto. La comparación de las alternativas A y B tampoco me vale, señor Ministro, porque estamos hablando de comparar dos alternativas que las dos dan beneficio. Se trata de ganar más o ganar menos, pero siempre dentro de la banda de beneficio. Si esto lo unimos con la necesidad de aquilatar más el cálculo de la rentabilidad, probablemente nos encontraríamos con otras soluciones.

Voy a terminar diciéndole dos cosas al señor Ministro, en el aspecto positivo y constructivo que creo que caracteriza las intervenciones de nuestro Grupo y de otros gru-

pos políticos, indudablemente. La primera de ellas es si el Ministro puede llevar a ese personal la garantía, mediante su compromiso o promesa aquí, de que el tren de chapa gruesa, que está en estudio en cuanto a una serie de modificaciones, y el recocado continuo de hojalata, que también está en estudio —lo reconoce el documento que tardíamente se distribuye por la Dirección de la empresa— y el tren de alambón, pedido, realizado y en proceso de petición de ofertas, se van a construir, se van a terminar en la factoría de ENSIDESA en Veriña.

Segunda cuestión, y enlace con el principio y termino: señor Ministro, Asturias está muy mal. Asturias está mal comunicada. Ayer hablábamos de la variante de Pajares. Parece que eso ya hay que excluirlo totalmente del Plan de transporte ferroviario. Asturias está sufriendo las consecuencias de la reconversión naval, de la reconversión siderúrgica, y de los recortes de HUNOSA. Asturias está sufriendo los recortes en las cuotas lecheras. A Asturias, desde el punto de vista económico, sociológico, no hay por dónde cogerla. Usted, como Ministro de Industria, como miembro del Gobierno, ¿se comprometería a tratar de conseguir que, conjugando el esfuerzo de la Comunidad autónoma asturiana y el del propio Gobierno de la nación se reconociese a Asturias como región de tradición industrial, denominación acuñada comunitariamente y que permite aplicar a Asturias, al igual que a otras regiones de Bélgica, Francia, Italia, Alemania, Luxemburgo, Países Bajos y Reino Unido, un conjunto de medidas que son superiores e independientes en gran medida a las que se contemplan en la Ley de Incentivos Regionales? Todos los elementos que intervienen se dan: elevada dependencia histórica de un número limitado de industrias que necesitan reducir o hayan reducido considerablemente su mano de obra, se da; fuentes de empleo alternativo limitadas dentro de la misma región, se da; alto nivel de desempleo industrial, se da; cifras del PIB en declive, se da; complejos industriales y viviendas de calidad deficiente, se da. El Parlamento Europeo considera que regiones con tales características deben ser ayudadas con todos los instrumentos existentes en la Comunidad de forma conjunta, dentro de lo que se llama una operación integrada de desarrollo, y eso significaría colgarse de las medidas todas de la CECA, las del FEDER, las del Banco Europeo de Inversiones y las del nuevo instrumento comunitario. En definitiva, todo eso dentro de ese tratamiento al que yo me acabo de referir, haciendo de nuestra región asturiana una región de tradición industrial y, por tanto, aplicándole plenamente las medidas que se piden.

Señor Ministro, ¿usted nos ayudaría —no al CDS, por Dios, esto que se lo apunte el Gobierno— a conseguir que Asturias tenga un horizonte, que tenga mayor claridad, que tenga un futuro y que toda la gente se ilusione? Porque lo peor—y dentro de ese peor está el no dialogar profundamente con los sindicatos— es que se asiente sobre Asturias la desesperanza. Vamos a hacer lo posible entre todos los grupos políticos para que esto no ocurra.

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

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): Brevemente, voy a intentar responder.

En primer lugar, se han referido SS. SS. a mi intervención en el Congreso de los Diputados. Leo el acta. Concretamente sobre las empresas siderúrgicas integrales europeas, dije que ninguna de las cuales en los próximos años va a producir redondo de construcción, porque, efectivamente, quedan dos plantas, de acuerdo con la información que tienen los técnicos, y estas empresas también están planteándose el abandono de esta línea de producción.

Respecto al tema del proceso de consulta, leo también textualmente lo que dije: La empresa ha analizado sus cuentas de resultados, ha comparado costes, ve que un mercado de 1,6 millones de toneladas y una capacidad en España de 4 millones le resulta en cuanto al coste de producción 11 pesetas más caro que al resto del sector privado, porque utilizan acería eléctrica y como, además, no afecta al volumen de empleo en absoluto plantea en el Consejo de Administración la decisión de cerrar la línea del tren BK. Previamente había habido contactos informales con los sindicatos y al día siguiente se convoca formalmente al comité y se le entrega un dossier con las cuentas y la explicación de por qué se ha tomado esa decisión. A lo cual añadido que en el Consejo de Administración de ENSIDESA se sientan dos representantes sindicales, luego difícilmente se pueden haber entregado por la prensa, puesto que forman parte del Consejo de Administración de la compañía.

Segundo tema. Toma mis palabras de que se reduce 4 millones de toneladas de redondo. No sé si me he explicado mal. Hay un problema de reducción ya a 4 millones de toneladas, no todo él de redondo de construcción; y esto lo enlace con la pregunta que hace el señor Rebollo de cómo en una fase expansiva de la construcción se cierra el tren BK. No solamente se cierra el tren BK, señor Rebollo. Cierra SIDEGASA, cierra Corrugados, cierra un tren de Marcial Usin, una empresa superrentable y muy saneada, cierra Torras Herrería. Todas estas empresas fabrican redondo de construcción y han llegado a la misma conclusión. Es decir, que la única posibilidad de sobrevivir consiste en cerrar capacidades, y estamos hablando de un paquete muy importante de empresas que hacían redondo de construcción. Con esto quiero decir que también otras empresas cierran y no solamente se trata de un problema de ENSIDESA.

En tercer lugar se me plantea el problema de las ventajitas y de los costes. Yo creo que hay un problema que también analiza la compañía, que es un problema de flexibilidad en este tipo de producciones; flexibilidad que no tiene un proceso siderúrgico integral y que sí tienen las miniacerías. Si se afirma por parte de SS. SS. que no es posible un cálculo económico, llegaríamos a un absurdo en la gestión empresarial; es decir, la imposibilidad de imputar unos costes a cada una de las líneas de producción para ir tomando decisiones de gestión sobre qué líneas interesa más o menos potenciar o qué líneas de producto interesa abandonar. De seguir hasta sus últimas consecuencias su razonamiento, ninguna empresa tendría

que abandonar nunca ninguna línea de producción y todos los días las empresas hacen esto.

Por otro lado, se me pregunta por el tema de compromisos de inversiones. A este respecto me reitero en lo que es el plan de ENSIDESA, que preveía unas inversiones en el período 1984-1988 de 130 millones de pesetas en inversiones básicas y en inversiones complementarias en torno a 100.000 millones de pesetas, y entre ellas la empresa tiene comprometido y no figuran específicamente en el plan de reconversión, puesto que forma parte de lo que se entiende no decisiones estratégicas sino de las inversiones que en la gestión la empresa debe ir tomando, digo que se preveían inversiones en alambrón y en chapa, y concretamente la empresa tiene previstos unos 5.500 millones de pesetas en modernización de sus trenes en las factorías de Veriña.

En cuanto a las ayudas de reindustrialización, señoría, creo que hemos tenido también un debate en esta Comisión sobre la situación de Asturias, en el que expliqué el paquete de medidas existentes. Lo que S. S. está planteando es, en definitiva, lo que ya se está haciendo. Es decir, haber negociado en función de determinados parámetros qué subvenciones correspondían a Asturias, arguyendo la situación de crisis industrial y de región industrializada con empresas en declive, solicitar unos porcentajes de ayuda adicionales o superiores a lo que le correspondería por su nivel de desarrollo y otros parámetros que utiliza la Comunidad en todo el territorio nacional. Es lo que utiliza la Comisión. Utiliza unos parámetros en torno a los cuales da unos techos de ayuda. Y en el caso concreto de zonas industrializadas en declive, con problemas de reestructuración, autoriza un escalón adicional. Es lo que se ha hecho con Asturias, en la cual, por otro lado, como he explicado en esta Comisión, existe todo un paquete de medidas que van desde el plan de HUNOSA, del que tuvimos ocasión de hablar en esta Comisión en fechas muy recientes, a los planes nacionales de interés comunitario, etcétera, pasando sin duda alguna por el volumen ingente de inversiones y de saneamiento financiero que se ha acometido en ENSIDESA.

Por último, señoría, permítame que le diga que yo creo que la mejor forma de ayudar a ENSIDESA y de ayudar también a la mejora del clima industrial de la región consiste en no exagerar los problemas y no sacarlos de su nivel. Esto forma parte de lo que es normal en la vida de cualquier empresa, e intentar hacer un debate político en torno a cada una de las decisiones de gestión que se tome en cada una de las empresas públicas, yo creo que solamente conduce a dificultar la gestión y crear un clima enrarecido. Creo que éste es un tema que debe de discutir la empresa con sus sindicatos. Yo no soy el director de personal de la factoría ni su presidente, y no sé si lo ha hecho del todo bien o no. Realmente es un problema de quien esté allí, de saber cómo aborda en cada instante la negociación. Lo que sí me parece es que esto carece de altura para ser un problema de estrategia política al cual le dediquemos equis preguntas en Comisión y en el Pleno. Creo que se le hace un flaco favor a la empresa pública. Dejémosla que se gestione. Tiene un plan estratégico

—el Gobierno ha hecho una apuesta— y que sus gestores consigan nada menos que no pierda dinero en el año 1989, porque a partir del año 1989 no se le pueden compensar las pérdidas.

El señor **GARCIA FONSECA**: Para una cuestión de orden, señor Presidente.

Simplemente quiero señalar la brevedad —y no entro en las razones reglamentarias— con la que a mí me parece que hemos tratado el problema no ya del BK, sino del BK en relación al futuro de ENSIDESA, y decir que yo no me doy por satisfecho en absoluto de las posibilidades que hemos tenido de debatir este tema a fondo, el futuro de ENSIDESA. Anuncio ya que mi grupo va a pedir una comparecencia monográfica del Ministro sobre este tema. Lo digo para que se entienda que no es reincidir en lo mismo, sino poder tener un espacio adecuado para debatir un tema que me parece muy importante.

El señor **PRESIDENTE**: Su Grupo es libre de hacerlo. Solamente quiero recordarle, señor García Fonseca, que hay pendiente —y se hará en este mes con toda probabilidad— una comparecencia del Presidente de ENSIDESA para esta misma materia. Yo no voy a incidir en sus decisiones, pero téngalo su señoría en cuenta.

— **SOBRE ESTADO DEL PROYECTO DE LA LINEA DE 400 KV ENTRE LA SUBESTACION ARAGON EN ESPAÑA Y CAZARIL (FRANCIA), DECLARADO PARAJE PINTORESCO, FORMULADA POR EL SEÑOR BUIL GIRAL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL CDS**

El señor **PRESIDENTE**: La siguiente pregunta del señor Buil Giral es relativa al estado del proyecto de la línea de 400 kilovoltios entre la subestación Aragón en España y Cazaril en Francia, declarando paraje pintoresco. Por diez minutos tiene la palabra el señor Buil.

El señor **BUIL GIRAL**: Señor Presidente, en primer lugar quiero hacer una aclaración o una consideración, y es que no estamos aquí ante un asunto propiamente local, aunque afecte muy concretamente a una región, más exactamente a una provincia, sino que es un asunto que afecta al propio concepto de la sociedad del bienestar a la que aspiramos. El concepto de la conservación del medio ambiente, de los aspectos ambientales, es un valor de nuestra cultura que no sólo afecta directamente por el trazado de la línea a unos paisanos, a los de esta zona del valle de Gistaín, sino que afecta fundamentalmente, quizá más, a todos los visitantes. En este prólogo quiero decir que, efectivamente, el trazado de esta línea a 400 kilovoltios con doble circuito atraviesa un paraje pintoresco declarado así por decreto, que este Diputado tuvo el verdadero honor de instruir y ver que era coronado expediente con esta declaración por decreto. Por otra parte, quiero aclarar que no habiendo sido reclasificado siguen

todavía vigentes todas las limitaciones que se contienen en los parajes pintorescos.

Pues bien, esta línea a 400 kilovoltios para los intercambios entre España y Francia —voy a ir abreviando— devienen de un acuerdo entre los dos Gobiernos para completar las interconexiones que ya existían entre Vic y Baixas, a 400 kilovoltios; Hernani y Mouguerne, a 220 kilovoltios, y Biescas y Bagnères a 220 kilovoltios. Se entendía que dado el incremento de los consumos era conveniente reforzar los circuitos existentes o crear una nueva línea. Después de una serie de negociaciones y pese a que el Gobierno francés era más partidario de hacer el trazado por el valle de Arán, vistas las objeciones que puso el Gobierno español por considerarlo curiosamente atentatorio a los aspectos pintorescos, se decidió trazarlo por el valle de Gistaín.

Hay que decir también que no solamente estamos ante un tendido de una gran envergadura, con unas torres de 70 metros, sino que aparte hay una serie de conexiones con otras subestaciones del Pirineo, que normalmente emanan de centrales reversibles como la de Moralés o las de Estangento, y que todo esto corona una maraña de redes en el Pirineo, que además van a concurrir sobre el único valle pirenaico en el que no existía todavía una línea de alta tensión; todos los demás son cruzados por líneas de alta tensión. El único que estaba exento viene ahora, por lo visto, si no se remedia de alguna otra forma, a recibir una línea verdaderamente gigantesca. Inútil es decir que los propios naturales del valle, pese a los ofrecimientos de compensaciones que se les han hecho, las asociaciones ecologistas y no ecologistas, como las cámaras de comercio, etcétera, han concurrido a la información pública oponiéndose, y oponiéndose por algo tan elemental como que no están bien estudiadas las alternativas, que incluso dentro de la alternativa del Pirineo central no está perfectamente demostrado que ésta sea la más conveniente, y que un trazado alternativo sería sustituir la actual línea a 220 kilovoltios por una de 400 por el puerto de Buxaró, que termina en Biescas. Si todas estas cuestiones son negativas, en definitiva ninguna probablemente va a ser tan negativa como trazarlo por un valle que, curiosamente —también es excepción en todo el Pirineo—, sigue conservando íntegra su población. Es el único valle en el que la emigración está absolutamente estabilizada, tiene sus sistemas de vida y de economía perfectamente integrados y estabilizados y además reúne, como he dicho, estos valores pintorescos.

No voy a abundar sobre lo que supone el trazado de una línea de esta naturaleza. Sí diré que en realidad hay que contar como si fueran 800 kilovoltios —no exactamente, pero es un doble circuito—, que es una instalación permanente —no es un daño que se hace de una manera transitoria, queda ya insertado y mal porque no se puede insertar en el paisaje— y que sus efectos se derivan sobre todo en tres campos —los electromagnéticos se suele decir— que no están perfectamente definidos: Las influencias del campo magnético sobre las comunicaciones, no como se ha dicho a veces, porque no está bien comprobado, sobre la salud pero sí sobre las comunicaciones y to-

dos estos efectos de tipo indeterminado sobre la flora y la fauna. Un efecto de tipo ecológico perfectamente demostrado, la construcción de terraplenes, de pistas, la tala que hay que hacer en la zona de servidumbre sobre la ganadería —esto es algo perfectamente patente— y los efectos paisajísticos sobre los que no voy a insistir por mucho que se trate de minimizar los efectos a base de simulaciones con pantallas arbóreas, etcétera. Todo esto, por supuesto, va a tener un impacto enorme en este valle de Gistaín.

Este Diputado en dos ocasiones anteriores preguntó sobre la decisión que existía ya en cuanto al trazado. No he conseguido hasta este momento una respuesta exacta. Se ha dicho que se estaba estudiando, que ya había salido a información pública, pero la decisión administrativa todavía no, y no se habían solicitado las autorizaciones de los municipios. Esta indeterminación en las respuestas es lo que me ha inducido a preguntar oralmente con la seguridad de que el señor Ministro aclarará definitivamente esta cuestión.

Nada más, señor Presidente.

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

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): Muy brevemente, su señoría ha empezado haciendo la afirmación de que en la sociedad que valora el bienestar —y formando parte del bienestar sin duda alguna está el medio ambiente— se necesita tomar decisiones contemplando este aspecto. Yo participo plenamente de ello, pero, como S. S. conoce, siempre es necesario llegar a una cierta situación de compromiso, puesto que, por ejemplo, esta línea, esta tercera conexión con Francia en alto voltaje responde a un intento de mallado de nuestra red que evite, por ejemplo, situaciones tan incómodas como el apagón generalizado que ocurrió muy recientemente en España. Por lo tanto, siempre es necesario encontrar determinado tipo de soluciones de compromiso.

Como bien S. S. ha recordado, formuló dos preguntas escritas que han sido respondidas. Concretamente en la segunda de las respuestas escritas que se daba a S. S. se decía lo siguiente: La importancia de los parajes afectados ha motivado que se desarrollaran diversas alternativas de trazado, cuya conveniencia se ha estudiado con los responsables de la Diputación General de Aragón. Tras múltiples reuniones, se ha consensuado una de ellas que, en síntesis, bordea la sierra de Chía por el oeste para disminuir la visibilidad de la línea, y bordea por el oeste el pico del Montó para evitar el valle de Gistaín. Se están estudiando en este momento —y sigue en esta situación— las alegaciones presentadas al proyecto. Se han presentado unas doscientas alegaciones que están siendo estudiadas por Red Eléctrica y por el Ministerio de Industria, y se quiere mantener y se han mantenido ya numerosos contactos institucionales con todas las autoridades de la zona, para buscar la menos mala de las soluciones posibles, debido precisamente a intentar preservar las condiciones naturales de la zona. Por tanto, en este momento

sigue sin haber ninguna decisión tomada, se están analizando las alegaciones, se están buscando trazados alternativos, tal y como se le respondía a la pregunta escrita, y se espera —insisto— encontrar una solución, aunque cualquier línea de alta tensión siempre va a afectar a un paisaje o a otro.

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

El señor **BUIL GIRAL**: El señor Ministro me ha contestado lo que decía en la respuesta escrita, pero es que a mí la respuesta a mi segunda pregunta me preocupa mucho porque, efectivamente, llevan la línea al límite oriental del paraje pintoresco alto Vallalquinta y lo introducen en el paraje pintoresco del valle de Benasque. Entonces yo creo que no se soluciona nada, porque si me dice el señor Ministro que el trazado se va a introducir por una serie de valles secundarios, valles glaciares, normalmente con lagos maravillosos, que va a ir por la lengua del glaciar de la Ardana, que es el único glaciar de valle que tenemos en España, etcétera, verdaderamente me preocupa todavía más. Lo que le preguntaba al señor Ministro es si, por ejemplo, esta solución —no digo que sea la mejor ni la única— que proponían una serie de asociaciones ecologistas francesas de sustituir la línea a 220 kilovoltios que remata en Biescas atravesando el puerto de Buxaró, sustituir la línea de 220 kilovoltios por una de 400 kilovoltios, podría ser viable. Efectivamente, siempre se afecta a un paisaje o a otro, pero la diferencia está en afectar un paisaje que tiene incluso una declaración oficial, o afectar a un paisaje que sea más o menos irrelevante. No sé si en el segundo turno podrá aclararme esta duda profunda que sigo manteniendo.

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

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croisser Batista): Poco más le puedo aportar a S. S. puesto que, como le he dicho, se está en fase de estudio de las alegaciones presentadas al proyecto para buscar la solución mejor posible; se está en esa fase. Recojo la idea que S. S. lanzó. Yo no le puedo dar una respuesta. Comprenderá que no conozco exactamente el paisaje y las características de cada una de las líneas que pasan por ahí. Lo pasaré a los servicios del Ministerio y, en todo caso, si S. S. tiene alguna idea de trazado alternativo la estudiaremos porque, insisto, estamos en período de estudio de cuál puede ser la solución mejor dentro de las posibles.

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

— **SOBRE CRITERIO DEL GOBIERNO SOBRE LA CONTROVERSIA SUSCITADA RESPECTO AL TRAZADO EN SUELO EXTREMEÑO DEL TENDIDO ELECTRICO ALMARAZ-ALDEADAVILA PRO-**

MOVIDO POR REDESA (FORMULADA POR EL SEÑOR CAMISON ASENSIO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la pregunta formulada por el señor Camisón Asensio, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, sobre criterio del Gobierno sobre la controversia suscitada respecto al trazado en el suelo extremeño del tendido eléctrico Almaraz-Aldeadávila promovido por REDESA. Para su formulación, tiene la palabra el señor Camisón por diez minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Por mi parte debo agradecer al señor Ministro que esté en esta comisión hoy para contestar a esta pregunta que planteo. No ha sido así esta mañana en la Comisión Mixta de las Comunidades Europeas para un tema también importante como era la situación en que se encuentra la adaptación del monopolio español de petróleos a la Comunidad Económica Europea, aunque habrá más ocasiones.

Me voy a ceñir escuetamente a lo que hoy me ocupa, y es que consta al señor Ministro que está muy candente en Extremadura la controversia que se ha suscitado con motivo del trazado de la línea eléctrica de muy alta tensión, también a 400 kilovoltios, que está construyendo REDESA entre Almaraz y Aldeadávila, por cierto otros dos puntos controvertidos por razones diferentes en el oeste español. Al respecto, el gabinete de prensa de su Departamento, señor Ministro, ha hecho público que la línea no atraviesa el parque nacional de Monfragüe, ya que el punto más cercano a dicho parque es de cinco kilómetros; que se hace imprescindible la puesta en servicio de esta línea durante el primer semestre de 1988 para dar mayor seguridad de suministro a la zona centro; que la línea cumple toda la normativa vigente —fue declarada de utilidad pública—, como sabe el señor Ministro, y que no supone peligro de electrocución para las aves, estando el riesgo de colisión aminorado por la colocación de dispositivos salvapájaros.

Por otro lado, también se ha dicho públicamente que fuentes cercanas a su departamento han asegurado que usted mantiene un enfrentamiento personal con el Consejero extremeño de Industria en esta controversia, porque el mantenimiento del actual trazado es una decisión personal suya, en contra de opiniones de ecologistas, de la Comisión española del Bureau Europeo para el Medio Ambiente y del ICONA. Da la impresión como si en este punto usted estuviera solo ante el peligro.

Por su parte, los ecologistas dicen que la línea es ilegal, que la Dirección General de la Energía carece de atribuciones para autorizar el tendido, toda vez que la Dirección del Medio Ambiente de la Junta de Extremadura se había opuesto, por lo que su departamento —es lo que dicen los ecologistas— ha conculcado repetidamente la legislación vigente. Y REDESA califica de extrañas y esotéricas las críticas de los ecologistas ante su intento de que la línea no se construya.

¿Y qué dice la Junta de Extremadura? Su presidente dice que defenderá antes los intereses de los agricultores

que los de los buitres. Dice que la construcción de la línea es urgente, porque si se retrasa se corre el riesgo de que alguien pueda tener la tentación de reabrir Valdecaballeros.

Ante este galimatías, señor Ministro, con toda sinceridad, lo único que queremos es saber la verdad, saber cuál es la postura del Gobierno respecto al trazado, al impacto, a los buitres, a los regantes y a las actitudes de la Junta y de los ecologistas. Sencillamente eso, señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro, de Industria.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): Voy a intentar aclararle el tema de la línea de Almaraz-Aldeadávila. Efectivamente, es una línea muy importante, porque permite una conexión norte-sur en la Península, reforzando las condiciones de seguridad del sistema, lo que se conoce como el mallado de la red. En este sentido, la línea es importante, en primer lugar. En segundo lugar, creo que la línea cumple con todos los requisitos legales. En algún momento se ha argumentado que se necesitaba un informe del impacto ambiental, pero la ley no lo exige para las líneas de alta tensión y desde luego cuenta con todo el procedimiento administrativo establecido legalmente.

Una vez dicho esto, también me gustaría aclarar que la línea en ningún caso atraviesa el Parque de Monfragüe, tengo delante los planos, y en modo alguno la línea que en principio estaba prevista atraviesa dicho Parque.

¿Qué es lo que ha ocurrido? Que existe un proyecto de ampliación del Parque de Monfragüe, todavía no realizado ni siquiera iniciado, pero existe un deseo y una petición de ampliar los límites del Parque. En ese supuesto, un pequeño trozo de la línea atravesaría la zona de ampliación del Parque. A la vista de este dato nos hemos puesto a trabajar en conexión con la Junta de Extremadura —con la que niego haya existido ese enfrentamiento, y mucho menos personal mío, puesto que ni siquiera he tenido ocasión de hablar con el Consejero, personalmente, sobre ese tema, aunque sí lo ha hecho el Director General de la Energía—, buscando soluciones alternativas. Somos sensibles a este tipo de problemas, pero, como usted recordaba, nos encontramos con que una línea siempre molesta, y una de las alternativas que se planteaba pasaba por unos campos de cultivo, lo que también suscitaba rechazo.

Se ha estado trabajando durante bastantes semanas en la búsqueda de una solución alternativa para esa pequeña zona que podría afectar al posible ensanche del Parque de Monfragüe, que pudiera tener lugar en el futuro y creo que hemos llegado a un principio de acuerdo que convence, en general, a todos los que han trabajado en el tema, desde distintas posiciones, y que también salva los intereses de los agricultores. Concretamente supone desviar ligeramente esta línea unos seis kilómetros antes, para evitar que en ese pequeño trayecto atravesase la zona de ampliación del Parque de Monfragüe, y simplemente se está pendiente de tomar una última decisión sobre en

qué punto exacto, si es unos kilómetros más arriba o más abajo, se hace la desviación para ese pequeño tramo. Aunque tengo aquí los planos, pienso que es muy difícil explicarlo verbalmente, pero creo que con esta solución en que se ha estado trabajando durante bastantes semanas también queda salvado el interés ecológico, insisto, de algo que no existía en el momento de autorizarse el proyecto de la línea, que es la ampliación del Parque de Monfragüe.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Ministro, usted afirma que es difícil explicar con un croquis la situación real, pero lo ha conseguido, porque ha quedado aclarado el tema. Contrasto su opinión de que es una línea importante —como ya sabíamos— y contrasto que desmiente rotundamente la afirmación de los ecologistas de que toda la concreción de esa línea y su trazado eran ilegales. Usted afirma rotundamente que es absolutamente legal y yo lo contrasto.

Me alegro de este principio de acuerdo a que se ha llegado ya con el Gobierno extremeño, a través de la desviación de la línea seis kilómetros antes de llegar al punto de la posible ampliación. Por todo esto, me gustaría su confirmación para zanjar este asunto de la propuesta de los ecologistas de separar ampliamente la línea cuando llega a la altura de Malpartida de Plasencia, que intentan que siga la dirección de la nueva carretera de Plasencia a Navalморal, que siga por esa dirección, paralela a la carretera, para llegar hasta Almaraz, en base a que ellos defienden que al ir cerca de la carretera está más lejos del acceso de las posibles aves que puedan colisionar con la línea.

Deduzco que su acuerdo con la Junta de Extremadura es que en el futuro esa posible ampliación no toque la línea, pero que, sin embargo, está muy lejos de llegar a atender las peticiones maximalistas que hacían los ecologistas. Eso es lo que deduzco y lo que me gustaría nos confirmara el señor Ministro.

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

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): Simplemente quisiera matizarle que la autorización de la línea sigue todos los pasos necesarios. En un determinado momento se inician las obras de ejecución sin autorización administrativa, y el Ministerio las paraliza, pero posteriormente se cumplen todos los trámites administrativos.

Lo concreto que en efecto parece que la solución, que cuenta con el consenso de todos, no es la originalmente planteada por ADENEX, que era una desviación a la altura de Malpartida de Plasencia, sino una desviación posterior, con lo cual los costes son inferiores e incluso se dañan menos los posibles usos agrícolas. En este momento todavía está sin fijar insisto, exactamente el punto, unos

kilómetros más arriba o más abajo, de la desviación, que tiene un coste realmente pequeño y, en cambio, parece que incluso resuelve los problemas ecológicos y que, con la información disponible en este momento, no sólo la Junta de Extremadura sino también los propios agricultores y los municipios afectados parecen compartir esta solución, incluyendo la propia ADENEX, que encuentra que esta solución salva en gran medida el problema planteado.

— **SOBRE PLANES DEL GOBIERNO EN RELACION CON EL ALMACENAMIENTO DEFINITIVO DE LOS RESIDUOS DE ALTA ACTIVIDAD PRODUCIDOS EN LA CENTRAL NUCLEAR DE TRILLO (GUADALAJARA) (FORMULADA POR EL SEÑOR RUIZ RUIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta formulada por el Diputado señor Ruiz Ruiz, del Grupo Parlamentario Coalición Popular, relativa a los planes del Gobierno en relación con el almacenamiento definitivo de los residuos de alta actividad producidos en la Central Nuclear de Trillo, provincia de Guadalajara.

Para su formulación tiene la palabra el señor Ruiz Ruiz, por un tiempo de diez minutos.

El señor **RUIZ RUIZ**: Señor Presidente, señorías, señor Ministro, creo que está usted bien enterado sobre este problema que tenemos en la provincia de Guadalajara, por la noticia aparecida en los medios de comunicación el día 2 de febrero de 1988, según la cual los residuos de alta radiactividad se iban a quedar definitivamente, en la central de Trillo, y no sólo estos residuos, sino el resto de residuos de otras centrales que podrían ir allí.

Como usted bien sabe, la inquietud en la provincia de Guadalajara es tremenda, la preocupación es enorme; prueba de ello es que el viernes usted recibió a una serie de alcaldes de nuestra provincia, concretamente de toda la zona de Trillo, a los que hacía unas declaraciones que yo le pediría que ampliara, una vez que le haya formulado la pregunta. Me gustaría, en definitiva, que tranquilizara a la provincia de Guadalajara, que siempre ha estado sumamente tranquila y que en su día aceptó las dos centrales que hay en la actualidad y en estos momentos, tanto los partidos políticos como toda la provincia están en contra de esto. Yo espero que después de realizada la pregunta nos tranquilice usted diciéndonos que estos residuos no van a quedar definitivamente almacenados en la central nuclear de Trillo.

La pregunta, señor Ministro, es la siguiente: ¿Qué planes tiene el Gobierno en relación con el almacenamiento definitivo de los residuos de alta actividad producidos en la central nuclear de Trillo?

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

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA**:

(Croissier Batista): Voy a contestarle muy concretamente a la pregunta sobre previsión de almacenamiento definitivo de los residuos de la central de Trillo. No es un problema resuelto, como indica el Plan general de residuos radiactivos aprobado por el Gobierno y enviado al Parlamento, y desde luego esa solución definitiva no es específica para Trillo sino para todo el equipamiento electrónico de nuestro país. En cambio, sobre el tema concreto de una noticia que aparece un día determinado sobre el uso de Trillo como almacenamiento temporal de los elementos irradiados del conjunto de las centrales nucleares, me permito decirle que el mismo día que surge la noticia el Ministerio da un comunicado. El día 10 de febrero comparezco en el Pleno del Congreso de los Diputados, a requerimiento del Diputado don Luis de Grandes, y le aclaro de nuevo el planteamiento del Ministerio. Ayer tuve ocasión de abordarlo en el Senado, y con sumo gusto vuelvo a reiterar el estado de la cuestión, independientemente de todas las conversaciones que ha podido haber con otras personas y directamente también con los alcaldes.

Insisto, no existe todavía una decisión tomada sobre un posible almacenamiento centralizado o no de tipo temporal para los elementos combustibles irradiados, a la espera de la solución definitiva, problema que desde un punto de vista tecnológico, según establece concretamente el Plan general de residuos radiactivos, no se prevé que esté resuelto hasta la segunda década del año 2000. Por tanto, es necesario abordar de modo provisional el planteamiento de cómo tratar los elementos combustibles irradiados que en este momento se almacenan en piscinas. Están en estudio distintas alternativas tecnológicas, pero no existe una presión temporal excesiva de cara a adoptar esta medida, que muy bien puede ser tomada en la década de 1990, para lo cual todavía se siguen analizando las alternativas técnicas.

Carece de fundamento, por tanto, decir que en Trillo concretamente va a existir este almacenamiento, cuando no están evaluadas suficientemente las distintas alternativas, ni siquiera la idea de un almacenamiento centralizado en forma de piscina, ni muchísimo menos que vaya a ir concretamente a Trillo. Además, tenemos suficiente número de años por delante para seguir estudiando en profundidad este problema.

Me reitero, pues, en todas estas declaraciones y quiero decirle que carece de fundamento esa inquietud generada en torno a una noticia y que ha sido desmentida formalmente no sólo a través de la prensa y con los interesados, sino del modo más solemne que se puede hacer, en el Parlamento concretamente, el día 10 de febrero en el Pleno del Congreso de los Diputados.

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

El señor **RUIZ RUIZ**: Señor Ministro, permítame que le recuerde las declaraciones que usted hizo a los medios de comunicación después de recibir a los alcaldes de la comarca de Trillo. El Gobierno tiene que tener unos planes,

porque en el segundo punto de estas declaraciones usted dice que hasta 1995 no hay problema. ¡Pero habrá que plantear todos esos problemas antes de que llegue 1995! En 1995 no sabemos quién va a entrar en el Gobierno, pero el Gobierno tiene que tener esos planes, y le pregunto a usted, señor Ministro, si tienen ustedes algunos planes o si, como pasa absolutamente con todo, no tienen ustedes ni un plan para esto. Dígalo aquí en el Parlamento, porque usted acaba de decir que lo explicó todo en el Pleno, pero esa noticia ya la conocíamos porque salió a las pocas horas y fue difundida por el Gobierno Civil a través del Ministerio de Industria. Todo eso lo conocemos, pero lo que queremos saber es si la provincia de Guadalajara puede estar lo suficientemente tranquila, a pesar de tener dos centrales nucleares. Dígame usted qué provincia las tiene, dígame usted qué provincia en estos momentos está afectada por el trasvase Tajo-Segura sin terminar las obras de compensación, porque por supuesto ahí la ley tampoco se está cumpliendo. Dígame qué provincia está suministrando buena parte de agua a Madrid sin recibir ninguna compensación, señor Ministro. Aclare usted el tema. No puede usted tener a una provincia, que estaba sumamente tranquila, con la incertidumbre de encontrarse con ese almacén de la noche a la mañana.

En una conversación que yo mantenía con el Gobernador me decía: no pongas la venda antes de que se produzca la herida, y le dije: es que cuando se produzca la herida no va a tener solución.

Deben dar ustedes un mejor trato a la provincia de Guadalajara en temas de agua, de residuos, etcétera. Señor Ministro, no tenemos ni carreteras. El plan de emergencia que se ha hecho no es correcto. El plan vial de carreteras es de pena. Señor Ministro, éste es un tema que tendremos que debatir aquí usted y yo, porque hay diez o doce preguntas sobre el mismo. Ahora no es el momento, pero he de decirle que el plan vial de carreteras que se ha hecho en caso de emergencia es para un plazo de dos años, y la central está funcionando. Si sucede algo, si hay que hacer un plan de emergencia, ¿qué pasa, señor Ministro? Así estamos en la provincia de Guadalajara.

Le voy a recordar una cosa, dicha por un Diputado socialista: basta de que Guadalajara sea el basurero nacional, porque allí tuvimos ya el aceite de colza. Esto no lo he dicho yo, sino un miembro del Partido Socialista cuando estaba en la oposición. Este rechazo desde luego no es desde la ideología de Alianza Popular, es absolutamente desde todas las ideologías, Partido Socialista, CDS, absolutamente todos los partidos políticos se han pronunciado, y usted lo sabe muy bien. Usted sabe que una de las personas que está aquí y estuvo con usted es un alcalde del Partido Socialista.

Señor Ministro, por favor, tranquilice usted a la provincia de Guadalajara y díganos usted si tiene algún plan, porque usted hace unas declaraciones a los medios de comunicación diciendo que no hay problema hasta 1995, pero habrá que tener un plan previsto antes. No se puede llegar a 1995, año en el que por supuesto ustedes no estarán en el Gobierno (**Risas.**), y decir: ahí tienen ustedes el plan. No, señor Ministro. Usted tiene que tener un plan

hecho. Dígalo aquí para nuestra tranquilidad. Yo recuerdo en 1984 el Ministro de entonces dijo una frase, y ahí está en el «Diario de Sesiones». A lo mejor cada palo tendría que aguantar su vela. Digan las soluciones que ustedes tienen, pero díganlas y tranquilicen ustedes a la provincia con respecto a este tema, y al resto de España también, que a lo mejor es necesario.

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

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): En primer lugar dice usted que no tenemos planes. Tenemos el Plan general de residuos radiactivos, aprobado por el Gobierno y remitido a la Cámara. Como establece la normativa en vigor, debe ir actualizándose cada año y cada año se envía al Parlamento la actualización del Plan general de residuos radiactivos, que contempla un horizonte muy basto de casi un siglo a partir de este momento. Por tanto, el plan existe, lo que pasa es que tiene un calendario en el que necesita ir avanzando, entre otras cosas en función de los avances que se logren en determinados parámetros técnicos y científicos que no están resueltos ni en España ni en ningún otro país. Por tanto, es necesario ir tomando esas decisiones en el momento en que se disponga de la máxima información posible, de los máximos conocimientos técnicos posibles, para no tomar decisiones erróneas. Por tanto, existe un mecanismo institucional con participación del Parlamento, de ir definiendo cada año qué hacer en el largo plazo con el tema de los residuos.

Debo recordar a S. S. que esto es lo que ha hecho el Gobierno socialista a través del PEN-1983, en el cual se comprometió precisamente, «motu proprio», aprobando un determinado Real Decreto, a establecer una solución a largo plazo para el tema de los residuos, instrumentándolo a través de una sociedad gestora y de un plan que se actualiza anualmente.

Existen los planes, y lo que parece que pretende S. S. en este momento es que yo diga lo que va a ocurrir en el año 2004. Señoría, en el año 2004 habrá que tomar la tensión del año 2004. Yo no sé lo que dice la prensa. Yo no me responsabilizo de lo que digo y no de cómo se reproduce, y cuando hay actas taquigráficas, me responsabilizo de lo que he dicho, salvo que haya cometido algún error en alguna palabra, lo cual estaría dispuesto a corregir. Por tanto, todos los días me desayuno con alguna interpretación, que no es la que me gustaría, sobre múltiples temas de mi Departamento, y no sé siquiera el periódico que me está enseñando.

Le insisto en que hay un plan. El plan se revisa anualmente, se envía al Parlamento; es un plan a largo plazo en el que se irán tomando decisiones en la medida en que avance el conocimiento de la materia y sea necesario ir adoptando esas decisiones.

En materia de compensación, existe un esquema de compensaciones y lo que hay que hacer es preguntar a la Diputación de Guadalajara qué hace con esos fondos, puesto que son sus propios fondos.

Dice que se van a despertar un día con un almacenamiento de residuos. Desde luego, ni Guadalajara ni ninguna otra provincia vivirán esa experiencia, puesto que, como le reitero, existe un plan que anualmente va estableciendo los pasos a dar y, por tanto, hay un mecanismo institucional de información y de control de todas y cada una de las decisiones.

Su señoría dice que el plan de emergencia no es correcto. Yo le recuerdo que existe un ente, independiente de la Administración central, que es el Consejo de Seguridad Nuclear, que debe velar porque se cumplan todos los requisitos para que las centrales puedan funcionar. Este Consejo tiene que dar su visto bueno al funcionamiento de Trillo o de cualquier otra central, Consejo que además reporta a este Parlamento con un informe semestral, además de una Memoria anual.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro. (El señor Ruiz Ruiz pide la palabra.)

Señor Ruiz, hemos agotado ya el turno. Tiene la palabra.

El señor **RUIZ RUIZ**: Simplemente, señor Ministro, recordarle que en la Diputación de Guadalajara llevamos tres años recibiendo 300 millones de pesetas menos de las que nos correspondían.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El señor Ministro desea hacer alguna manifestación?

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): No coincido con la afirmación de su señoría.

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

— **SOBRE PLANES Y CRITERIOS DEL GOBIERNO ACERCA DE LA CONSTRUCCION DE ALMACENES TEMPORALES DE RESIDUOS DE ALTA ACTIVIDAD (FORMULADA POR EL SEÑOR DE GRANDES PASCUAL, DE LA AGRUPACION PDP).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la pregunta de don Luis de Grandes Pascual, de la Agrupación del PDP, sobre planes y criterios del Gobierno sobre la construcción de almacenes temporales de residuos de alta actividad.

Para su formulación, tiene la palabra el señor De Grandes durante diez minutos.

El señor **DE GRANDES PASCUAL**: Gracias, señor Ministro, por su presencia en la Comisión y paso a formularle la pregunta y a motivarla en estos diez minutos que permite el Reglamento y espero asimismo de la benevolencia de la Presidencia que se puedan ampliar si fuera preciso. Intentaré que no lo sea.

La pregunta en concreto es: ¿Qué planes tiene el Go-

bierno, y con qué criterios, sobre la construcción de almacenes temporales de residuos de alta actividad?

Señor Ministro, quiero primeramente, y como afirmación previa, decir que nuestra posición no es ni pro-nuclear ni anti-nuclear. Sería una falsa dicotomía. Para nosotros la energía nuclear no es deseable, pero, hoy por hoy, es necesaria. Aceptamos la moratoria prevista en el Plan Energético Nacional de 1983 y bien quisiéramos que la evolución de la tecnología y la búsqueda y perfeccionamiento de energías alternativas permitiera prescindir en el futuro de una energía que tiene muchos claroscuros.

Entramos en la cuestión, señor Ministro. Uno de los aspectos más negativos del uso de la energía nuclear es qué hacer con los residuos. Respecto del almacenamiento definitivo, usted ha dado aquí respuestas —y evasivas, sin duda ninguna— a las preguntas que ha formulado un compañero de otro partido político en la oposición, concretamente de Alianza Popular, y se ha permitido usted el lujo de hablar del año 2000 que, sinceramente, me parece que es un balón fuera y que no responde en absoluto a la pregunta que se le formulaba. En cualquier caso, eso del año 2000 no va a poder decirlo aquí. Yo no pregunto por el almacenamiento definitivo; hablo por almacenamientos temporales de residuos.

Respecto del almacenamiento temporal de residuos de alta actividad, que es lo que motiva nuestra pregunta, sí existe tecnología en España y sí existe tecnología internacionalmente. Es cierto que respecto a los definitivos, no existe; es el grave problema del almacenamiento de residuos. Sólo ha habido una experiencia en Europa, en Alemania, y está en este momento congelada. Por tanto, ahí sí se puede hablar, efectivamente, de estar a la revisión anual de los planes. Sin embargo, yo estoy preguntando algo mucho más concreto y que nada tiene que ver con el año 2000.

Señor Ministro, todo parece indicar que el Gobierno ha optado por un sistema de almacenamiento centralizado temporal, de una vida de diseño de unos 40 años, seleccionando un sitio coincidente con una central nuclear de las previstas en el Plan Energético Nacional del año 1983. Y cuando digo que todo parece, no me apoyo en supuestos indicios sin más, sino en afirmaciones de personas absolutamente responsables y peritas en la materia, concretamente del Presidente Nacional de ENRESA, el Director General de ENRESA y miembros del Consejo de Seguridad Nuclear en esta propia Cámara. Yo le pregunto si confirma el Gobierno esta hipótesis que le acabo de formular.

Todo parece indicar también, señor Ministro, que es así, puesto que el almacenamiento en las piscinas de las propias centrales está en algunos casos a punto de saturación, y entre ellas la de Zorita de los Canes (mal llamada de los Canes, porque es de otro pueblo, de Almonacid, concretamente, Guadalajara).

El Plan general de residuos radiactivos contiene la previsión de que decida esta alternativa la fecha de puesta en marcha de la instalación, que sería en 1993, no en el año 2000 ni 2004, sino en 1993. Siendo así, ENRESA debe presentar ya la propuesta al Gobierno y decidir éste para comenzar las obras y que sea posible contar con la insta-

lación en la fecha prevista. Si hay que tener las instalaciones en marcha en el año 1993, señor Ministro, un mínimo de cinco años para las obras parece que está cantado. Luego tiene que empezar en estas mismas fechas. Así lo han declarado personalidades en esta propia Cámara, en orden a que en estos instantes tiene que estar ya, una vez que el propio plan ha sido informado por el Consejo de Seguridad Nuclear, a punto de que ENRESA proponga la alternativa al Gobierno. Por tanto, ENRESA debe presentar esa alternativa al Gobierno y decidir. Yo creo que no se entiende la pretensión del Gobierno con una política de ocultación y que existen indicios racionales y datos suficientes como para concluir que la hipótesis de trabajo es Trillo. No se trata sin más de hacer afirmaciones gratuitas. Yo creo que existen indicios racionales de que esa hipótesis de trabajo del Gobierno es Trillo.

Pues bien, señor Ministro, esta es la hora de aclarar a los ciudadanos los planes del Gobierno, que tiene que decidir. No hay tiempo para dar más largas cambiadas, permítame la expresión. Su política, señor Ministro, la del Gobierno entero, me parece oscurantista; es materia del Gobierno, no sólo de su Ministerio, que está creando más preocupación y más tensiones de las que se crearían con una política de transparencia. Entiendo señor Ministro, que éste es un tema delicado, que éste es un tema de Estado. No nos hemos distinguido nunca por hacer afirmaciones irresponsables, por crear más preocupaciones de las necesarias, pero el Gobierno tiene que salir de esa política oscurantista y tiene que dar una información transparente, una información seria en los términos que la están haciendo también en otros países europeos, con las mismas preocupaciones y con el mismo problema sociológico que existe en España.

Le pregunto, señor Ministro —y le ruego, por favor que no me hable del año 2000, que no me hable con un juego de palabras, de almacenamientos definitivos, que yo no le pregunto sobre ellos—, yo le pregunto sobre el almacenamiento temporal, sobre la necesidad de que, al saturarse las piscinas, se tengan que hacer las obras ya para tenerlas en el año 1993, y concretamente, si el Gobierno va a tomar decisiones ponderadas, serias, y se va a informar a esta Cámara en los mismos términos en que yo le estoy preguntando.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ministro tiene la palabra para contestar a su señoría.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): Ciñéndome al tema, como S. S. dice, del almacenamiento temporal, niego muchas de las afirmaciones que S. S. está haciendo.

En primer lugar, me reitero: el Gobierno —dice usted— ha optado por el almacenamiento centralizado. El Gobierno no ha optado por el almacenamiento centralizado, y me remito a que las decisiones del Gobierno se instrumentan a través del Plan general de residuos radiactivos que este Ministro eleva al Consejo de Ministros, como ya lo ha hecho en el mes de octubre —si la memoria no me falla— y es remitido a las Cámaras. Por tanto, no existe

esa opción que su señoría señala y tampoco existe esa opción de Trillo, y no me gusta utilizar expresiones como «indicios racionales», que hacen pensar en procesos algo así como criminales. Aquí lo único que hay son las decisiones que el Gobierno ha tomado, y las decisiones que el Gobierno toma las toma de acuerdo con el marco institucional, que es el Plan General de Residuos Radiactivos y lo reitero una vez más. También niego esa afirmación que hace su señoría de que las piscinas estén a punto de saturación. Sin ningún tipo de obra, se puede tener el problema resuelto hasta al menos el año 1996.

Tercer punto. Dice su señoría que se necesita un mínimo de cinco años. Tampoco es así, y le respondo al problema de almacenamiento temporal. Existen piscinas en este momento con capacidad hasta el año 1996. Se están estudiando distintas alternativas, que son la potenciación del sistema de piscinas, la combinación con otras alternativas, como el reprocesado o el almacenamiento en medio sólido a través de contenedores, por ejemplo. Cualquiera de estas soluciones o una combinación de ellas necesitamos estudiarlas con detenimiento y afortunadamente se dispone del tiempo suficiente como para hacerlo con todo conocimiento de causa.

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

El señor Grandes tiene la palabra, por cinco minutos.

El señor **DE GRANDES PASCUAL**: Muchas gracias, señor Presidente.

Yo lamento, señor Ministro, que se confirmen mis temores y que el Gobierno no aclare nada, consiguiendo confundirlo todo, y lejos de tranquilizar a nadie, como antes le pedía un compañero en esta Cámara, está planteando mayor número de preocupaciones por su política críptica. Una política críptica que llega al absurdo. Y le voy a leer un párrafo dicho en esta Cámara por el Presidente de ENRESA, respecto a esta misma pregunta, para que usted le valore, a ver si hay una política críptica: Creo que sin evaluar todas las variables que hay en este tema sería muy difícil tomar una postura. Yo creo que es una decisión lo suficientemente difícil como para que sea necesario evaluarla con muchísimo cuidado. Desde luego, cuando la tomemos propondremos las decisiones que a nosotros nos parezcan más convenientes, si es que es posible tomarlas. Señor Ministro, la respuesta de un escolar a esta contestación sería: la gallina.

Sinceramente, esto no es una información responsable, no es una información seria y rigurosa. Esto no es el tratamiento que merece el aspecto más preocupante del uso pacífico de la energía nuclear. Este no es el camino para tranquilizar a los ciudadanos. Y hay cuestiones en que se han permitido algunos compañeros hasta sonrisas respecto a las afirmaciones de otro compañero en orden a los problemas de Guadalajara.

Recientemente también, y en esta propia Cámara, una ilustre personalidad competente en los aspectos nucleares ha dicho que más que un problema técnico el tema del almacenamiento de residuos de alta es un problema

sociológico. Por tanto, tomémosnos en serio el aspecto sociológico que, superada naturalmente la propia tecnología en los temas de aplazamientos temporales, que es verdad; superados los problemas de ingeniería y geológicos, que es verdad que se pueden superar, los problemas sociológicos desde las filtraciones irresponsables en los mismos términos que se han producido por ENRESA a un medio de comunicación nacional, han producido realmente unas consecuencias yo estoy seguro que indeseables para el Gobierno, pero repito que se han producido, y usted las conoce.

Parece que ha habido un intento de hacer una encuesta gratuita, pues de esa encuesta ya tienen ustedes el resultado: todas las fuerzas políticas de la provincia, todas las instituciones y sus representantes, han producido un rechazo total a esta hipótesis de trabajo. Y no se sonría, señor Ministro, porque es un tema muy delicado, mucho más delicado de lo que parece.

Respecto a las compensaciones de que usted ha hablado aquí, parece que lo endosan a la Diputación Provincial, que por cierto no es de mi partido, pero es igual, es la que tenía la responsabilidad de ejecutar los recursos recibidos en la antigua ley de canon, hoy a través del IVA, y es absolutamente cierto, pero yo no digo trescientos millones, yo digo quinientos, señor Ministro, quinientos millones menos se han recibido en la fórmula sustitutoria del canon energético, y se ha demostrado en esta propia Cámara por la persona autorizada, por el propio Presidente de la Diputación. Y el Director General de Presupuestos ha tenido que pasar naturalmente por esas cifras, porque son cifras, no son especulaciones ni teorías.

Es también absolutamente verdad que se trata de una provincia que sociológicamente ha tenido que recibir en su historia la ubicación del trasvase y el incumplimiento progresivo de una ley por el Estado, por todos los Gobiernos, incluido aquel que yo apoyé en su día, y al que pertenecía orgullosamente, UCD, y después por el socialista. Esto es cierto y sociológicamente produce unas consecuencias.

Puesto que ha hecho usted también mención —que yo no la hubiera hecho— al tema de las compensaciones y al tema de las aportaciones de la Diputación, fíjese en los temas de emergencia. La aportación de la Diputación del 40 por ciento a las obras de infraestructura en la zona de Trillo, ha supuesto detraer esa propia cantidad de otros planes en la provincia. Es decir, que no solamente no aportan mayor riqueza en compensación, sino que significa un detrimento de ese 40 por ciento en lo que aplicarían a otras zonas.

Señor Ministro, Guadalajara —y sigo insistiendo— es un problema sociológico, no es un problema baladí. No es una cuestión de campanario que traigamos aquí. Ha dicho: basta ya. Una provincia que ha asumido responsablemente cuestiones de Estado, que se ha comportado pacíficamente, en estos momentos está en pie de guerra, aunque le parezca gorda la frase, está en una contestación absolutamente rotunda a que en los planes de residuos se sitúen como ubicación. Es más, como no ha dado

información el Gobierno, como no han dado información los órganos competentes, ni siquiera saben distinguir, porque no tenemos por qué saberlo, que un almacén de residuos puede ser, naturalmente, menos nocivo y menos peligroso en potencia que una central nuclear. Y en estos momentos les suena peor la palabra «cementerio» que «central nuclear», y eso es, naturalmente, responsabilidad del Gobierno.

Yo insisto, señor Ministro, que este es un tema muy delicado, muy grave, y que el Ministerio es el competente. El Consejo de Seguridad Nuclear no tiene que hacer más de lo que está haciendo. Ya ha informado favorablemente las cosas. El Plan general de residuos radiactivos lo deja muy claro, y por eso me refería a indicios racionales, y no a los indicios para un procesamiento criminal. Tiene tres apartados: A, B y C. El C se refiere a los residuos de alta actividad temporal, el B se refiere a los definitivos, y la opción A se refiere solamente al tema de las piscinas. La saturación, efectivamente, se produce, y me da lo mismo en el año 1993 que en 1996, pero el propio Plan habla de que en el supuesto anterior, es decir, en la opción de un almacén temporal de residuos radiactivos de alta, la fecha de puesta en marcha de la instalación se situaría en 1993. Una instalación de estas características no es la reforma de una piscina de una central, como han dicho las personas responsables no se trata de pasar sin más por los túneles a las piscinas que tienen las centrales, sino de una instalación absolutamente «ad hoc» que tiene que recibir pesos, que tiene que recibir un transporte distinto y unas condiciones distintas, y por ello necesita, tanto, las obras tienen que empezar ya. Estamos a punto de que ENRESA tenga que hacer la propuesta al Gobierno, y el responsable de la selección y de la ubicación es el Gobierno, y concretamente su Ministerio. No nos hable del año 2000 y no tome este asunto, señor Ministro (estoy seguro de que no lo toma) como una cuestión sin más, que se puede posponer. No van a poder posponerlo, van a tener que remediar acciones que se han producido en términos muy poco prudentes, y no se podrán invocar razones de Estado. Una ilustre diputada de esta Cámara el otro día le preguntaba sobre Lemóniz. Cuando el Estado se ha bajado los pantalones —y permítame la expresión— en el tema de Lemóniz, no se le puede pedir a una provincia deprimida y pobre que haga cuestiones de Estado una vez más. Tendrá que explicárselo de otra forma.

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

Tiene la palabra el señor Ministro, para contestar a su señoría.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): Gracias, señor Presidente. Poco puedo añadir a las afirmaciones, puramente valorativas, que hace su señoría. Desde luego, la política que se ha establecido, y además con compromisos institucionales, es precisamente la de dar la máxima información con el máximo rigor, como se ha en el Plan general de residuos

radiactivos. Creo que a través de esa información se pretende que estén enterados todos los ciudadanos y a lo mejor resulta que hay quienes no pretenden tranquilizar a nadie, sino justo lo contrario, y cada uno que analice sus propios comportamientos. Sin duda alguna existen problemas sociológicos en el tratamiento de los residuos, y en cualquier parte de España en la cual se fuera a plantear otra alternativa, siempre se encontrarían una serie de argumentos en contra.

Por último, en cuanto al tema de Lemóniz, me parece grave que hable de una bajada de pantalones del Estado. Tomo nota de que su Grupo Parlamentario es partidario de que en el nuevo PEN, Lemóniz se ponga en marcha. Esto es lo que entiendo, puesto que Lemóniz está en moratoria.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro. (El señor De Grandes Pascual pide la palabra.)

El señor Grandes tiene la palabra.

El señor **DE GRANDES PASCUAL**: Aunque me corresponde turno, se trata de una contradicción, puesto que yo antes de nada y al comienzo de mi intervención he hecho una observación en relación con el PEN-83. He dicho que estaba de acuerdo con la moratoria. El señor Ministro se-

guramente estaba despistado. He hecho una valoración exacta, y me remito a las actas, sobre lo que opinaba respecto al PEN. Por tanto, señor Ministro, estaba fuera de lugar esa afirmación. Quizá mi expresión ha sido una expresión dura, pero es una expresión que mantengo. Me he referido al Estado y ni siquiera le he hecho una imputación a este Gobierno. Eso es verdad. Lemóniz está en moratoria, pero está por razones distintas, sencillamente por impotencia. Y este Diputado no se ha distinguido nunca (y participa desde siempre en la Ponencia de Seguridad Nuclear) por hacer ningún tipo de llamada a la población para que se excite, sino para todo lo contrario. Si usted no lo sabe, yo le ruego que se informe. No es ese mi caso en absoluto, y lamento muchísimo tener que hacer este tipo de preguntas; me gustaría más estar al lado del Gobierno.

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

¿Desea el señor Ministro hacer uso de la palabra? (Pausa.) Señor Grandes, como sabe, había una alusión en la contestación del Ministro, pero esta sesión no es un debate.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y quince minutos de la tarde.