



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1988

III Legislatura

Núm. 395

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión Informativa

celebrada el miércoles, 28 de diciembre de 1988

ORDEN DEL DIA

Comparecencia del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Barrionuevo Peña), para informar sobre:

- Contenido y alcance del contrato-programa Estado-Renfe para el período 1988-1991 (Agrupación de la Democracia Cristiana) (número de expediente 213/000110).
- Previsiones del contrato-programa Estado-Renfe para el período 1988-1991 (Coalición Popular) (números de expediente 213/000119 y 213/000139).
- Beneficios que obtendrá la provincia de Segovia en su transporte ferroviario con la construcción del nuevo acceso al Norte-Noroeste (variante de Guadarrama) previsto en el Plan de Transporte Ferroviario recientemente aprobado (Agrupación de la Democracia Cristiana) (número de expediente 213/000108).
- Adquisición por RENFE de material móvil de alta velocidad y de la renovación y mejora del restante material móvil (Agrupación de la Democracia Cristiana) (número de expediente 213/000154).
- Alcance de la decisión del Consejo de Ministros relativa al estudio del cambio de ancho de vía de ferrocarril es-

pañol y sus repercusiones sobre el Plan de Transporte Ferroviario, PTF (Coalición Popular) (número de expediente 213/000155).

- Razones del Gobierno para marginar a la Comunidad Autónoma del País Vasco en la primera actuación de cambio de ancho de vía actual al europeo según el acuerdo adoptado en el Consejo de Ministros del 9 de diciembre de 1988 (PNV) (número de expediente 213/000165).

Se abre la sesión a las cuatro y treinta minutos de la tarde

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenas tardes, vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios con la comparecencia del excelentísimo señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, para responder a las peticiones de comparecencia de sus señorías, que figuran en el orden del día.

La Mesa de la Comisión, como en parecidas ocasiones, a la vista de la similitud de las comparecencias que hoy figuran en el orden del día, adoptó la decisión de agruparlas para este debate. Como lógica continuación de este criterio, está la flexibilidad en el planteamiento del debate, de manera que sus señorías puedan ver satisfechas cada una de las preguntas que se plantean en las distintas peticiones de comparecencia, que, insisto, todas ellas se refieren a una misma temática y, en cualquier caso, todas ellas estarían tratadas y contenidas en las primeras cuestiones de la Agrupación de la Democracia Cristiana y de Coalición Popular sobre las previsiones, contenido y alcance del contrato-programa, es decir, en cualquier caso estarían contenidas en ese debate. Por ello, adoptamos el criterio de agruparlas, sabiendo que en contrapartida y, además, en interés de la Cámara y de todas sus señorías, vamos a proporcionar al debate la mayor flexibilidad y amplitud.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Señor Presidente, pido la palabra para una cuestión de orden.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Alvarez-Cascos tiene la palabra.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Gracias, señor Presidente. En sesión extraordinaria de la Junta de Portavoces del Congreso de los Diputados, celebrada los días 12 y 13 de enero de 1988, entre otros acuerdos se adoptó el siguiente: las Comisiones celebrarán como mínimo una vez al mes una reunión de control parlamentario siempre que haya iniciativas pendientes para su inclusión en el orden del día. Creo que el documento oficial que publica el Congreso sobre el estado de las Comisiones en lo que hace referencia a la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios me exime de cualquier comentario sobre la cantidad y variedad de iniciativas pendientes para la inclusión en el orden del día de esta Comisión.

Quiero significar, en lo que hace referencia al área de transportes, que el señor Ministro de Transportes com-

rece hoy por primera vez en este período de sesiones ante la Comisión correspondiente, cuando mi Grupo entiende que debería haber comparecido como mínimo una vez al mes en los tres anteriores que han transcurrido de septiembre, octubre y noviembre. Como consecuencia del incumplimiento de los acuerdos de la Junta de Portavoces, nos encontramos con una acumulación de comparecencias que dificulta el desarrollo de cualquier sesión.

Por tanto, no es responsabilidad de mi Grupo —tampoco la extendiendo al resto de los grupos que solicitan las comparecencias— la situación extraordinaria de densidad de iniciativas que se produce hoy. En todo caso, quiero dejar claro que mi Grupo se opone a la acumulación de las intervenciones en una sola, porque eso le quita claridad al debate. No es lo mismo hablar del contrato-programa de RENFE que de los problemas ferroviarios de determinadas regiones españolas, que de los problemas derivados de las decisiones del Gobierno en materia de cambio de ancho de vía. A juicio de nuestro Grupo, sería mucho más clarificador agrupar, en todo caso, las intervenciones con criterios racionales en estas grandes áreas que comprenden las peticiones de comparecencia y no juntarlas en una única intervención, en la que los grupos tendrán que hacer un esfuerzo para condensar sus actuaciones y en la que el Gobierno tiene una válvula de escape magnífica para no precisar en aquellos temas en los que, políticamente, no considere oportuno hacerlo. Por ello, mi Grupo, señor Presidente, protesta ante la Presidencia de la Mesa de la Comisión por las dos cuestiones, la no celebración de las reglamentarias comisiones de control una vez al mes, en este caso en el área de transportes, y, en segundo lugar, por la acumulación que propone la Presidencia, que nos gustaría que fuera rectificadas para celebrar sesiones con la periodicidad que esta Comisión requiere.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alvarez-Cascos. Comprendo las razones de su señoría. Para no extendernos en esta cuestión de orden preliminar y favorecer el debate de la Comisión he de señalar que esta Comisión sí ha cumplido la celebración de las sesiones de control, cuyas diversas reuniones han estado relacionadas con departamentos determinados, no siempre con el señor Ministro obligatoriamente, eso es otra cuestión, su señoría lo sabe muy bien. Aquí se han celebrado sesiones de control con representantes del Ministerio de Transportes cada mes, no con el señor Ministro, salvo este mes. Su señoría sabe que se han celebrado otras sesiones de control relacionadas con el Ministerio de Transportes y sabe que

el señor Ministro compareció en Pleno, lo cual retrasó la comparecencia en esta Comisión; en esa comparecencia en Pleno el señor Ministro ya se refirió a su comparecencia en Comisión sobre las materias del Plan de Transporte Ferroviario y del contrato-programa inmediatamente después de adoptarse una serie de decisiones singulares que sus señorías conocen y que afectan al contenido fundamental de esa comparecencia, cosa que se ha hecho, señor Alvarez-Cascos. Insisto, comprendo sus razones y, como siempre, estamos dispuestos a dialogar para perfeccionar y mejorar el trabajo de esta Comisión, objetivo al que su señoría ha contribuido con frecuencia, y lo digo con toda claridad.

Vamos a mantener el acuerdo de la Mesa de la Comisión con la mayor flexibilidad posible, de manera que nos acerquemos al ideal que su señoría plantea en el debate. Creo que es perfectamente probable. Por no entretenerme nada más que un minuto le diré que las primeras comparecencias de la Democracia Cristiana y de su Grupo, Coalición Popular, son de carácter general y, en cualquier caso, los otros temas serían cuestiones que saldrían con mayor o menor énfasis en un debate sobre el contrato-programa de RENFE y la situación actual en cuanto a política ferroviaria. Su señoría, que conoce bien la materia, estará de acuerdo conmigo. Señor Alvarez-Cascos, esta Presidencia le garantiza la posibilidad de deslindar bien esas materias y abundar todo lo que sea necesario en aquello que corresponde a cada uno de los grupos que han solicitado las comparecencias. Estoy convencido de que por parte del señor Ministro de Transportes también existe la voluntad de facilitar al máximo la información y el debate sobre esta cuestión. Vamos a hacer todo lo posible por acercarnos a lo que su señoría plantea, tomando nota de la protesta que su Grupo hace y que nos servirá a todos para ir mejorando y avanzando en el funcionamiento de esta Comisión que, como su señoría sabe y conoce bien, está muy sobrecargada.

El señor **PEREZ DOBON**: Señor Presidente, pido la palabra para otra cuestión de orden.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Pérez Dobón tiene la palabra.

El señor **PEREZ DOBON**: Señor Presidente, aunque la explicación del señor Presidente de la Comisión ha aclarado un poco algunos extremos, sin embargo, la cuestión, más que en la periodicidad de la comparecencia del señor Ministro, se centra en que con el sistema seguido en el orden del día de la sesión de hoy se solapan los temas, porque las previsiones del contrato-programa Estado-RENFE para el período 1988-1991, es decir, desde el 1 de enero del año que termina ahora, las vamos a discutir cuando ha pasado un año de su ejecución. Nosotros ya nos enteramos en el mes de abril, momento en el que se comunicó a la Cámara, pero discutir un contrato-programa cuatrienal cuando ha pasado un año de su ejecución creo que no es la mejor manera de que el Parlamento esté in-

formado de temas que suponen muchos miles de millones de pesetas y que nos afectan a todos.

Por consiguiente, ruego que, en lo sucesivo, se discuta cada uno de estos temas en sesión separada, si bien lo de hoy ya no tiene remedio, pero queremos que conste, también, más que nuestra protesta, nuestra queja y disconformidad con que se haya hecho así. Esperamos que no se repita en lo sucesivo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Dobón. También tomamos nota de sus manifestaciones.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES PARA INFORMAR SOBRE:

- **CONTENIDO Y ALCANCE DEL CONTRATO-PROGRAMA ESTADO-RENFE PARA EL PERIODO 1988-1991 (DC)**
- **PREVISIONES DEL CONTRATO-PROGRAMA ESTADO-RENFE PARA EL PERIODO 1988-1991 (CP)**
- **BENEFICIOS QUE OBTENDRA LA PROVINCIA DE SEGOVIA EN SU TRANSPORTE FERROVIARIO CON LA CONSTRUCCION DEL NUEVO ACCESO AL NORTE-NOROESTE (VARIANTE DE GUADARRAMA) PREVISTO EN EL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO RECIENTEMENTE APROBADO (DC)**
- **ADQUISICION POR RENFE DEL MATERIAL MOVIL DE ALTA VELOCIDAD Y DE LA RENOVACION Y MEJORA DEL RESTANTE MATERIAL MOVIL (DC)**
- **ALCANCE DE LA DECISION DEL CONSEJO DE MINISTROS RELATIVA AL ESTUDIO DEL CAMBIO DE ANCHO DE VIA DEL FERROCARRIL ESPAÑOL Y SUS RESPERCUSIONES SOBRE EL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO, PTF (CP)**
- **RAZONES DEL GOBIERNO PARA MARGINAR A LA COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAIS VASCO EN LA PRIMERA ACTUACION DE CAMBIO DE ANCHO DE VIA ACTUAL AL EUROPEO, SEGUN EL ACUERDO ADOPTADO EN EL CONSEJO DE MINISTROS DEL 9-12-88 (PNV)**

El señor **PRESIDENTE**: En primer lugar, vamos a dar la bienvenida al señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones en esta su primera comparecencia en la Comisión, lo que es una satisfacción para todos nosotros. Le deseamos, como a sus anteriores compañeros de Gabinete al informar a esta Comisión, que tenga los mayores éxitos en su gestión.

Si me permite un momento, señor Ministro, simplemente quiero señalar que si alguna de sus señorías no ha

recogido la documentación complementaria, les indico que dicha documentación sobre la comparecencia del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicación para el día de hoy se encuentra sobre la mesa.

Tiene la palabra el señor Ministro.

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

Señores Diputados, con entera satisfacción voy a informarles de los distintos puntos incluidos en el orden del día y, para ello, como acaba de decir el señor Presidente de la Comisión, hemos realizado una recopilación de documentos, que creo que está distribuida, que pienso puede facilitar el debate y aliviarlos de algunas cifras o citas que siendo de interés nos permitirá no detenernos en ellas en la exposición inicial, pero sí aclararlas en lo que SS. SS. consideren conveniente. Con esta documentación complementaria pienso que podemos simplificar de forma considerable, como digo, esta exposición inicial.

En esta documentación está, en primer lugar, el acuerdo del Consejo de Ministros del pasado 9 de diciembre, sobre el ancho de vía; está incluido el texto del acuerdo del Consejo de Ministros de Transportes de la Comunidad Económica Europea sobre financiación de infraestructuras de interés europeo; la documentación resumida en cuanto a los criterios seguidos y al procedimiento utilizado para proceder a la adjudicación de los trenes de alta velocidad y locomotoras de gran potencia por parte de la Red de los Ferrocarriles Españoles (RENFE); y hay dos documentos sobre ejecución del Contrato-programa entre el Estado y RENFE, tanto en lo que se refiere a la propia Red de los Ferrocarriles como en lo que afecta a la Dirección General de Infraestructura del Ministerio de Transportes, con algún detalle en cuanto a algunas de las inversiones que pensamos que puede tener cierto interés territorial, como es la supresión o, en su caso, reforzamiento o aseguramiento de pasos a nivel.

En la exposición, como digo, y salvando lo ya incluido en esta documentación, aunque hagamos alguna referencia marginal, voy a seguir el orden del día y, por supuesto, estoy a la disposición de los señores Diputados para tratar de aclarar con mayor extensión aquellos puntos que consideren de más interés.

Sí debo insistir, si me lo permiten, a la vista del debate inicial que se ha suscitado en la Comisión, en que efectivamente en la comparecencia que realicé en el Pleno para exponer las líneas generales de la política del Departamento, al referirme a las decisiones que eran inminentes en el tiempo, en lo que se refiere al ancho de vía o a la adjudicación de los trenes de alta velocidad y locomotoras de gran potencia, ya expuse mi disposición a comparecer ante esta Comisión o ante el órgano que se decidiera, para explicar, informar, comentar y, por supuesto, recibir las sugerencias, observaciones o críticas respecto a estos puntos, y creo recordar que esta iniciativa fue bien acogida por todos los portavoces de los distintos Grupos parlamentarios que intervinieron en aquella ocasión.

En cualquier caso, sí estoy dispuesto a añadir, para to-

dos los Grupos parlamentarios y todos los señores Diputados, mi disposición a comparecer ante esta Comisión las veces que sean precisas para aclarar las líneas de la política del Ministerio en cualquiera de sus aspectos y por supuesto en el ferroviario, que va a ser el elemento monográfico de esta sesión.

Como antecedentes que creo que es necesario al menos mencionar para seguir el dictado de los distintos puntos del orden del día, habría que hacer alguna referencia al acuerdo del Consejo de Ministros de 9 de diciembre, sobre cambio de ancho de vía, al informe de RENFE sobre esta materia y a la ejecución del Plan de Transporte Ferroviario y del Contrato-programa, que es una de sus consecuencias.

El acuerdo del 9 de diciembre, que tienen todos ustedes en la documentación que hemos facilitado, supone una decisión sobre tres puntos: el primero, que se introduzca el ancho europeo en nuestra red en todas aquellas líneas de nueva construcción y alta velocidad que vayan a ser iniciadas o que estén en ese momento en ejecución en nuestro país.

En segundo lugar, darle una prioridad a la línea, ya en construcción, de Madrid-Córdoba-Sevilla y señalar una prioridad, unida a ésta, para una línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa.

En tercer lugar, conceder un plazo de seis meses a la compañía RENFE para que realice un informe complementario y, obviamente, más detallado sobre las consecuencias de una decisión ulterior de reconversión del ancho en nuestra actual red ferroviaria.

En este momento, la política ferroviaria, con ese acuerdo complementario, sigue fundamentada en el Plan de Transporte Ferroviario y como una consecuencia, decía, de este Plan, en el Contrato-programa suscrito entre RENFE y la Administración del Estado. El objetivo principal de la política de transporte ferroviario es el de modernizar nuestro ferrocarril, introduciendo un concepto nuevo, que es el de la alta velocidad. La introducción de este concepto permitirá que puedan circular trenes en España a velocidades de 250 kilómetros por hora o más. Pero esto, con ser muy importante, no es obviamente la única opción que está prevista en el Plan de Transporte Ferroviario, sino que hay señaladas un conjunto de acciones que tienden a mejorar la calidad del servicio para los usuarios, a eliminar problemas de capacidad o de estrangulamientos en nuestra red y, en definitiva, a mejorar con alcance general nuestras infraestructuras. Esta programación afectará, por supuesto, a la práctica totalidad de las relaciones ferroviarias en nuestro país.

Con la introducción de la alta velocidad se persigue que España no quede aislada en el conjunto europeo de la explotación de un nuevo concepto en cuanto al transporte ferroviario, que comenzó, como saben, a principios de la década de los 80 con la línea París-Lyon y que en estos momentos tiene prevista su extensión a otros varios países europeos (Italia, Alemania, Gran Bretaña, Bélgica) y que supondría para nosotros, en el caso de no incorporarnos a esa nueva política de transportes y a esa política ferro-

viaria, un cierto aislamiento con respecto a las tendencias actuales.

Por otra parte, este Plan de Transporte Ferroviario tiene una gran incidencia en nuestra industria ferroviaria y de electrificación, de equipos eléctricos, e indirectamente en otros sectores industriales, como la siderurgia, la construcción y el cemento.

El Contrato-programa que, como digo, es una consecuencia del Plan de Transporte Ferroviario, que es un Plan estratégico diseñado con el horizonte 2000, persigue concretar esas proyecciones estratégicas del Plan de Transporte Ferroviario en programas cuatrienales que obligan a la Administración del Estado y a RENFE. En el contrato-programa se determinan obligaciones y compromisos mutuos, y se establece también la necesidad, junto a la de realizar programas de inversión tanto por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones como por RENFE, de buscar el saneamiento financiero de esta última y de racionalizar su gestión, mejorando al mismo tiempo las prestaciones de esta entidad.

El contrato-programa vigente, de 1988 a 1991, prevé una inversión global de 606.000 millones de pesetas, de los cuales 220.000 millones serán invertidos por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y el resto por RENFE. De este importante volumen de inversiones, 171.000 millones se destinan a las variantes de nueva construcción y dobles vías, 125.000 millones (redondeo las cifras) a otras mejoras en infraestructura, y 119.500 millones a la adquisición y modernización de material móvil.

En el período de vigencia de este contrato-programa está previsto que se inicien diversas actuaciones en nuestra infraestructura ferroviaria, que se suelen denominar como actuaciones de ruptura, para provocar una transformación importante en la explotación y en el conjunto de utilización de nuestro sistema de transportes ferroviario. Estas actuaciones de ruptura son, básicamente, las siguientes: En primer lugar, la del nuevo acceso a Andalucía denominado variante de Brazatortas, que ya está en realización; es decir, una nueva línea férrea concebida para alta velocidad entre Madrid y Córdoba. En segundo lugar, una nueva variante de acceso al norte-noroeste, que se suele denominar variante del Guadarrama, y que sería una nueva línea, en principio, Madrid-Valladolid. Y en tercer y cuarto lugar, están previstas también, dentro de la línea Madrid-Barcelona, la construcción de una variante Zaragoza-Lérida, que acortaría la línea existente en la actualidad y naturalmente, además de estar desdoblada, estaría concebida para alta velocidad. Finalmente, también están previstas otra serie de actuaciones de mejora en todas aquellas líneas o relaciones de un mayor interés y que están especificadas en los folletos y en el texto que se ha facilitado a SS. SS., por lo que me ahorro comentarlas más extensamente.

Sería conveniente decir algunas palabras respecto a la nueva línea prevista, no proyectada, Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, señalada como prioritaria para nueva construcción en el acuerdo de Consejo de Ministros de 9 de diciembre. En el Plan de Transporte Ferro-

viario se hacía la previsión de introducir mejoras en esta línea, con esa variante que sí estaba prevista, Zaragoza-Lérida, utilizando el trazado actual o —se decía en el Plan de Transporte Ferroviario— si las soluciones e informes técnicos lo aconsejan, realizando un nuevo trazado. Justamente ésta es la posibilidad prevista en el Plan de Transporte Ferroviario, a la que se ha acogido el Gobierno al tomar su decisión de realizar una línea de nueva construcción en esa relación Madrid-Barcelona. No existe proyecto realizado en este momento para esta línea y las previsiones, en cuanto a estas distintas actuaciones, serían: en la de nuevo acceso a Andalucía o variante de Brazatortas, que estuviera concluida en 1991 y, consiguientemente, en posible explotación comercial en 1992, y la variante del Guadarrama y la variante Zaragoza-Lérida, las dos comenzarían dentro del año 1989, es decir, en el período de cumplimiento cuatrienal del contrato-programa. La línea Madrid-Barcelona, realizada con nuevo trazado y como nueva línea, se prevé que pudiera estar terminada en los años 1994-95. Eso permitiría que el trayecto entre estos dos conglomerados urbanos, los principales del país, pudiera hacerse en un período de tiempo de unas tres horas.

Entre las restantes inversiones a ejecutar por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, hay que incluir las destinadas a dobles vías para solucionar problemas de capacidad existente y acondicionar estos tramos a velocidades superiores a los que se puede circular en este momento. Naturalmente, las decisiones con respecto a todos estos tramos están afectadas por las conclusiones a las que se llegue, tras la realización del informe solicitado a RENFE, para el que, vuelvo a repetir, se ha concedido un plazo de seis meses.

Junto a estas líneas, que serían las de largo recorrido, tanto el Plan de Transporte Ferroviario como su concreción cuatrienal, el contrato-programa, prevé también el desarrollo de los planes de cercanías y redes arteriales ferroviarias. A ello se destina un montante de 30.000 millones de pesetas. Quizás puedan señalarse dentro de estas actuaciones la continuación del plan de cercanías de Madrid y la remodelación de las redes arteriales ferroviarias de Barcelona, Sevilla y Córdoba, entre otras.

Otro concepto al que se presta un gran interés —seguramente habría que situarlo en primer lugar y no en tercero, como se hace por facilidad de exposición— sería el de mejorar la seguridad en cuanto a la prestación de este servicio en toda nuestra red. Para la mejora de la seguridad en la explotación ferroviaria, se destina un montante de 54.000 millones de pesetas, y va dedicado a diversas instalaciones técnicas y a llevar a cabo un plan acelerado de supresión o de automatización o mejora de los pasos a nivel. Las inversiones de RENFE, previstas en el contrato-programa, serán financiadas mediante las aportaciones directas del Estado, la disposición del fondo de amortización, y, en su caso, el endeudamiento exterior, en la forma en que se indica en el propio contrato-programa.

Este acuerdo que estamos comentando prevé, como señalaba al principio de mi exposición, junto a estas mejo-

ras en la infraestructura, que tienen la finalidad de acortar los tiempos y en general de mejorar las prestaciones de este servicio, mejoras en la calidad del servicio: de una parte, la reducción de los tiempos de viaje y de otra, la puntualidad. En la reducción de los tiempos de viaje, naturalmente las previsiones más espectaculares estarían en todas aquellas relaciones afectadas por la construcción de las nuevas variantes, a las que me he referido hace un momento con alguna extensión. Con la construcción de la variante de nuevo acceso a Andalucía, el trayecto Madrid-Córdoba podrá realizarse en dos horas y el Madrid-Sevilla en algo menos de tres horas, frente a las cuatro horas veinte minutos, y cinco horas treinta y ocho minutos en que se realiza actualmente. Aunque se sale fuera de los límites temporales establecidos en el contrato-programa que comentamos, la relación Madrid-Barcelona podría hacerse en unas tres horas.

La construcción de la variante del Guadarrama, para dar un nuevo acceso a las relaciones del norte y del noroeste, producirá importantes reducciones de tiempo con su puesta en servicio. Esta reducción puede estimarse, sólo con esta variante, en algo más de una hora en las relaciones con todo el norte de la Península y con el noroeste: Comunidades Autónomas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Navarra, La Rioja, y Castilla y León. También está previsto con estas inversiones una mejora en los servicios de mercancías y en sus índices de calidad.

Otras mejoras en la calidad del servicio previstas en el contrato-programa se refieren a la extensión de los servicios de vídeo y megafonía en todos los trenes diurnos de calidad, a la instalación de consignas automáticas en más de 60 estaciones de la red, y una reordenación de los servicios de información al cliente.

En lo que se refiere a los tráficos —señalando con carácter previo que las incidencias mayores, como es lógico, se producirán en los años finales de ejecución del contrato-programa—, se formulan unos objetivos que pensamos son realistas en cuanto a incrementos de tráfico. Se prevé así que los tráficos en largo recorrido deben crecer a un ritmo del 3,9 por ciento anual y, en cercanías, un 3,6 por ciento anual. En lo que se refiere al tráfico de mercancías, el crecimiento es del 2,5 anual, y el tráfico intermodal es el que presentará una evolución superior a la media, estando previsto que alcance un 6,9 por ciento anual. En cuanto a los resultados de la explotación, se prevé una aminoración paulatina de las cifras de pérdidas de la cuenta de resultados de RENFE, pasando de una cifra de 183.000 millones, en 1988, a 171.000 millones, en el año 1991.

Quizá convenga aclarar que, al objeto de mencionar la situación financiera de RENFE, el Estado cancelará su deuda con la empresa por insuficiencias de consignación de los déficit anteriores, en un plazo de diez años. Para ello, el Estado aporta a RENFE anualmente el importe equivalente a la décima parte de la deuda existente a 31 de diciembre de 1987 en concepto de amortización de la misma.

Como decía al principio, se ha adjuntado en la documentación que se ha entregado a los señores Diputados

un documento relativo a la ejecución del contrato-programa, cuyas líneas generales acabo de exponer en lo que se refiere al primer año de cumplimiento, 1988. Las cifras que se acompañan están cerradas, como es de suponer, a 30 de noviembre, no están incluidos los datos del mes todavía en curso, diciembre. Con los datos que se tienen, podemos adelantar —estableciendo, naturalmente, una comparación homogénea entre los de 1987, a 30 de noviembre, y los de 1988— que, en materia de tráfico de viajeros y de mercancías, parece estar cumpliéndose con una cierta holgura el compromiso establecido en el contrato-programa, siendo el incremento, en el tráfico de viajeros, del orden de un 1 por ciento, con respecto a 1987, y, en mercancías, de un 3 por ciento.

Quizá es importante señalar que de confirmarse estas cifras (parece que así va a ser), supondría en el primer año de ejecución del contrato-programa —que, como he señalado, tiene que ser el de menor incidencia de toda la programación cuatrienal— un cambio en la tendencia observada en los últimos tres años en los que se venían registrando disminuciones más sensibles en el tráfico de viajeros y de mercancías.

En lo que se refiere a la calidad, y señalando uno de los índices que puede objetivarse en mayor medida, que es el de la puntualidad, podemos decir que, efectivamente, se ha producido una mejora en los índices de puntualidad en los trenes de largo recorrido, de los que se facilita información; si bien en algún tipo de estos trenes, en los Talgos Intercity y en los Electrotrenes, no se han alcanzado las previsiones del contrato-programa. Es decir, se ha pasado de un índice de puntualidad del 67,7, en el año 1987, para estos tipos de trenes, al 73,4, pero las previsiones del contrato-programa eran aún mayores, del 74,3. En el resto de los trenes sí se han alcanzado o excedido las previsiones. Y en el conjunto de los trenes de largo recorrido se han alcanzado, de una manera bastante ajustada, las previsiones de contrato-programa.

En lo que se refiere a los resultados económicos —siempre con datos acumulados al mes de noviembre—, parece que se alcanzan los objetivos previstos en el contrato-programa, incluso con algún exceso. SS. SS. disponen de las cifras y pueden comprobar que si atendiéramos sólo al concepto gestión, las cifras de pérdida, los resultados negativos de RENFE, se situarían, a 30 de noviembre de 1988, en una cifra del orden de los 12.000 millones de pesetas.

Por otra parte, en la documentación se señalan las inversiones realizadas (no enumero el conjunto de actuaciones para no ser demasiado tedioso en mi exposición, pero estoy en total disposición por si algún Diputado solicita alguna aclaración o información complementaria), tanto en infraestructura de nuevo trazado, nuevas vías, como duplicación o mejoras en general de la red existente, distintas inversiones de renovación, de señalización, de seguridad, de supresión de pasos a nivel —que también se enumeran por provincias—, y de adquisición de material móvil.

En cuanto a otros aspectos incluidos en el orden del día, vuelvo a repetir que estoy a disposición de SS. SS.

para hacer mayores aclaraciones, si lo consideran oportuno. Quisiera decir que naturalmente la construcción de las nuevas variantes supondrá un beneficio general para todas las regiones y localidades afectadas por esta construcción de un nuevo ferrocarril. Me he referido a la reducción de tiempos de viaje en distintos trayectos, pero obviamente hay también otros beneficios indirectos para aquellos territorios que, sin estar directamente afectados por la construcción, no pudiendo utilizar de manera directa las nuevas líneas construidas de ferrocarril, se benefician en cuanto que hay una mayor disponibilidad de la red existente para otros usos, lo cual permite una mayor y mejor utilización, obteniéndose las ventajas relativas correspondientes. Eso podía ser el caso para una ciudad como Segovia, que planteaba un señor Diputado, y está incluido en el orden del día, dado que en este caso la demanda de transporte fundamental está orientada a la comunicación con Madrid. Es decir, se trataría de un transporte de carácter regional. Esta descongestión de las líneas actualmente en servicio supondría una mejora notable en la prestación de los servicios actualmente existentes en estos recorridos entre Segovia y Madrid, tanto en lo que se refiere a tiempos de viaje como a puntualidad.

Otro punto incluido en el orden del día que tiene conexión con el Plan de Transporte Ferroviario y con el contrato-programa, es el que hace referencia a la adquisición por RENFE del material móvil de alta velocidad y a la renovación y mejora del restante material móvil.

En la documentación entregada a SS. SS. se ha incluido un resumen bastante explicativo del sistema, del procedimiento y de los criterios utilizados para proceder a esta adjudicación de los 24 trenes de alta velocidad y las 75 locomotoras universales de gran potencia. Quiero señalar que esta documentación que se entrega a SS. SS. es la que ha utilizado el Consejo de RENFE y de la que tienen conocimiento los miembros del Gobierno, el Consejo de Ministros. Es la misma documentación que se entrega a SS. SS. para que tengan una información exacta y cumplida de los criterios seguidos para proceder a esa adjudicación.

Quizá conviene aclarar que de las ofertas recibidas inicialmente, que eran ALSTHOM, ATEINSA y MAQUINISTA; EUROTREN MONOVIGA; FIAT, ANSALDO y BREDA; MITSUBISHI, KAWASAKI e HITACHI; SIEMENS, liderando un consorcio en el que estaban BROWN BOVERI, KRAUS MAFFEI, THYSEN-HENSCHEL y MACOSA; y SKODA EXPORT, fueron únicamente consideradas válidas porque cumplían los requisitos de las especificaciones obligatorias, en lo que se refiere a los trenes de alta velocidad, ALSTHOM, MITSUBISHI y el consorcio liderado por SIEMENS. En lo que se refiere a las locomotoras de gran potencia, estas tres mismas más el consorcio italiano ANSALDO. Los estudios y valoraciones se realizaron siguiendo esquemas facilitados por el Instituto de Investigación Stanford, y naturalmente con la apoyatura del personal técnico de RENFE.

Esta documentación y estos criterios sirvieron para la confección y ordenación de los pliegos de condiciones. Se tuvieron en cuenta como principales los aspectos técni-

cos; entre ellos las prestaciones del material, su fiabilidad, su disponibilidad, su equipamiento y confort. En cuanto a criterios económicos, el precio, el coste de mantenimiento y el coste de explotación. Y, en cuanto a los criterios de solvencia empresarial, el prestigio y fiabilidad de la empresa, su experiencia y sus relaciones.

Con este modelo de análisis multicriterio se realizó la valoración, se ponderaron los criterios técnicos en un 55 por ciento; los económicos, en un 40 por ciento; y el perfil del contratista, en un 5 por ciento. A lo largo de la tramitación de este procedimiento, y teniendo en cuenta también la decisión adoptada en el último mes —el 9 de diciembre— relativa al ancho de vía, los precios iniciales ofertados sufrieron modificaciones a la baja en los supuestos de ALSTHOM, SIEMENS, y de ANSALDO, manteniéndose fijos los ofertados por MITSUBISHI. El total de las ofertas variaron: ALSTHOM redujo sus precios globales en un 15 por ciento, SIEMENS en un 10,6; y ANSALDO, sólo para locomotoras, en un 23 por ciento.

La reducción de precios derivada de la decisión sobre el ancho de vía se cifra en un 7 por ciento aproximadamente para los trenes de gran velocidad, y en un 10 por ciento para las locomotoras de gran potencia. Al final, utilizando todos estos criterios técnicos, económicos y de perfil del contratista dieron, en cuanto a los trenes de alta velocidad, una puntuación para ALSTHOM de 58,33 puntos; de 57,29, para SIEMENS, y de 47,95 para MITSUBISHI.

En cuanto a las locomotoras de gran potencia, la calificación mayor fue para la oferta de SIEMENS, con una diferencia de 10 puntos sobre la de ALSTHOM, y mayor con respecto a la oferta de MITSUBISHI. Esta adjudicación tenía como efecto secundario una incidencia importante en lo que se refiere a nuestra industria ferroviaria y de equipos eléctricos. La solución a la que se llegó a través de los acuerdos, y la negociación que llevó a cabo el Ministerio de Industria con las empresas ofertantes, suponía básicamente que de los 24 trenes de alta velocidad que se contrataban, un 68 por ciento —es decir, 16 trenes— se fabricarían en España, contando para ello con nuestras industrias MACOSA, MAQUINISTA, ATEINSA, CAF, CONELEC y CENEMESA. Las locomotoras, del orden de 45, también se fabricarían en España.

Queda aclarado en la documentación que se les ha facilitado, y que no comento más en extenso, que, para RENFE, los pedidos se hacen a ALSTHOM —los 24 trenes—, y a SIEMENS las 75 locomotoras; que los responsables de todos los efectos del contrato, en cuanto a tecnología, calidad, plazos, prestaciones, etcétera, son únicamente los adjudicatarios de cada pedido, y que por supuesto en cuanto a este contrato RENFE no tendrá ningún otro interlocutor distinto de los adjudicatarios, que, como he señalado, son ALSTHOM, para los trenes de alta velocidad, y el consorcio liderado por SIEMENS para las locomotoras de gran potencia.

Para concluir, señorías, quisiera hacer referencia a algunos otros puntos que se contenían en el orden del día. El primero, el del alcance de la decisión del Consejo de Ministros y sus repercusiones sobre el Plan de Transporte

Ferrovionario, y, en segundo lugar, su incidencia en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Hasta el momento —como he señalado y SS. SS. disponen de la documentación al efecto—, la decisión del Gobierno se refiere exclusivamente a los corredores que he señalado anteriormente: Madrid-Córdoba-Sevilla —que lleva en construcción año y medio, cuya finalización se prevé para el año 1991, pudiendo estar en explotación comercial en 1992—, y el corredor Madrid-Barcelona-frontera francesa, que presenta el mayor potencial de demanda de toda la red ferroviaria española y que se prevé que puede estar terminado en 1994, o más, seguramente en 1995. En ambos casos, la decisión de construir estas líneas en ancho internacional, se justifica por tratarse de líneas de nueva construcción que no afectan a la explotación en las líneas convencionales y porque constituyen un eje que permite conectar con la red europea a través obviamente de la frontera francesa.

Esta decisión se integra en el Plan de Transporte Ferroviario, cuyo diseño general de la red y cuyas actuaciones estratégicas permanecen vigentes y deben desarrollarse hasta el año horizonte de dicho plan, es decir, el año 2000.

Resulta ciertamente aventurado formular previsiones concretas sobre los resultados del informe que debe realizar RENFE en cuanto a las soluciones que se prevean para los distintos problemas amplios, numerosos, delicados en muchos casos, que presenta una decisión sobre conversión del ancho de nuestra red actualmente en servicio y utilización.

Quisiera añadir a lo ya dicho que contamos también con acuerdos con Portugal, que están de alguna forma reflejados en el documento que he entregado a SS. SS. sobre inversiones en infraestructura de interés europeo, para realizar la conexión más rápida posible de Portugal con la red europea de alta velocidad, estando definido, tanto a nivel de la Comunidad Europea como en las relaciones bilaterales entre los dos países, que la conexión más rápida se realizará en la línea a construir en Portugal, Lisboa-Evora-Elvas, y en su caso, a construir en España, Brazatortas-Badajoz.

En lo que se refiere a la incidencia en el País Vasco, se ha señalado por el Grupo Vasco en su intervención una posible marginación de esta Comunidad Autónoma tras el acuerdo del Consejo de Ministros del pasado día 9. Debo decir que no es así, que lo señalado en el Consejo de Ministros es el establecimiento de un criterio prioritario que descansa, a nuestro modo de ver, en razones claramente objetivas y fácilmente explicables. En un caso, la construcción en marcha de uno de esos ejes, decisión derivada a su vez de tratar de solventar el principal estrangulamiento existente en estos momentos en nuestra red ferroviaria, que es el acceso al Sur, el acceso a Andalucía por Despeñaperros. En otro, en cuanto a que la línea Madrid-Barcelona es sin duda la de mayor potencialidad de tráfico de toda la Península, pero, por otra parte, es aquella que facilita una posible conexión, más rápida también, con la red de alta velocidad europea, teniendo en cuenta que en estos momentos la realización de alta velocidad

en Francia ha avanzado considerablemente más por el este que por la línea del Atlántico.

Como saben SS. SS., en este momento la única línea de alta velocidad en explotación comercial en Europa es la París-Lyon y está en curso de ejecución una prolongación al sur, hacia Valence. También está en construcción y entrará en funcionamiento, en el año 1990, una primera parte de la línea que los franceses llaman del Atlántico, que tendrá una bifurcación que llegará de París a Le Mans y posteriormente se prolongará hasta Nantes. La bifurcación va desde Tours hasta Châtellerault una población al norte de Poitiers, deteniéndose ahí en este momento la construcción del ferrocarril de alta velocidad del Atlántico.

Como proyectos de futuro, pero no con previsión financiera ni con proyectos técnicos de ejecución, estaría la prolongación de ese ferrocarril de alta velocidad del Atlántico y la prolongación hacia el sur del ya iniciado en construcción hasta Valence, prolongación hasta Avignon, donde se produciría una bifurcación hacia el Este, Marsella-Niza, para alcanzar la frontera italiana, y hacia el suroeste, Montpellier-Perpignan, para alcanzar la frontera española.

En estos momentos en cuanto a realizaciones de alta velocidad, además de la señalada prolongación de Lyon a Valence, del Atlántico a Le Mans y a Châtellerault, las líneas en construcción estarían hacia el noroeste de Francia, hacia Lille, para desde allí alcanzar la costa y cruzar el Canal de la Mancha, en el túnel que está en construcción en este momento hasta Folkestone, y desde allí su prolongación en una nueva línea de alta velocidad a Londres. Y desde Lille bifurcaciones hacia Europa central; Bruselas y Colonia.

Este es «grosso modo» el panorama en curso de realización en este momento en Europa en cuanto a alta velocidad. Señalándolo, creo que queda claro, aparte de las razones de orden interno, que la conexión más rápida con esa red de alta velocidad, dentro de nuestra frontera pirenaica, es por el este. Esa prioridad claramente establecida no supone ninguna marginación, sino que hay que establecer, naturalmente, un orden de actuaciones. Pero ello, en modo alguno, supone una marginación respecto a otras actuaciones previstas en el Plan de Transporte Ferroviario que debemos realizar.

Si establecemos una hipótesis de conversión del conjunto de nuestra red, tras la presentación del informe señalado de RENFE, en el plazo de seis meses, sin duda que una de las relaciones preferentes será también otra conexión fronteriza de Irún Hendaya. Con esto queda aclarado que no se produce ninguna marginación, sino que se tiene muy en cuenta la situación en cada supuesto, pero que naturalmente es obligado, es una necesidad imprescindible en actuaciones de este tipo, establecer un orden de prioridades.

Con esto, señorías, pidiéndoles disculpas por haberme extendido un poco más de lo previsto, termino mi exposición inicial y me coloco, como antes dije, frente a sus críticas, sugerencias y peticiones de aclaración, para lo que estoy dispuesto, no sólo en esta sesión, sino en aquellas

otras que establezcamos de común acuerdo o nos fije la Presidencia de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar la palabra, en primer lugar, en nombre de la Agrupación de la Democracia Cristiana, al señor Pérez Dobón, por tiempo de diez minutos, con la flexibilidad que he anunciado al principio.

El señor **PEREZ DOBON**: En primer lugar, deseo agradecer al señor Ministro ésta su primera comparecencia, con los matices señalados en la cuestión de orden, y que, como es obvio, no iban dirigidos al señor Ministro, sino a otras instancias de gobierno de esta Comisión.

Entrando ya en el contenido de la comparecencia, debo manifestar que mi Agrupación, cuando se debatió el Plan de Transporte Ferroviario, mantuvo una posición bastante definida en el sentido de que no estaba en contra de las directrices generales de este Plan de Transporte Ferroviario, pero criticaba con toda rotundidad una serie de aspectos del mismo, como por ejemplo, su insuficiencia.

Era y sigue siendo un Plan insuficiente para las necesidades ferroviarias del país. Decíamos que era una pena que no se aprovechara esta oportunidad para llevar a cabo un Plan de Transporte Ferroviario propio del año 2000. Quizá ahora se haya entrado en una corrección de esa insuficiencia, pero creemos que sigue una corrección parcial.

Señalábamos también que era un Plan discriminatorio, porque había zonas absolutamente olvidadas. Por supuesto, la petición de mi Agrupación no era la de que el tren de alta velocidad o las nuevas infraestructuras llegasen a la puerta de cada pueblecito de España, pero, qué duda cabe, sí afirmábamos que las previsiones de alta velocidad y de mejora de infraestructura eran bastante limitadas y se circunscribían a zonas bastante concretas.

Era un Plan muy impreciso porque no había un calendario de inversiones. No es lo mismo crear una infraestructura en 1986 o en 1987, que en 1991 o en el año 2000. Eso supone un retraso de 14 ó 15 años para zonas que no se van a beneficiar de las primeras inversiones de infraestructura ferroviaria.

Era un Plan parcial, lo que quizá sea el riesgo mayor que ahora tienen el PTF y la política ferroviaria del Gobierno, porque se centra fundamentalmente en las líneas de alta velocidad. Aquí quiero advertir que se siguen mezclando dos conceptos, porque la alta velocidad y el ancho europeo no tienen nada que ver conceptualmente. Puede haber alta velocidad en ancho anterior o en ancho FEVE. Son conceptos que es bueno que vayan unidos, pero que no están intrínsecamente unidos, como parece ser que es la interpretación que ha hecho el Gobierno —y en concreto el señor Ministro— plasmada en el acuerdo del Consejo de Ministros y, según da la impresión, en el último acuerdo del Consejo de Administración de RENFE.

El PTF era un plan centralista porque seguía sin afrontar la gravísima carencia de líneas transversales que tiene este país. Se olvidan las conexiones regionales y se piensa que todo consiste en ver cómo se va más rápidamente desde Madrid hasta «equis» punto de la geografía

nacional, y como cierto consuelo, cómo se va también desde Barcelona, Valencia, Zaragoza, en ciertos aspectos del País Vasco, Sevilla, pero no aparece ninguna previsión sobre líneas transversales para el resto del país. Aparecen unas manchas en blanco en cuanto a la comunicación ferroviaria.

Hay un ejemplo muy curioso, y es que, según las previsiones del PTF, la diferencia entre ir de Barcelona a Vigo por Madrid o por la línea transversal, por Venta de Baños, es de 15 minutos. Esto es pintoresco, pero es verdad. Es decir, habría un ahorro únicamente de 15 minutos. Si eso es una conexión transversal, que venga algún técnico de RENFE a explicármelo.

También era un plan muy oportunista, porque se superaba la escala de inversiones a los acontecimientos de 1992.

Esas objeciones que se mantenían por parte de mi Agrupación respecto al PTF no quedan aclaradas en absoluto con el contrato-programa. Y voy a entrar a analizar la primera parte de la comparecencia, que es el contrato-programa, para ir deslindando campos.

El contrato-programa, ¿qué es lo que hace? Primera nota curiosa. Este contrato-programa paradójicamente es anterior, incluso, al pronunciamiento del Congreso sobre el PTF, con lo cual no aparecen ni siquiera las escasísimas modificaciones que introdujo el Congreso en dicho PTF.

Si mal no recuerdo, el Congreso recomendó al Gobierno modificar muy pocos aspectos, porque la mayoría socialista se opuso sistemáticamente a las propuestas de los demás grupos —y en concreto a las de mi Agrupación—, pero se modificaron algunas cosas, como, la variante de Lérida a Zaragoza, que no aparecía en el proyecto original del PTF y se introdujo en el transcurso de la tramitación. También se acordó mejorar la línea Madrid-Lisboa por Cáceres, e igualmente se acordó mejorar la relación Fuentes de Oñoro-Salamanca. Pues bien, repito, en el vigente contrato-programa no se recogen esas modificaciones. Y lo más paradójico aún —que siempre alarma en los que hemos seguido de cerca el tema— es que yo recientemente he preguntado al Gobierno sobre cuál es la repercusión económica de estas modificaciones introducidas por el Congreso, y prácticamente ha dicho que ninguna. Es decir, que lo mismo da que se vaya a 200 por hora que a 80. Entonces, volviendo el argumento al contrario, que se pongan todos a 200, puesto que si no supone ni una peseta más de inversión la mejora de la relación Madrid-Barcelona (que creo que es indispensable y felicito desde ahora a todos de que esa línea se haga, porque, efectivamente, creo que es la prioritaria, incluso a la de Madrid-Sevilla, ya que, la línea Port Bou-Barcelona-Madrid es la del comienzo, pero que no se quede ahí), si no tiene repercusión económica, repito como decía, que se adapten todas las demás líneas a 200 por hora.

¿A qué conclusiones quiero llegar? A que hay un dato evidente, y es que el PTF, tal como salió aprobado de esta Cámara, ha quedado ya desfasado. Nadie se cree, a la vista de este contrato-programa, que vayan a valer estas pre-

visiones económicas para el presente cuatrienio, y mucho menos de aquí al año 2000.

Siguiendo con las previsiones del contrato-programa, hay que señalar también que preveía una serie de tiempos orientativos, que ya han quedado también modificados por la propia práctica o por los propios anuncios, ya formales, del señor Ministro y del Gobierno. Una ganancia de hora y pico en la relación Barcelona-Madrid, supongo que será como consecuencia de una inversión considerable. El señor Ministro ha hecho referencia a que se baraja la posibilidad de una línea totalmente nueva, luego no cabe decir que eso no supone ni una sola peseta de incremento respecto a la cifra de los dos billones cien mil millones de pesetas establecida originariamente —en pesetas del año 1986— para el Plan de Transporte Ferroviario.

Por consiguiente, el contrato-programa vale para este cuatrienio muy parcialmente. Me creo lo que dice en cuanto a la reposición normal, pero en cuanto a las nuevas inversiones dudo mucho que se vaya a cumplir en su totalidad, salvo que no sea RENFE sino el Ministerio de Transportes el que asuma el extra o el plus del coste de las nuevas infraestructuras. Supongo que será esa la vía que finalmente se adoptará. Esto respecto al contrato-programa.

Por abreviar y afrontar el tema estrella, que es el de la infraestructura, el material móvil y el ancho europeo —que se van solapando el uno sobre el otro—, a mí me parece que la decisión del Gobierno ha sido valiente, pero, desde luego, no tiene nada que ver con lo que nos decía hace poco. En unas comparecencias de su predecesor en el cargo hace muy pocos meses en el Congreso y en el Senado, arropándose con toda clase de argumentos técnicos, decía que el cambio del ancho de vía era rigurosamente inviable. Y el señor Presidente de RENFE, que goza de toda mi simpatía personal, pero no de mi estima técnica —porque cabe presumir que es más técnico que el Ministro, ya que el Ministro es un político y no tiene por qué ser un técnico—, el Presidente de RENFE, decía, aunque es un cargo político, se supone que sabrá algo de ferrocarriles, y aquí repetía machaconamente que el ancho de vía europeo era poco más o menos que un disparate absolutamente inaceptable, y hemos pasado a la decisión contraria. Una de dos, o los técnicos de antes del Ministerio de Transportes y de RENFE han sido reconvertidos, o se equivocaron antes, o se equivocan ahora. Desde luego, la flexibilidad del argumento técnico creo que es mínima. Quizá deba ser así, porque, en el fondo, es un argumento político y económico. Aquí el problema del ancho de vía es un problema de pesetas y de calendario, señor Ministro. Entonces, sucede que el Plan de Transporte Ferroviario que tenemos aprobado, que es de dos billones 100.000 millones de pesetas, para hacerlo con ancho de vía europeo y modificándolo en la medida que S. S. ha indicado para la alta velocidad, intentando extender el ancho de vía europeo y la alta velocidad, como debe ser, a cuantas más zonas mejor, evidentemente necesita una reconsideración global. Luego el PTF que ahora tenemos no

nos vale para regir la política ferroviaria del país de aquí al año 2000.

Es por todo ello por lo que mi Agrupación (sin entrar en temas que se discutirán en el próximo período de sesiones en Pleno o cuando corresponda) ha solicitado, algo en nuestra opinión muy razonable, y es que haya una Comisión de esta Cámara que se ocupe de analizar, con toda frialdad y con toda tranquilidad, en un período de dos o tres meses, la revisión del PIF, con un calendario determinado, las repercusiones económicas y cómo se va a ir estableciendo el cambio de ancho de vía en todas las zonas del territorio nacional. Es un tema político que, al fin y al cabo, va a afectar a los presupuestos de los próximos tres, cuatro, cinco, diez, quince años. Es un tema puramente político y económico, insisto en ello. Por eso nos felicitamos del cambio de ancho de vía, pero nos alarmamos ante los términos en que se está planteando, porque aunque ahora mismo acaba de decir S. S. que va a haber una línea nueva Madrid-Barcelona —cosa que se deduce de la información aparecida esto últimos días—, el día 21 me contestaba en el Pleno que prácticamente no había una repercusión económica como consecuencia de la nueva infraestructura, porque era ejecución del PTF.

El introducir el ancho europeo claro que cuesta dinero. Si el coste es, efectivamente, de 21 millones de pesetas por kilómetro (no me refiero al de alta velocidad, sino al normal, al que se ha barajado), no sé qué sentido tiene recurrir ahora a otro informe de RENFE. ¿Con base a qué informe de RENFE se ha hecho el cambio de la línea Port Bou-Barcelona-Madrid-Sevilla? ¿Por qué se pide ahora otro? Es decir, las dificultades del cambio del ancho de vía son las dificultades de una decisión global que afecta a todo el territorio, pero si nos quedamos únicamente con una vía de ancho europeo de Port Bou a Sevilla, o esa línea y dos o tres más, vamos a tener la red ferroviaria más complicada del mundo, porque vamos a tener tres anchos, el actual, el europeo y el de FEVE. Ese es el gran riesgo que mi Agrupación quiere, precavidamente —y creo que con toda justificación— atajar desde el principio. Por eso necesitamos saber, y no lo ha aclarado el señor Ministro, qué voluntad política hay para adaptar la práctica globalidad de la red ferroviaria española al ancho europeo; y con arreglo a qué calendario, porque se están barajando datos absolutamente alarmantes. Se habla de que no va a afectar a toda la red española y hay informaciones según las cuales se limita a 6 ó 7.000 kilómetros de la red y, además, de aquí al año 2015, o sea, 25 años para ese cambio de ancho. Eso puede suponer realmente el colapso ferroviario del país, como algún especialista importante ha puesto de manifiesto, incluso en los medios de comunicación, con razones tan válidas como las contrarias.

En consecuencia, mi Agrupación cree que el cambio de ancho de vía es imprescindible, pero tiene que ser con un calendario preciso. Hay que renegociar el conjunto del Plan de Transporte Ferroviario, que es bueno que se discuta en la Cámara, así como es bueno que haya la mayor conjunción posible de voluntades de distintas fuerzas políticas; porque es una materia que no puede estar cambiando de legislatura en legislatura, tiene que tener el ho-

rizonte del año 2000 ó 2010, el que sea, pero tiene que ser algo pactado, para que luego no suceda que los gobiernos que vayan sucediéndose cambien de orientación y al final nos quedemos con los tres anchos, que es uno de los graves riesgos que podemos correr.

Por otra parte, quiero poner de relieve que una política de cambio de ancho no va necesariamente ligada, como he dicho antes, a la alta velocidad. Vamos a afrontar la política de infraestructuras fundamentalmente con el ancho europeo y la alta velocidad en las nuevas líneas, pero también habrá que procurar ir adaptando la red de las antiguas a una velocidad decorosa, ya que si el resultado es que al final de PTF, en el año 2000, se va a tardar de Madrid a Barcelona o de Madrid a Sevilla tres horas o tres horas y media, y de Madrid a Salamanca se va a tardar también tres horas y media, no es un final razonable. Nadie va a pedir que vayan todos los trenes a 200 kilómetros por hora, pero no pueden coexistir trenes a 30 por hora y trenes a 300 por hora. Eso no es justo, porque al fin y al cabo, el gran esfuerzo inversor de este PTF y de este cambio de ancho de vía va a ser a costa del bolsillo de todos los contribuyentes.

Finalmente, para no prolongar demasiado la sesión en este día, quiero señalar otra cosa, y es que no sólo en la exposición del señor Ministro, sino en la exposición del Gobierno faltan unas previsiones en cuanto a coordinación de los planes de infraestructura. Apoyamos rotundamente el carácter prioritario, con las cautelas antes dichas, de la vía férrea Port Bou-Barcelona-Madrid, que debería estar terminada antes de 1994 o 1995, pero habrá que coordinarla con el Plan General de Transportes. Porque aquí hay también un Plan General de Carreteras, un Plan de Aeropuertos y un Plan de Puertos y de Flota, y no veo yo que la política del Gobierno vaya por ese camino. Introducir una línea de alta velocidad entre dos puntos determinados puede ser que lleve a una reconsideración del transporte aéreo entre esos dos puntos; el nivel de vuelos entre París y Lyon no es el mismo ahora que antes de la línea de TGV. Habrá que optar por qué inversiones. Pero yo estoy viendo que se están concentrando las inversiones en los mismos puntos. Aquí se va a concentrar todo en tres o cuatro puntos determinados, y habrá que analizar sinceramente si una vez establecida la línea de alta velocidad entre Madrid-Sevilla merece la pena potenciar el Aeropuerto de Sevilla. Así de claro. Son argumentos absolutamente respetables, pero no veo que vayan por ahí las cosas. Y si no van por ahí las cosas y no se reconsidera la posición del Gobierno, me temo mucho que estaremos de cara a un alarde con vistas al escaparate del año 1992. Espero que no sea así y espero que el señor Ministro posteriormente aclare estas dudas, que estoy seguro que lo va a conseguir.

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

El señor **FRAILE POUJADE**: Muchas gracias, señor Ministro, por su comparecencia. Yo no es que siga al señor Ministro de Comisión en Comisión, sino que hoy voy a

ejercer de Diputado provinciano, que por otro lado es un alto honor para mí, como creo que para todos mis compañeros, cuando no tenemos que tratar temas generales, como ha hecho mi compañero señor Pérez Dobón, dando la posición de mi Agrupación.

Hoy ejerzo de Diputado de provincia, que creo que es una de las obligaciones que tenemos, y me sentía un poco empequeñecido, cuando oía todas estas cifras y estas magnitudes, al tener que plantear un tema específico de la representación que ostento en esta Cámara, que, como digo, me supone un alto honor y una alta satisfacción. Por eso me he dejado de sentir empequeñecido, sobre todo cuando el señor Ministro, que sabe le considero mucho en sus calidades políticas, ha pasado con alta velocidad por mi comparecencia y me ha dejado como la tierra por donde pasa ese ferrocarril tan rápido.

Hace más de un siglo, señor Ministro, en mi tierra se decía que después de los años mil tenemos ferrocarril. Fue cuando se consiguió —según he leído en la crónicas de la época— el enlace Villalba-Segovia. Realmente los segovianos de 1880 se quedaron muy satisfechos de tener una línea de ferrocarril que les unía con Madrid-Villalba-Segovia o al revés, y ahora estamos como estaban los segovianos de entonces, porque prácticamente tarda lo mismo el ferrocarril de 1988 que el de hace un siglo.

Por eso, señor Ministro, cuando usted decía —a esa velocidad por la que ha pasado por mi comparecencia— que el beneficio inducido de las zonas por donde pasará el tren de alta velocidad será la descongestión de otras líneas y la mejora de sus servicios, yo dudaba bastante de que eso fuera así en un futuro. Me temo que nuestros nietos y biznietos volverán a estar en esta Cámara pidiendo que no se supriman las líneas del ancho antiguo —me refiero dentro de un siglo— porque pasará lo que está pasando con otras, que se suprimirán porque sólo habrán quedado las de alta velocidad.

Con esto, señor Ministro, entro en el tema de una manera absoluta. En la Sección 23, Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones; Servicio 03, Dirección General de Infraestructuras de Transportes; programa 513-A, infraestructura de transporte ferroviario, proyecto de inversión nueva, agregado al superproyecto 90.02, figura el nuevo acceso al norte y noroeste ferroviario, tramo y túneles que atraviesan la sierra de Guadarrama, previsto entre los años 1989 y 1992, por un importe de 5.000 millones de pesetas.

Cuando el Gobierno ha dado en la provincia de Segovia y en la Comunidad de Castilla-León las cifras de inversiones, naturalmente ha cargado —en el mejor sentido de la palabra— a la provincia de Segovia esa inversión, diciendo: estén ustedes satisfechos que hay una alta inversión del Ministerio de Transportes en la provincia de Segovia. Yo quiero saber si esa inversión va a suponer algo más que lo que puede suponer la construcción de un «Jumbo» en Estados Unidos para la compañía Iberia, por el hecho de que el día de mañana ese «Jumbo» pasará, haciendo la línea Madrid-Copenhague por encima de la provincia de Segovia. Todo es posible en economía y podrían cargar la construcción del «Jumbo» ahora mismo a la pro-

vincia de Segovia porque el avión pasará por encima. Igual puede pasar con el ferrocarril. Se puede hacer un túnel.

Yo me alegro mucho como español de que España tenga una magnífica red de transportes ferroviarios, de que haya trenes de alta velocidad. No voy a hacer la política de campanario y decir que si no beneficia a mi provincia y mi circunscripción no se haga. Por supuesto que no. Creo que tengo conceptos más altos en política. Pero, indudablemente, como decía al principio, quiero saber, señor Ministro, si esas inversiones de 5.000 millones de pesetas van a servir para algo más que para hacer la obra en ese territorio y que pase el tren por ahí, o si va a suponer algún beneficio específico aparte de la obra. Me puede contestar diciendo que ya hay una obra allí y que habrá puestos de trabajo en ese túnel o en esos túneles. Efectivamente, cuando se aprobó el Plan de Transporte Ferroviario hubo tres alternativas, según parece, para atravesar la Sierra de Guadarrama: el corredor Guadarrama-Avila, el Guadarrama-Segovia y otro llamado de La Peñota que va por Rascafría y Navacerrada.

El día 9 de diciembre, en «El Adelantado» de Segovia, leímos que el Boletín Oficial del Estado número 286 publicaba la resolución de la mesa de contratación de la Dirección General de Infraestructura de Transporte por la que se anuncia la adjudicación del contrato de asistencia técnica para la redacción del proyecto básico constructivo del nuevo acceso ferroviario norte-noroeste en el tramo 2, Soto del Real-Madrid-Arcones, es decir, aceptando —según esta resolución— la solución de La Peñota.

Si no le he entendido mal, señor Ministro, usted se ha referido ahora a que en los planes del Gobierno está el hacer para el superproyecto ferroviario norte-noroeste la nueva línea Madrid-Valladolid. De momento, es lo único que está previsto.

Así pues, concretando mi pregunta, querría saber —y ya amplí un poco más mi campo a Castilla-León— lo siguiente: ¿se va a hacer entonces la línea Madrid-Valladolid? ¿Cuál es la solución prevista para salvar la sierra de Guadarrama, a elegir entre las tres posibilidades? ¿Es ya fijo que se a hacer el túnel por Arcones y Navafría? ¿Se prevé entre Madrid-Valladolid alguna estación complementaria o no?

Esto es lo que planteo en mi intervención.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo parlamentario de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Camison por tiempo de diez minutos, con las flexibilidades anunciadas.

El señor **CAMISON ASENSIO**: En esta ocasión vamos a agradecer mucho su flexibilidad, ya que el señor Ministro por fin se ha dignado comparecer ante esta Comisión. Ha tardado en llegar y yo me sumo a lo que ha dicho el portavoz de mi Grupo.

A la vista del orden del día yo esperaba dar hoy una zancada importante avanzando en los temas que tenemos, pero la ordenación del debate hace que tengamos que tra-

tar los temas en tropel. Por tanto, yo le ruego la flexibilidad, en este caso, señor Presidente, ya que hay otro montón de iniciativas que tenemos aquí pendientes que se están pudriendo, que se están quedando obsoletas y que cuando llegue la hora tendremos que tratarlas carentes totalmente de oportunidad política.

A mí me alegra haberle oído decir que a partir de ahora va a comparecer cuantas veces sea necesario. Esperamos que sea con menos ambigüedades, porque realmente hoy había bastante expectación respecto a muchísimas preguntas, no ya las que se hacen los miembros de esta Comisión, sino el pueblo español, en temas tan importantes como los que se han estado debatiendo a nivel nacional, y la verdad, señor Ministro, es que hemos oído bastantes lugares comunes. Yo tomo nota de su promesa de comparecer con frecuencia en la comisión. A ver si por lo menos tenemos la suerte de verle aquí con tanta frecuencia como se le veía comparecer cuando era Ministro del Interior.

Entrando ya en materia, señor Ministro, le diré que la cláusula 13 del contrato-programa vigente, que regula los convenios con las comunidades autónomas, fija este tipo de relaciones. Yo quisiera que el señor Ministro me corrigiera si no fuera cierto todo lo que voy a exponer ahora. En estos momentos solamente hay dos convenios con comunidades, uno con la Junta de Andalucía, que se firmó en el año 1987 y su cláusula tercera establece una inversión —aparte de todos los miles de millones de los que estamos hablando aquí— de 18.000 millones de pesetas que son financiados por su Departamento, por la Junta de Andalucía, por el Ayuntamiento de Sevilla y por la aportación a la Expo-92 justamente en un 31 por ciento, con un montante de 5.580 millones de pesetas. Nos gustaría conocer qué consignación presupuestaria es la que nutre esta partida.

También en ese contrato con Andalucía tendrían que estar invertidos en su Ministerio 650 millones del año 1987 y 1.410 del año 1988. Nos gustaría conocer si eso se ha cumplimentado.

En este convenio firmado por su Departamento y aquella Comunidad se nota, sobre todo analizando la cláusula 6.ª, una falta de confianza entre ambas instituciones, puesto que esta cláusula obliga a que el último que debe invertir es su Departamento. Nos gustaría conocer la causa de esta desconfianza.

El otro convenio vigente —estamos hablando del contrato-programa y por eso lo saco— es el que está suscrito con la Generalidad catalana y establece en su artículo 1.º la existencia de un grupo permanente entre RENFE y aquel gobierno catalán. Nos gustaría saber si este tipo de convenios de comisiones permanentes serían extensibles a otras comunidades.

El convenio con Cataluña establece también una serie de inversiones para el año 1987, justamente 828 millones de su Ministerio. Nos gustaría conocer si se han establecido o no.

En relación ya con las partidas específicas del contrato-programa, la cláusula 4.ª, cuando habla de los objetivos de calidad, fija como un parámetro las velocidades

máximas y en este caso, al tener un año de vigencia, nos permite no sólo criticar algo que va a venir, sino analizar lo que se ha conseguido. Una de las cosas que tenía que haberse hecho ya —lo sabe el señor Ministro, de acuerdo con este compromiso entre el Estado y RENFE— es 1.434 kilómetros con posibilidades de ir a 160 kilómetros/hora, y 173 con posibilidades de ir a 200 kilómetros/hora. ¿Dónde están estos objetivos, si es que se han cumplido? No sea que nos hayamos estado todo el año hablando, con una incontinencia verbal permanente, del ancho de vía y del contrato del siglo, y resulta que hablando de si galgos, de si podencos, las cosas no se están haciendo y la liebre se está escapando.

Por ejemplo, cuando en el contrato-programa, por citar un caso que conozco, fija los tiempos de viaje, establece el objetivo en el trayecto Madrid-Cáceres en tres horas veinticuatro minutos. En la actualidad están, según el contrato-programa, en cuatro horas veinticuatro minutos, lo rebaja una hora, lo que quiere decir que esta rebaja durante la vigencia del contrato-programa es del 23 por ciento. Esto contrasta porque al haberse inaugurado algunos tramos nuevos en el trayecto Madrid-Talavera, RENFE, a toda plana, hizo el anuncio de que se habían conseguido cinco u ocho minutos de reducción de tiempo de viaje. Por otra parte, hay trenes que hacen este recorrido de Cáceres-Madrid a los que se les aumenta media hora, porque resulta que no iban a Atocha y les hacen dar una vuelta tremenda por Vicálvaro, lo cual quiere decir que se le incrementa el tiempo en un 12 por ciento. Y no tiene sentido que cuando el contrato prevé una disminución del tiempo en el trayecto Madrid-Cáceres del 23 por ciento, que este año sería la cuarta parte, un 6 por ciento de rebaja, el resultado final ahora de verdad es un aumento del 12 por ciento. Si este caso que conozco lo extendiéramos a todas las relaciones, resulta que estaría demostrado que el contrato-programa vigente está fracasado.

Estamos viendo constantemente, los que viajamos en tren, que los retrasos son permanentes. Incluso se han dado cifras no desmentidas del orden del 30 por ciento. Sin embargo, el contrato-programa, a la hora de fijar ese objetivo, habla de que al pasar del año 1987 a 1988 tiene que reunir, en un porcentaje de trenes llegados a la hora, del 69,7 por ciento al 73,4 por ciento. La impresión de la opinión pública, señor Ministro, es que esto no se ha conseguido. Me gustaría conocer si coincide lo que piensa el señor Ministro con lo que piensa la calle.

El contrato-programa, en su cláusula 4.ª, habla de una serie de mejoras que califica de indicadores globales de calidad cuando habla de megafonía, vídeos, consignas automáticas, coches guardería, régimen de autoservicio, etcétera. ¿Cómo se ha cumplido esto en el año de vigencia del contrato-programa? Porque, repito, la impresión general es que no se ha cumplido. La misma impresión que cuando habla de la seguridad, ya que el contrato que han suscrito ustedes con RENFE es que el índice de frecuencia y gravedad de accidentes se reducirá tendencialmente, manteniéndose los valores normales de las administraciones ferroviarias europeas más avanzadas. Esto no se corresponde con los accidentes mortales de Valladolid,

con los niños muertos en Lérida o con lo ocurrido en el túnel de Sabadell. Una demostración más de que, al no estarse cumpliendo el contrato-programa, esto va a ser una constante nuestra en el debate de hoy. Consecuentemente, el Plan de Transporte Ferroviario se ha quedado invalidado y es necesario revisarlo, si es que queremos hacer las cosas con seriedad.

El contrato prevé unos resultados de explotación para este año que ya está acabando (hoy estamos en el día de los Santos Inocentes) de 183.504 milloes. ¿Se ha cumplido este objetivo?

En sus cláusulas sexta y séptima, cuando habla de incentivos al tráfico de cercanías y mercancías, fija unos objetivos y establece unos premios o penalidades. Volvemos a ver en este contrato desconfianza entre las instituciones. ¿Por qué se mantiene esta desconfianza? Por ejemplo, establece que, si el número de viajeros/kilómetro transportado en un año fuera inferior al fijado como objetivo —estoy hablando de cercanías—, la subvención de explotación de ese año se aumentará en tres pesetas.

En cuanto a las inversiones de este año, aunque comprendo que quizá no tengamos tiempo, quiero recordar que, en la cifra global para este año, tenía que estar ultimada una inversión de 132.000 millones, 42.000 millones de su Departamento y 90.000 de RENFE. ¿Está conseguido? Si lo está, podremos hablar con seguridad de acciones futuras.

Cuando en la cláusula 13 habla de los acuerdos con comunidades autónomas, aparte de lo especificado con las dos que tiene convenio, ¿no cree el Ministro que sería interesante introducir en este tipo de revisiones otros puntos que pueden afectar a otras comunidades, incluso al tráfico de mercancías?

Aquí hablamos bastante de la alta velocidad en cuanto a viajeros, pero nos hemos olvidado totalmente de lo que puede afectar esa alta velocidad a las mercancías, puesto que la experiencia europea, e incluso la japonesa, es que las mercancías no suelen aguantar la alta velocidad, por lo menos las mercancías normales; quizá, las ligeras sí. Yo estaba atento para ver si el señor Ministro decía algo sobre ello, pero me da la impresión de que es otra cuestión en la que el Gobierno está absolutamente verde.

En cuanto a las comunidades autónomas, no tiene sentido que en la trilogía que hay siempre a este respecto, el aspecto económico, político y social, el Gobierno rompa por el político. Ahí está, por ejemplo, la adjudicación del contrato del siglo, etcétera.

En el caso de estos convenios con las comunidades autónomas sigue sin darse una explicación sobre lo que es todo el tráfico a lo largo de la Ruta de la Plata, con el tráfico cerrado, o el enlace de Andalucía con Levante, a través del tráfico cerrado en Almendricos-Guadix.

Hay una cláusula muy interesante en el contrato-programa en estos momentos, habida cuenta lo que viene ocurriendo, que es la 21, que habla de la revisión de este contrato. El primer motivo no se espera que ocurra, puesto que es de carácter excepcional; pero tiene un apartado b) que dice que el Gobierno puede revisar el contrato, y por tanto el PTF, cuando, por razones de interés general,

lo considere conveniente. Creo, señor Ministro, que ya ha habido motivos para eso.

El debate del cambio de ancho de vía; la contestación generalizada al PTF en este país. Los que somos asiduos en esta Comisión conocemos reivindicaciones de regiones, como pueden ser las del oeste español, con la provincia de Cáceres, que están totalmente preteridas; o la provincia de Almería, o Asturias con su puerto de Pajares al que sigue sin darse una solución moderna; o Cantabria, que tiene sin solucionar su problema de enlace con el Mediterráneo, o La Rioja, donde se organizan manifestaciones contra el PTF y los Diputados socialistas se ponen a la cabeza de ella. Acabamos de oír las reivindicaciones de Segovia. Seguramente oiremos a continuación las del País Vasco, cuyas Cámaras de Comercio están ya de una forma clara en contra del Plan de Transporte Ferroviario.

Creo que ha llegado el momento de decidir si no hay que aplicar esta cláusula 21 y empezar a pensar que es absolutamente necesaria una revisión del PTF, porque está invalidado a la vista de estas cuestiones que planteo. O, si no, por lo menos, someterlo al Pleno de esta Cámara, la impresión de muchos estamentos nacionales es que está ya totalmente invalidado.

Hay un hecho que se cae por su peso: todas las fijaciones económicas y de tipo laboral están apoyadas en los siguientes índices: índice de precio al consumo para 1988, 3 por ciento; para 1989, 3 por ciento; para 1990, 3 por ciento y para 1991, 3 por ciento. No se puede mantener un contrato-programa que sustenta un Plan de transporte ferroviario con una irrealidad tan patente. Creo que es necesario un realismo político, obligado a que se haga lo que proceda, porque seguir en esta línea es estar engañándose unos a otros.

El contrato-programa habla de un crecimiento de la productividad de nada menos que un 28,6 por ciento. Nosotros entendemos que es un poco optimista y nos gustaría conocer la impresión del Ministerio sobre si se está consiguiendo o no. También dice el contrato-programa, con un gran optimismo, que los ingresos comerciales, al pasar del año actual al próximo, van a ser de 7.581 millones de pesetas, de lo que dudamos.

El señor Ministro nos ha repetido el reglamento del Consejo sobre la concesión de una ayuda al proyecto de infraestructura del transporte. Y cuando lo analizamos muy deprisa, porque no ha habido tiempo de más, vemos que, en las acciones que se incluyen, hay una acción cuarta que trata aspectos interesantes para el transporte de nuestro país, pero referidos a las carreteras, las secciones de la Nacional 1, la M-40 del sureste de Madrid. Y cuando vamos a líneas ferroviarias vemos solamente la acción 6, que es la línea ferroviaria de gran velocidad entre París, Londres, Bruselas, Amsterdam y Colonia. Quizá sea pronto para que el proyecto español aparezca en estas consideraciones, pero, señor Ministro, habrá que moverse; si no todas las grandes aspiraciones se van a quedar en agua de borrajas.

Con relación a la deuda que se prevé en el contrato-programa, es sabido que en estos momentos suman 616.000 los millones repartidos; a corto plazo, 245.000; y a largo

y medio, 371.000; a los que habrá que sumar el endeudamiento previsto con motivo de las decisiones políticas que se han tomado. ¿Cómo va a jugar este tema del endeudamiento, ya de por sí grande, a la vista de las decisiones trascendentes que se han tomado? Este contrato-programa también es muy optimista cuando dice que habrá que reducir un 20 por ciento los gastos en mantenimiento de infraestructura y da cifras, tanto en instalaciones fijas, como en material rodante. Mi pregunta es si esto, que ya tiene un año de experiencia, se está consiguiendo.

Nosotros, como Grupo —y es un tema que estamos siguiendo de cerca en la Cámara—, hemos estudiado a fondo los temas de la pobreza y con mucha frecuencia nos encontramos con familias españolas que no pueden pagar el recibo de la luz. Resulta que entre esos casos vamos a tener que incluir a RENFE, porque cada mes que pasa vemos que esa cuenta se va incrementando y ya andamos por los 29.000 millones en deudas, en cuanto a las eléctricas que están sin abonar. No tiene sentido estar hablando de inversiones fabulosas y que RENFE si siquiera esté pagando la tarifa eléctrica. Si acaso, señor Ministro, llegara el momento de tener que revisar este contrato-programa y el PTF, estoy seguro de que conoce lo que ocurre por el mundo en relación con los ferrocarriles cuando, por ejemplo, ya se han anunciado públicamente los resultados consecuentes a las privatizaciones de los ferrocarriles japoneses, con unas ganancias en su primer año de 140.000 millones; así como el debate británico que se está desarrollando en estos momentos sobre la posibilidad de privatizar los ferrocarriles. Yo no digo que sea la hora de llegar a eso, pero si llegara la hora de revisar todo lo que está manga por hombro, quizá fuera conveniente que el señor Ministro conectara con estas experiencias mundiales.

Las diversas fuerzas políticas, cuando han analizado el contrato del siglo, han puesto mucho énfasis en varios temas que yo creo que conviene decir, aunque sea muy de pasada, al menos para dejar constancia, porque respecto a la esperanza de que tengan solución ya somos más escépticos. Insistimos en que el tema en cuanto a mercancías se está desatendiendo. Insistimos en que, aunque se está hablando mucho de la red básica, se está descapitalizando la red secundaria. Y esto es algo que socialmente no es despreciable.

En relación con los importantes cambios que ha habido y que van a estar vigentes en los tres años que quedan del contrato-programa, nosotros, en los debates que tuvimos cuando se inició aquí la andadura del PTF, analizamos las tasas internas de rentabilidad de los principales proyectos del PTF. Recuerdo que la tasa interna del acceso Norte-Noroeste era del 14 por ciento y la de lavariante Bilbao-Vitoria oscilaba entre el 3 y 31,5 por ciento. Dado que ahora se incluyen variables importantísimas, como es el ancho de vía y la alta velocidad acorde con ese ancho nuevo y no con al anterior, nos gustaría que hoy el señor Ministro nos dijera el coste económico, que supongo que lo debe conocer porque lo han debido pesar a la hora de tomar esas decisiones que se han tomado en Consejo de Ministros muy reciente, por lo que imagino que

las debe tener a flor de labios. Nos gustaría que nos dijera la tasa interna de rentabilidad en estos momentos de los principales proyectos incluidos en el contrato-programa vigente.

Pasando a otro tema, señor Presidente, a nosotros, como Grupo, en el mes de noviembre nos extrañó y, en consecuencia, lo estudiamos a fondo, cuando se nos dijo que el «Stanford Research Institute» había propuesto a Mitsubishi como la mejor oferta para el tren de alta velocidad, dado que el tren japonés era más barato y técnicamente mejor que el de ALSTHOM y SIEMENS. Coincidió aquello con el gran movimiento de los «lobbys» en Madrid de las empresas francesas y alemanas, sobre todo, cuando incluso se encargó a una empresa consultora y que regentaba don Julio Feo servir de guía a la empresa francesa, y cuando de la empresa alemana incluso se habló de otras personas que le abrían las puertas. Cuando estábamos así nos enteramos de que, de pronto, un Instituto de este prestigio, el «Stanford Research Institute» decía en aquel momento y con aquella situación que la oferta más favorable era, sin lugar a dudas, la Mitsubishi; y daba los precios, cuya lectura ahorro a sus señorías por no consumir más tiempo, pero demostraba que respecto a la empresa francesa eran un 44 por ciento más barata y un 51 por ciento respecto a la empresa alemana. Asimismo, a la hora de enjuiciar la experiencia, señalaba el prestigioso Instituto que Mitsubishi tenía 24 años de experiencia; que ALSTHOM tenía ocho, pero que como tres se los había llevado en variar su sistema, realmente su experiencia era sólo de cinco, mucho menor que la de la francesa.

Aquel Instituto analizaba también un tema importante que es la depresurización y era claro que la experiencia japonesa, con una orografía similar a la española, era de mucha mejor y más práctica aplicación al caso español, ya que el grupo ALSTHOM y el grupo SIEMENS sólo tenían experiencia en terrenos llanos y en grandes rectas. También se había hecho el encargo por parte de RENFE de que fuera un transporte diario, lo cual exigía una gran flexibilidad de las unidades; estaba claro que esta flexibilidad solamente la aportaba la empresa japonesa y no así la alemana ni la francesa, que eran más bien sistemas fijos y bastante menos modulables, e incluso se aclaró que el coste de energía era bastante inferior en la empresa japonesa.

Nosotros, al conocer esto, poniéndolo en entredicho hasta contrastarlo, quisimos, honradamente, y por el camino político normal, comprobar su veracidad y conocer la verdad y solicitamos al Gobierno por varios cauces, información al respecto. Tengo que decir, señor Presidente, que no se nos hizo ni caso, y cuando se nos hizo caso se nos contestó con ambigüedad por lo que no fue posible enterarnos. Por ejemplo, el día 21 de octubre yo había solicitado formalmente, en virtud de lo que establece el artículo 7.º del Reglamento de esta Cámara, detalles sobre el célebre informe del Stanford Research Institute y hasta la fecha, señor Ministro, ni siquiera se han dignado contestarme. Algo similar hice en tal fecha a su Departamento, solicitando el informe elaborado por la Dirección de Compras de RENFE sobre la adjudicación del contrato de

los veinticuatro trenes de alta velocidad y de las 75 locomotoras; y hasta la fecha no se me ha contestado tampoco.

También pedimos en la misma fecha al Ministerio de Industria el informe elaborado sobre este tema. Se nos ha contestado, pero de una manera curiosísima; le voy a decir algunas frases para que vea su señoría el tono de la contestación. Dice que no existe un informe del Ministerio de Industria como tal en el que se recojan las ofertas presentadas al contrato de adjudicación y que evalúe las contraprestaciones industriales. Por ello, no puede decirse en ningún caso que las valoraciones efectuadas por el expresado Departamento integren un informe homogéneo que puedan trasladarse fuera del órgano, fuera del Ministerio. Dichos documentos forman parte de algo preparado para la Comisión Delegada del Gobierno, por lo que no me los entregaban. En definitiva, ha quedado claro que el Gobierno no ha querido dar este informe. Ha habido un absoluto desprecio no ya a este Diputado, sino el artículo 7.º del Reglamento de la Cámara. Ello me induce a pensar, al no tener conocimiento de estos informes, que algo se quería ocultar y, por tanto, nuestra decisión es seguir ejerciendo control parlamentario para intentar conseguirlo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, le ruego que vaya haciendo una síntesis de su intervención.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, estaba haciendo uso de su flexibilidad. Había cinco o seis iniciativas. Estoy haciendo un tremendo esfuerzo de resumen. Yo puedo concluir mi intervención en cuanto usted me lo diga, pero hay bastantes puntos a los que yo me deseaba referir y que no voy a poder señalar. Por tanto, dejo a criterio de su benevolencia que yo continúe mi intervención o la concluya en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Continúe, señor Camisón, pero le ruego que sintetice en lo posible, porque, como sabe S. S., habrá otra intervención de su Grupo.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Ministro, el día 19 de octubre, en el Pleno, yo le planteé esto de la adjudicación del contrato del siglo y hubo un punto que, al no haber réplica quedó en el aire. Al aducir yo que ahí estaba la empresa japonesa, con el palmarés de una oferta que es el 30 por ciento más barata, y una declaración pública del responsable de compras de RENFE en el sentido de que era el tren bala, el mejor del mundo, que ahí estaba la francesa, que había una gran presión política, incluso por el tema del terrorismo, y que estaba el grupo Siemens, que había conseguido el récord de los 407 kilómetros/hora, usted dijo textualmente lo siguiente: «En segundo lugar, quizá convendrá hacer una precisión en relación con que trenes de alta velocidad sólo hay uno, y no está en el Japón».

Me gustaría que me confirmara hoy si sigue manteniendo que el tren japonés no está experimentado comercial-

mente, como el Pleno de la Cámara sacó en consecuencia aquel día.

También durante el debate nacional sobre la adjudicación del contrato del siglo, durante el pasado trimestre, vimos que se dijo que era vital conseguir el contrato para Alsthom, porque estaba en una encrucijada europea grave, ya que había perdido el tren de Bogotá, que se lo habían pisado los italianos; había perdido una importante adjudicación en Ankara, que se la habían pisado los canadienses, había perdido la nueva red de Los Angeles, que se la habían adjudicado a los alemanes y que tenían graves problemas por despidos masivos en una empresa francesa de 45.000 personas, en la que, además, todo hay que decirlo, el mayor accionista es el Gobierno Francés.

Si realmente todas estas razones han influido, unido al terrorismo, para adjudicar el contrato del siglo, puesto que está claro que Alsthom se ha llevado la cabeza del león, y no ha sido por la calidad, estarían ustedes gobernando en broma este país. Si la razón fundamental no hubiera sido la calidad, sino este tipo de razonamientos que han surgido constantemente en la opinión pública, no sería una forma seria de gobernar. Tampoco cuadra, por ejemplo, que al Consejo de RENFE le haya llegado impuesta la decisión políticamente desde fuera y que tenga que dedicarse el Consejo a decir amén a la decisión.

Intentaré adelantar, dada la hora, pero sí quiero dejar constancia de que hay otros temas, por los que el pueblo español se pregunta y hoy sería ocasión de que el señor Ministro sacara de dudas al pueblo, no a nosotros. ¿Cómo es posible que Talgo, que está teniendo un éxito en estos momentos en sus pruebas en Europa, esté absolutamente dejado en este tema? Fue basado en su día en el Eurotren y se defiende diciendo que tiene ahí su patente, pero anoche mismo en una emisora de radio se le preguntaba al Presidente de RENFE sobre el hecho de la marginación de Talgo y la verdad es que éste no dio una justificación satisfactoria. Me gustaría que hoy la pudiera dar usted, dado que estamos viendo que Talgo experimenta el pendular de la alta velocidad germana y nosotros aquí estamos en otros derroteros. El pueblo español merece que se le aclare la situación; como merece que se le aclare lo que publica el «Financial Time» del acuerdo entre Siemens y Alsthom sobre sus respectivas divisiones en materia de próximas fabricaciones. Me imagino que esto habrá tenido muy en cuenta a la hora de tomar la decisión, pero habrá que clarificarlo.

Yendo rápidamente a otros temas, nos gustaría que el señor Ministro aclarara los siguientes puntos. Alguna de las propuestas afectaba, por ejemplo, a las exportaciones españolas de naranjas, como fue el caso de la Skoda. Nos gustaría conocer su criterio sobre esto, así como las razones que llevaron a decidir no tomar en cuenta la propuesta italiana.

Hay otro hecho que tampoco se explican muchos españoles y que hoy nos gustaría que el señor Ministro tuviera a bien clarificarlo. Hay una batalla española desde hace tiempo porque el Talgo español llegue hasta Bruselas y hasta Milán. El Gobierno galo y el español han venido manteniendo reuniones en León, en Francia, en va-

rios sitios, sobre temas relacionados con los problemas ferroviarios. ¿El tema de la posibilidad de que el Talgo se expanda en Europa se ha sometido alguna vez como propuesta por parte española o es algo que el Gobierno español ni siquiera ha planteado?

En la reestructuración del sector industrial español ha habido quejas, lo sabe el señor Ministro, por parte de los trabajadores de ATEINSA y de MTM, sobre todo por falta de información de lo que se estaba haciendo con estas empresas. ¿Qué podría decirnos el señor Ministro en relación con este asunto?

Dado que el tema lo vimos en el Pleno y que la empresa que guió los «lobby» madrileños, en la batalla de Alsthom para conseguir el contrato, fue la de Consultores de Comunicación, dirigida por don Julio Feo, y dado que ha tenido éxito, quisiéramos saber si este éxito se corresponde realmente con los buenos oficios de esta empresa.

Termino, señor Presidente, con el tema fundamental del ancho de vía; lamento tener poco tiempo por lo trascendente que es, pero sí quisiera que el Ministro nos aclarara temas como el siguiente. La adopción del ancho de vía internacional, según S. S., costará, según la cuenta que ha hecho, a razón de 20 millones de pesetas por kilómetro; 12.500 kilómetros por ese importe unitario da un resultado de 2.500 millones, el resto hasta 400.000 millones lo fijaba S. S. en modernización de material; sinceramente, señor Ministro, ¿usted se cree esa cifra de 20 millones? Los españoles no sé si es que son muy incrédulos, pero esa cifra no se la creen.

A la hora de las decisiones sobre el ancho de vía, respecto a un modelo japonés de hacerlo todo ya (que parece que es una salida no utilizable en España por la falta de nivel económico de este país), un modelo mixto de hacer solamente el ancho de vía en aquellos tramos de alta velocidad y dejar el resto para el horizonte del PTF, ante este dilema, de verdad, ¿por cuál de ellos se va a inclinar el Gobierno, dado que está claro que el PTF actual no sirve para esta decisión? Evidentemente, toda esta operación habrá que llevarla adelante con financiación europea; esa promesa del Gobierno español y de su gestión con éxito ante la Comisión Europea de conseguir el 50 por ciento del FEDER para llevarlo adelante, es absolutamente necesario que se cumpla, porque lo que no tendría sentido es que estuviéramos modernizando aquí los ferrocarriles a base de no hacer autopistas o de no hacer la red de aeropuertos. Esto no tendría sentido y sería suicida vestir a un santo desnudando a otro. Por tanto, su compromiso de conseguir ese 50 por ciento de financiación del FEDER es uno de los muchos aspectos sobre los que nosotros decimos que estamos ante la necesidad de una máxima racionalidad a la hora de seguir adelante con esta variación del ancho de vía.

Para terminar, señor Presidente, quiero decir que a nosotros nos congratula, está claro, la decisión que se ha tomado en principio, ya que se adopta a nuestro criterio de siempre, pero tenemos claro que la guerra ferroviaria no se ha ganado, esa revolución está ahí todavía pendiente, se ha ganado solamente una batalla; ganarla ahora va a depender de la racionalidad, va a depender de cómo, de

dónde y con qué. Nosotros vamos a seguir el tema muy atentos, porque estamos convencidos de que para ganar esa batalla hay una cuestión totalmente ineludible y es que el Plan de Transporte Ferroviario ya está invalidado por completo.

Esto es todo de momento, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Voy a enlazar con el punto de la comparecencia que solicitamos para estudiar el alcance de la decisión del Gobierno relativa al cambio de ancho de vía del ferrocarril español, en el que mi compañero de Grupo Parlamentario dejó este tema.

Está claro que cuando en un Plan de Transportes Ferroviarios, que se basa en mantener el tradicional ancho de vía español y la alta velocidad, se añade a última hora, improvisadamente porque no figuraba en el avance, únicamente para el tramo de Brazatortas, no para la línea de la frontera francesa-Madrid-Sevilla; cuando se acuerda cambiar los criterios de alta velocidad para incorporar líneas completas de la red española a la red pan-europea (ya anunció el Presidente del Gobierno que si se inicia el cambio de ancho europeo lo será para todo el ferrocarril español) y la decisión de modificar el ancho es un tema ya de plazo y de desarrollo técnico, el Plan de Transporte Ferroviario ha quedado invalidado y mi Grupo se pronuncia a favor de dejarse de eufemismos y abordar un nuevo Plan tomando lo poco que en este momento tiene de utilidad el actual.

Sobre esta premisa, uno de los agravios mayores que contenía el Plan de Transporte Ferroviario, que ha quedado invalidado de hecho, era la absurda exclusión de la variante de Pajares. De las grandes variantes que se planteaban como retos a la modernización del ferrocarril español, dos de ellas, la de Brazatortas y la del País Vasco, quedaron incluidas en el Plan de Transporte Ferroviario. La que mencionó el señor Ministro se consiguió con los votos a favor de una resolución presentada en el Pleno de esta Cámara y quedó absurdamente excluida de la variante de Pajares, que no es un problema regional ni provincial porque Asturias representa, en tráficos RENFE, entre el 10 y el 15 por ciento del conjunto nacional y, por lo tanto, la variante de Pajares es un cuello de botella para uno de los volúmenes de tráfico más importantes a nivel nacional de RENFE.

Señor Ministro, en este momento en que se plantea la transformación del ancho europeo al ferrocarril español, es evidente que hay razones técnicas para que sea impenable, a juicio de muchos, que se pueda sustituir el ancho en el actual trazado centenario de Pajares y no se aproveche esa ocasión para, al mismo tiempo que se hace la sustitución de ancho, modificar, como pide la lógica y la razón, el trazado. En todo caso, señor Ministro, sobre esas razones técnicas voy a hacerle dos preguntas muy concretas: ¿Existe alguna posibilidad, a juicio del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de que en

una parte del ferrocarril español perviva el ancho español en contra de lo que anunció el Presidente González? ¿Es posible que en el noroeste, en el levante o en el sur español, sobrevivan líneas con ancho español de 1,67, mientras en el resto, las de alta velocidad y otras, pasan al ancho europeo?

Es una pregunta, señor Ministro, que me gustaría contestara muy concretamente. Y sobre la respuesta a la misma, la segunda invocando razones técnicas, es si el señor Ministro cree que existe una sola posibilidad de que, decidido a sustituir el ancho español por el ancho europeo en el ferrocarril español, sea posible realizarlo sobre el actual trazado de Pajares. Si cree que hay una sola posibilidad razonable, desde el punto de vista técnico, de sostener que se pueda hacer la transformación al ancho europeo en el actual trazado ferroviario de Pajares.

Señor Ministro, también hay razones políticas para insistir en una solución rápida a este problema. La mayoría de las fuerzas políticas asturianas y su representación en el Congreso de los Diputados, como quedó claro en el debate del PTF, son partidarias decididas de la variante de Pajares. Sólo los votos de la mayoría socialista en este Congreso han impedido que igual que se incluyó la variante Zaragoza-Lérida, se hubiera incluido la de Pajares. En este momento, los grupos políticos mantienen la misma posición, y en la Junta General del Principado está en trámite una proposición de ley, para su remisión al Congreso, tomando el Parlamento regional la iniciativa legislativa de conseguir que se formalice esta decisión. Mientras tanto, existe una responsabilidad política de quien es interlocutor del Ministro para negociar estas cuestiones, que es el Gobierno regional, el cual anunció que había conversaciones con el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones en relación con la variante de Pajares.

Yo le pregunto, señor Ministro, si en las conversaciones que ha mantenido con el Presidente del Principado, o con el Consejero asturiano de Transportes, el Gobierno del Principado está defendiendo abierta y decididamente la variante de Pajares para resolver el aislamiento de Asturias o sigue decidido a plantearle al Ministro otras utopías de salidas al este, u otras, que se han convertido en colaboradores o en obstáculos objetivos de la resolución mayoritaria de un problema a nivel del interés de los asturianos.

Estas son mis preguntas en relación con los efectos del cambio de ancho de vía del ferrocarril español, en lo que hace referencia a la variante de Pajares.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo del PNV, tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Muchas gracias, señor Ministro, por su comparecencia.

Reiteramos nuestros buenos deseos sobre la gestión de su Departamento y tendrá nuestra ayuda y colaboración en todo lo que podamos. Voy a plantearle unos problemas que parece que lo vemos de distinta manera, señor Ministro.

Como usted conoce perfectamente, la Comunidad Autónoma del País Vasco está atravesando una crisis industrial de gran magnitud, en buena parte derivada de una depresión económica y social que, si no se soluciona urgentemente, nos puede llevar a situaciones irreversibles y, como consecuencia de todo ello, a vivencias imprevisibles. Las tasas de paro en Euskadi superan, como usted sabe, ampliamente la media del Estado. La destrucción o desaparición total de puestos de trabajo que padecemos es verdad que tienen su origen en una crisis europea y mundial que ha afectado de manera especial al conjunto de nuestra infraestructura industrial, otrora boyante, y que aportó al Estado parte de su vitalidad en este campo.

De la construcción naval se ha hablado, discutido y pontificado ampliamente en la Cámara. Su situación es de todos conocida: sólo queda un astillero en la ría del Nervión. La siderurgia se debate con gran esfuerzo de inversiones y puestos de trabajo en suspensión, y no creemos que, concretamente, la de nuestra Comunidad Autónoma tenga todo el apoyo necesario, tanto en las ayudas concedidas de acuerdo con la Comisión correspondiente de la Comunidad Económica Europea, como en el tiempo y hora de hacerlas, así como la espada de Damocles que suponen las competencias, sin justificación lógica, financiadas o ayudadas incluso con dinero público.

De los bienes de equipo e industriales, y en especial de los grandes bienes de equipo, hemos hablado en profundidad, señor Ministro. Con todo ello, el tejido socio-económico e industrial de Euskadi está desintegrándose y necesitamos regenerarlo urgentemente. Necesitamos nuevas tecnologías adecuadas a las demandas actuales y estamos realizando un gran esfuerzo por nuestra parte.

El Gobierno vasco impulsa en todo lo que puede los diversos sectores, con los medios a su alcance, pero por una parte tropezamos con el fracaso de la ZUR del Nervión, que en estos momentos no queremos volver a realizar. Posteriormente, su Gobierno no ha tratado, según nuestro criterio, con cariño las ZID, derivadas de aquella ZUR, y como remate también tenemos problemas con el PNIC que, afortunadamente, parece que se está solucionando. En las competencias que tenemos asumidas se pueden palpar las realizaciones pero, señor Ministro, el pueblo de Euskadi entiende que las competencias que dependen de ustedes no reciben el mismo trato. No voy a sacar nuevamente el famoso 6,24 por ciento para reivindicar actuaciones de su Gobierno en lo que a infraestructura se refiere, pero todos sabemos que nuestro relanzamiento, sin ninguna duda, pasa por ofrecer atractivos a la inversión privada, ya que la pública y estatal tiene sus obligaciones que todavía no hemos querido pensar que, aunque con retraso, no sean cumplidas.

Señor Ministro, en base a todo lo indicado, que usted conoce perfectamente, y no queriendo extendernos más sobre estos puntos, reiteramos que es fundamental para Euskadi no quedar desplazados de los grandes mercados europeos cara a la definitiva integración real en la Comunidad Económica con las perspectivas de construcción del mercado único de 1992.

Nuestras instituciones siempre han apostado, como us-

ted bien sabe, por el ancho de vía europeo, y han luchado en muchos casos contra viento y marea por esta solución. Nos congratulamos, señor Ministro, que se haya decidido su implantación, pero entendemos que los criterios que se han empleado discriminan nuevamente a Euskadi y hacen peligrar en gran parte su difícil recuperación. Según sus palabras se han basado en dar prioridad a los proyectos que ustedes tienen establecidos para los trenes de alta velocidad, y en concreto a los tres puntos siguientes: Primero, establecer el ancho europeo en las nuevas vías a construir, en las que entran Madrid-Córdoba-Sevilla. Segundo, para enlazar con Europa elegir la línea que mayor potencialidad tiene tanto en viajeros como en mercancías de las actuales existentes, según usted Barcelona-Madrid. Tercero, continuar el estudio de las restantes ya implantadas.

Estos criterios se han aplicado de una manera especial, pues hacen coincidir las líneas prioritarias con el eje mediterráneo, o mejor dicho con el triángulo Barcelona-Madrid-Sevilla que potencia claramente el Gobierno en la actualidad. No queremos en ningún momento descalificar esta actuación, sino que nos congratulamos de ello, pues entendemos que es necesario lo establecido a este respecto. Pero sin descalificar esa potenciación, entendemos que la misma no debe llevar consigo la marginación del País Vasco dejándolo fuera de toda política industrial, económica y comercial y asimismo a todo el eje atlántico incluyendo Cantabria, Asturias, Galicia y las conexiones con Portugal, además de los ejes Irún, Valladolid, León, etcétera, que se verían tan afectados como la propia Comunidad Autónoma del País Vasco al no tener enlace directo con la frontera francesa y, por lo tanto, con el resto de Europa. Estamos de acuerdo, como usted dijo señor Ministro, en que hay que empezar por alguna parte, pero si el problema es cuestión de financiación de prioridades, le recuerdo nuevamente la oferta realizada por el Gobierno vasco en este sentido sobre la posibilidad de que él mismo financie obras concretas prioritarias vía gastos compensables, tal como se contempla en las leyes actualmente en vigor. Euskadi necesita la conexión con Europa por medio de la «Y», naturalmente con ancho europeo, tal como en su día optó el Gobierno vasco sopesando las distintas soluciones que se planteaban.

Ustedes siguen sin establecer oficialmente que la solución definitiva debe ser la solicitada reiteradamente enlazando Bilbao-Vitoria e Irún a través de Mondragón, formando la «Y» citada. Como usted sabe, cualquier otra solución marginaría a nuestra Comunidad Autónoma y, en especial, a nuestra industria, a nuestros puertos y a nuestros servicios, ya que la solución planteada es la necesaria para conectar con Francia y con Europa.

Señor Ministro, es posible, así se lo rogamos, que en estos momentos usted pueda adelantarnos la confirmación de la solución citada. No debe olvidar, por otra parte, que en su día se firmó por todas las fuerzas políticas, tanto en la Comunidad Autónoma del País Vasco como en Madrid, el acuerdo para la normalización y pacificación de Euskadi, que en el apartado 13 concreta la filosofía a seguir en actuaciones de este tipo.

Con relación al primer punto, el tren de alta velocidad, queremos puntualizar que cuando decimos ancho europeo, en este caso concreto no decimos tren de alta velocidad. Uno de los argumentos para fijar prioritariamente la construcción del nuevo Plan de Transporte Ferroviario es la rentabilidad, la más rápida recuperación de la inversión. Si esta inversión se dedica a la apertura de líneas de alta velocidad y, por lo tanto, de líneas que son prácticamente de uso exclusivo de viajeros, y de este tipo de trenes especiales, la inversión será rentable solamente en la conexión de ciudades populosas entre las que existan suficiente flujo de viajeros y estén situadas a una distancia para la cual la conexión ferroviaria sea competitiva con otros medios de comunicación.

En cuanto a las mercancías, conoce el señor Ministro que Irún recoge el 62 por ciento del comercio exterior realizado por aduanas terrestres, considerablemente superior al de Port-Bou, y usted decía que habían elegido la línea de mayor potencialidad en viajeros y en mercancías. Esto no es así en principio, por lo menos en cuanto a las mercancías, señor Ministro.

La conexión Madrid-Valladolid-Irún interesa más a las regiones económicas más desarrolladas de Portugal, que realiza la mayor parte de esos intercambios comerciales terrestres a través de la aduana de Fuentes de Oñoro, en Salamanca. Irún dista de Madrid pasando por Valladolid 547 kilómetros; Port-Bou, 771, es decir, 224 más, lo que siempre va en detrimento de la conexión competitiva con Europa. Estoy hablando de mercancías fundamentalmente, para lo cual es necesario el ancho europeo, porque queremos conexión con Europa toda la cornisa Cantábrica, toda la parte de arriba de Madrid, León, Portugal, digo Portugal prioritariamente, a nosotros nos interesa lógicamente Galicia, León, Valladolid y toda la cornisa Cantábrica.

Por todo ello, señor Ministro, nosotros hemos solicitado su comparecencia, que agradecemos, y esperamos que S. S. despeje nuestras dudas planteadas, responda a nuestras preguntas y de esta forma tranquilice a nuestro pueblo con relación a estos temas que, reitero, consideramos cruciales para nuestra recuperación.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean tomar posición? (**Pausa.**) Tiene la palabra el señor Oliveri, por el Grupo Parlamentario Mixto por tiempo de diez minutos.

El señor **OLIVERI ALBISU**: Señor Presidente, una de las preocupaciones más importantes y más actuales en el País Vasco es la modernización del ferrocarril; preocupación que afecta a todas las fuerzas políticas, sociales, asociaciones de empresarios, etcétera. Pero existe una gran confusión además de esta preocupación, puesto que conocemos una decisión del Consejo de Ministros respecto a la implantación del tren de alta velocidad y ancho internacional, donde se ha fijado, y así lo ha afirmado el señor Ministro, la línea Madrid-Sevilla para el año 1991-1992 y la línea Madrid-Barcelona, cuya ejecución está prevista para el año 1995.

Por otra parte, a raíz de esta decisión del Consejo de Mi-

nistros, ha habido una comparecencia solicitada por mi Grupo en el Parlamento Vasco, por Eusko Alkartasuna, al Consejo competente, donde el señor Antolín nuevamente dejó abiertas las expectativas y situada la ejecución de la transformación de la línea Madrid-Irún para el año 1995, prácticamente simultaneado con la de Madrid-Barcelona, tanto en ancho europeo como en infraestructura de alta velocidad. Y para ello utilizaba una fórmula muy curiosa, pero realmente provocó titulares en los periódicos, donde se afirmaba que la línea Madrid-Irún en alta velocidad estaría en funcionamiento el año 1995.

Esta fórmula trataba de lo siguiente: Como el Consejo de Ministros fijó unas prioridades, pero no dijo que no existiesen otras, al no ser excluyente daba por hecho esta transformación de la línea Madrid-Irún. Decía, y tengo aquí el texto de la comparecencia: ¿qué no dice la decisión del Consejo de Ministros? No dice que no sea prioritaria la conexión norte. Luego la decisión del Consejo de Ministros no ha echado por tierra la prioridad del País Vasco. Luego fijaba su posición diciendo que los próximos meses la acción importante del departamento de Transportes era hacer todo lo posible para que sus prioridades fuesen adoptadas en la línea que ellos marcaban y que creían se podía conseguir. Es decir, que entendía que desde el Gobierno central iba a darse el visto bueno a las prioridades fijadas por el Gobierno vasco.

Por tanto, mi primera pregunta sería si esto es verdad, puesto que realmente existe una contradicción entre lo que dice el señor Ministro y lo que manifiesta el señor Consejero de Transportes; y por una razón fundamental, porque entendemos que es preciso que las decisiones se conozcan, que se eliminen las ambigüedades, quizá ambigüedades calculadas, y se diga con exactitud qué se va a hacer y cuándo en el caso concreto del País Vasco. Pero si no es posible el cumplimiento de las expectativas y el Estado no asume los planes del Gobierno vasco, yo sí quiero fijar la posición de mi partido.

Nosotros creemos —como ya lo ha dicho el Diputado Vallejo— que el País Vasco no se puede permitir el lujo de quedar relegado en un factor esencial para el desarrollo económico, como es la modernización del ferrocarril. El ha hablado de una serie de índices que yo no voy a volver a repetir, pero también entendemos que la relegación supone una nueva marginación del País Vasco en la política del Gobierno central y un dejación de sus responsabilidades en el País Vasco, que ya hemos denunciado también en el debate de Presupuestos. Demuestra también otra cosa, como es la incapacidad del Gobierno en defender sus intereses y quizás la utilización de una ambigüedad calculada precisamente para encubrir esta incapacidad.

En cuanto a las razones que ha dado usted para fijar la prioridad de la línea Madrid-Barcelona, esto es cierto, pero nosotros entendemos que también existen otras para considerar prioritaria la línea Irún-Madrid, por el trazo más corto, por transporte de mercancías —ya lo ha dicho también el Diputado Vallejo—, que hoy en día el 62 por ciento va por esa línea, por ser una de las líneas prioritarias de la Comunidad Europea también. Lógicamen-

te, el hecho de que el Estado francés tenga la idea de desarrollar hacia el este las líneas de alta velocidad, puede ser debido también a que el Estado español está fijando la línea de alta velocidad por el Mediterráneo, y no precisamente por la línea Madrid-Burdeos-Irún. Por lo tanto, nosotros entendemos que a todo esto debe atender el Estado con sus presupuestos, y, si no es así, hay una fórmula que ha propuesto el Gobierno vasco que puede ser perfectamente asumible. En cualquier caso, si el Estado no hace frente a sus responsabilidades en el País Vasco, nosotros creemos que es la Comunidad Autónoma quien debe llevarlo a cabo y para ello proponemos el descuento en el cupo de las cantidades necesarias para hacer esto.

Quería agradecer la presencia del señor Ministro y ver fundamentalmente cómo me contesta a la primera pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Por la Agrupación de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Voy a intentar ser lo más breve y esquemático posible.

En primer lugar, quisiera referirme al Plan de Transporte Ferroviario, y más concretamente al contrato-programa en la medida en que es el documento que lo desarrolla.

Voy a empezar por constatar que en ambos programas se da una carencia, a nuestro juicio, fundamental dado que en cualquier aspecto de decisiones políticas trascendentales, pero más en un sector como el ferroviario, que obligatoriamente es un sector que necesita una planificación a largo plazo, se requiere una estructuración lo más amplia posible de los agentes sociales y políticos y un consenso, lo más serio y fundado, que permita hacer previsiones y programaciones a largo plazo. Deseo constatar no sólo la ausencia de participación, sino de información también, de los agentes sociales, en este Parlamento, tanto en el PTF como en el contrato-programa. Ni sindicatos, ni ayuntamientos, ni comunidades autónomas, han sido consultados, sino meramente informados de este contrato-programa, que no olvidemos que, como he dicho, es la plasmación y desarrollo concreto del Plan de Transporte Ferroviario. Incluso al propio Consejo de Administración de RENFE se pasó a su votación habiéndoles entregado cinco minutos antes de la misma el documento de este contrato-programa entre RENFE y el Estado.

Por otra parte, consideramos todavía más grave que se haya sometido al debate de este Parlamento el Plan de Transporte Ferroviario, que tanto en sus dimensiones como en su contenido concreto es muy general y etéreo, hurtándole a este foro político un debate en serio sobre su trascendencia y contenido en la medida en que fue el Consejo de Ministros quien tomó la decisión del contrato-programa, que es el que desarrolla realmente este Plan de Transporte Ferroviario.

Hay muchos aspectos en los que quería entrar, pero salvo en algunos, me voy a referir muy de pasada.

En cuanto al contrato-programa, quisiera subrayar que los objetivos de tráfico y calidad de servicio en general

son bastante mediocres, poco ambiciosos, a nuestro entender, en lo referente a transportes de mercancías. Si tenemos en cuenta que la homologación de España, en cuanto a transportes de viajeros, con el resto de Europa es bastante realizable, no es el caso en absoluto en cuanto al transporte de mercancías, donde andamos al 50 por ciento del resto de los países de nuestro entorno. Así como en el contrato-programa se entra en detalles excesivamente minuciosos en el transporte de viajeros, hablándose de que tendremos carritos-portaequipajes en los andenes, molinetes a la salida, etcétera, sin embargo en el transporte de mercancías deja sin tocar, o desarrollar, temas tan fundamentales como el incremento de transporte de mercancías, el aumento de la regularidad, de la fiabilidad de dicho transporte, el acercamiento del ferrocarril a los grandes centros de carga y descarga, el apoyo concreto a sectores en clara expansión, como es el transporte de paquetería o incluso el transporte intermodal, etcétera.

Yendo a otro tema, que es el de seguridad, el señor Ministro dio una cifra que me parece interesante de cincuenta y tantos mil millones; simplemente quiero constatar que me alegro de ella, pero quisiera saber qué respaldo documental tiene esa cifra, qué respaldo lo más concretamente posible, porque en el contrato-programa únicamente hay un párrafo muy genérico sobre seguridad, pero no se responde en absoluto a preguntas tales como cuándo, con qué perspectivas, con qué medios, etcétera.

En el tema de las inversiones quisiera hacer una constatación de carácter general, que me parece que desmonta muchas afirmaciones propagandistas, a mi juicio, que se han hecho sobre el esfuerzo inversor de ruptura, etcétera, del actual Gobierno en materia ferroviaria. Las cifras están ahí y de ellas podemos deducir que las inversiones que se prevén son de la misma magnitud que las que hubo en pesetas constantes en años anteriores, en 1981 y en 1982, por ejemplo. Por consiguiente, el pretendido esfuerzo inversor extraordinario —como requiere un plan teóricamente tan ambicioso como el Plan de Transporte Ferroviario— nosotros no lo constatamos luego a la hora de los presupuestos concretos y de los Presupuestos Generales del Estado. Vuelvo a repetir que lo que se presupuesta para 1988, que es un año cénit de la inversión, equivale más o menos a lo que se invertía en este país hace varios años, con el agravante —como ya han señalado algunos grupos en esta Cámara— de que existe la sospecha, a mi modo de entender muy fundada dado este volumen raquítico de inversiones, de que las inversiones en la red básica se hagan a costa de dejar prácticamente de lado, de descapitalizar la red secundaria. De hecho se produce una reducción en los gastos de mantenimiento de las infraestructuras de un 18,3 por ciento en pesetas constantes durante la vigencia de este contrato-programa.

Este tema nos parece que es gravísimo, crucial, porque en la cuestión de fondo que había que hacer emerger de cualquier política de transportes sería por qué modelo de transporte global e integrado apostamos y cómo se contempla en ese modelo un aspecto fundamental, que es el modelo de política territorial y de desarrollo regional.

Por lo que vamos viendo hasta ahora en las sucesivas

decisiones que se están tomando en materia de transportes y, concretamente, en materia ferroviaria, nosotros no tenemos más remedio que concluir diciendo que las zonas en expansión responden a un modelo que no tengo más remedio que calificar de neoliberal, en el sentido más peyorativo del término, y deja absolutamente en la penumbra al resto de las zonas del país.

En algunos aspectos, incluso positivos, que nosotros en su día señalamos con relación al contrato-programa, nos preocupa que parece que a la hora de la práctica quedan incumplidos. Por ejemplo, nosotros señalamos un aspecto positivo, que era la elaboración de un plan de empresa, un plan plurianual pero deslizante, que sería de renovación anual, y que, a su vez, estaría basado en un plan de marketing, como efectivamente viene en el contrato-programa, me parece que en la cláusula 10.

Al día de hoy ya hay tres incumplimientos sobre un aspecto que, a nuestro entender, resultaba positivo. No se ha hecho el plan de marketing, no se ha realizado el plan de empresa, que iba a estar fundado en el anterior, para 1988 y tampoco —nos tememos— salvo que ya esté prácticamente elaborado y salga a la luz en estos días, el correspondiente a 1989, como está estipulado en la cláusula 10 del contrato-programa que se hiciera en el último trimestre del ejercicio anterior.

Por tanto, tres incumplimientos en un aspecto que, a nuestro entender, es positivo pero que, siéndolo sobre el papel, nos resulta gravemente negativo su incumplimiento.

Hay también otro aspecto que encontrábamos positivo, a pesar de una serie de recortes sobre anteproyectos anteriores. Me refiero a un nuevo esquema financiero. No puedo opinar sobre el mismo, porque no tengo la información, de la que previsiblemente dispondríamos el 31 de este mes. En ese sentido, le pregunto al señor Ministro si el Gobierno está cumpliendo los compromisos contraídos con RENFE en la cláusula 14 del contrato-programa. Es decir, en cuanto a las compensaciones por servicio público y las subvenciones que, en general, para 1988, se estipulaban en el contrato-programa en 257.475 millones de pesetas.

Muy rápidamente, dado que el tiempo se me ha escapado, voy a abordar algunos otros temas.

El ancho de vía hubiera merecido un estudio, un debate, con una amplia participación, inmensamente mayor que la que de hecho ha tenido. A nosotros nos parece una decisión importante y con la que sustancialmente estamos de acuerdo, aunque hay que ver luego en qué términos, pero que hubiera merecido y merece una amplia reflexión, un amplio estudio y debate, así como el mayor consenso posible.

Digo esto porque efectivamente hay muchos interrogantes por desvelar y algunos de ellos sustanciales. Entre otros —y yendo al tema de fondo, porque sin aclarar éste, el ancho de vía es algo secundario—, habría que responder a ese interrogante que planteaba antes de qué modelo de política territorial, de desarrollo regional, se quiere consolidar o potenciar con estos planes ferroviarios; qué sistema integral de transportes. Nos parece necesaria una

política ferroviaria nueva, pero integrada dentro de una política de transportes global. En ese sentido, nos parece necesaria una ley de ordenación integral del transporte, que sea —repito una vez más— ampliamente consensuada y que contemple todos los modos de transporte —también los aéreos y marítimos— y el reparto de los tráficos adecuados a cada modo.

El ancho de vía nos suscita más interrogantes que cuestiones concretas que podamos valorar. Un interrogante fundamental, y ligado siempre a estas cuestiones de fondo a las que he aludido, es efectivamente qué alcance concreto y que calendario va a tener la afirmación que ha hecho en el extranjero (estas afirmaciones sustanciales para nuestro país parece que hay la mala costumbre de hacerlas fuera antes que dentro) el Presidente González, concretamente en Montpellier, sobre que el ancho de vía abarcará toda la red. Porque la opinión muy extendida, y usted la habrá detectado, es que no se va a producir así o que en todo caso se va a producir «ad calendas graecas», con un deterioro tal del resto de la red que prácticamente va a ser luego insalvable.

Si parece que está costando sacar hacia delante una línea tan básica como la que va de Madrid a Francia por Irún, más inverosímil resulta que salgan adelante algún día, y desde luego más todavía en un plazo adecuado, otras líneas hoy consideradas como secundarias.

Sobre este particular quisiera hacerle algunas preguntas, que de alguna forma ya se han hecho por otros Diputados, pero me parece que es buena la coincidencia para poner de relieve el interés que pueden tener algunos temas para el conjunto de los grupos.

¿Para cuándo prevé el Gobierno la extensión del ancho europeo al noroeste, territorio amplísimo y reiteradamente marginado de todos los planes de transporte, no sólo en el del ferrocarril? Es decir, Galicia, Asturias, Cantabria, toda la zona colindante de la Comunidad de Castilla y León, etcétera. ¿Va a suponer esta extensión, afirmada al menos por el Presidente González, del ancho europeo a toda la red, la construcción de la variante de Pajares?

¿Cuáles son las previsiones sobre el FEVE y concretamente sobre el FEVE de la cornisa cantábrica? Por ejemplo, dos cuestiones concretas: la integración en una sola empresa, en RENFE, y la reconversión del ancho de FEVE, en este caso en el supuesto de una red global, al ancho europeo.

Por último, una pregunta que también me parece que tiene un interés político fundamental y que está muy ligada al modelo de desarrollo regional y de transportes y desarrollo económico al que nos podamos adscribir. Esta pregunta responde en concreto a una inquietud que me han suscitado algunas declaraciones del señor Ministro a los medios de comunicación. Me interesaría saber si efectivamente el señor Ministro tiene prevista la privatización de las líneas de alta velocidad, es decir, precisamente de las líneas que, teóricamente al menos, serán las más rentables.

Estas son fundamentalmente algunas de las apreciaciones que mi Grupo quería hacer. Hay otras, pero renuncio

a ellas en aras del tiempo, porque éstas son las preguntas concretas que agradecería que el señor Ministro me respondiera.

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

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Ministro, en primer lugar, quiero agradecer su comparecencia, como lo han hecho otros Grupos y nosotros por cortesía también debemos hacerlo, aun cuando no habíamos solicitado la misma.

Voy a basar mi intervención en una serie de observaciones y quisiera entrar en ellas reiterando una posición del Grupo de Minoría Catalana, quizá porque nuestros asesores tienen en este aspecto fuerte preparación, más que nada por la responsabilidad y administración de los ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña y, por tanto, están en contacto con el Ministerio. Ello nos permite entrar a debatir estas cuestiones con la información que da la responsabilidad de gobierno en la Comunidad Autónoma.

Señor Ministro, yo quisiera reiterar una vez más nuestra felicitación a usted, considerándole como cabeza visible de una decisión que ha sido la que nos lleva prácticamente al debate en el día de hoy, como es el cambio del ancho de vía europeo, que puede transformar completamente toda la red estatal o al menos gran parte de la misma.

Es posible que esta felicitación, que he reiterado en dos ocasiones ya, en intervenciones en Pleno, parezca en demasía, pero para nosotros quizá es consecuencia de la reprobación que nuestro Grupo hacía del equipo anterior, que de una manera categórica decía no al ancho europeo, por motivos obvios, tal como decían en comparecencia el Director General de Infraestructura y el Presidente de RENFE. Eso ya lo hemos hecho constar y figura en los «Diarios de Sesiones».

Señor Ministro, nosotros creemos que el PTF está desfasado. Decíamos en la discusión de la Sección 23 del proyecto de ley de Presupuestos que quizá sería conveniente que se desmenuzase el PTF y se parasen todas las cosas que podían verse afectadas por la decisión posterior a favor del ancho europeo.

Creo, que también sería necesario que se revisase el contrato-programa, porque en estos momentos, en algunas zonas, está desfasado e incluso nos da la impresión de que hay una descoordinación total entre el Plan de Transporte Ferroviario, contrato-programa ancho europeo, estudio de RENFE, cuando todo esto tiene que ir dentro de un mismo envase, que es el transporte ferroviario, y creo que hay muchas contradicciones entre todos estos parámetros.

Entrando a nivel estatal —como ya hice en el debate de Presupuestos, aun cuando en aquel momento el portavoz socialista no lo entendió así—, nosotros estamos en coincidencia con muchos de los otros Grupos parlamentarios que ha intervenido, respecto al tratamiento que debe tener toda la cuestión ferroviaria en España.

En estos momentos, se habla del frontera-Barcelona-

Zaragoza-Madrid-Sevilla, pero anteriormente había una información que incluía el Bilbao-Madrid, el Barcelona-Valencia-Madrid y excluyendo la cornisa norte. Nosotros somos partidarios de que hay que considerar toda la cornisa norte. La entrada hacia Galicia, Cantabria y Asturias no puede quedar fuera de una red ferroviaria de ancho europeo o en debidas condiciones modernas.

Ahora bien, en estos momentos nosotros comprendemos la posición del señor Ministro al decir cuál es la prioridad, qué es lo que acordó el Consejo de Ministros, pero nos preocupa muchísimo el punto referido al informe de RENFE. Señor Ministro, usted nos dice que quedó acordado en el Consejo de Ministros que se le dé seis meses de plazo a RENFE para que presente el informe. El acuerdo del Consejo de Ministros tiene fecha de 9 de diciembre, por tanto, el 9 de junio debería estar hecho por RENFE ese informe.

A nosotros nos preocupa, no solamente con motivo de este debate, sino en otros servicios a los que nos hemos referido a lo largo de los últimos tiempos, que lleguen a la Cámara los planes completamente desfasados. Si en junio termina el plazo para presentar el informe de RENFE, ¿cuándo vendrá a esta Cámara? En junio no llegará y, en todo caso, vería la Cámara ese informe en otro período legislativo, si no queda parado por unas posibles elecciones, si es que las hubiese, como se dice. No voy por ahí, pero sí quiero decir que el informe de RENFE lo vería la Cámara en diciembre del año 1989. Volveríamos a estar en el caso de que el informe de RENFE tendría un año de retraso para la Cámara, dos años ya de funcionamiento del contrato-programa.

Algún compañero se ha referido a que sería interesante poder debatir bien este informe en el Pleno —o en la propia Comisión—, pero yo opino que no. Pienso que tanto en Pleno como en Comisión lo que estamos haciendo es decir palabras y nada más. Es un frontón. Nosotros ponemos nuestras pegadas, hacemos nuestras observaciones y, aunque nos son contestadas, el debate no es productivo, no llegamos a conocer las cosas a fondo. Yo propondría (como he hecho muchas veces en Comisión, aunque mis propuestas después no prosperaran, quizá porque nuestro Grupo no presenta una nueva iniciativa sobre el tema), señor Ministro, la posibilidad de una Ponencia conjunta que fuese analizando el informe de RENFE. Así podríamos quitar los adjetivos que últimamente se vienen oyendo de la prepotencia y la arrogancia de la mayoría. Esto no nos interesa y nadie lo quiere. Sería muy importante que, siguiendo los pasos del informe de RENFE, la Comisión, en una Ponencia, pudiese trabajar e ir conociéndolo. Con ello, no vendríamos aquí al cabo de un año a discutir una cosa que está fuera de lugar. Dejo esta observación pidiendo la creación de una Ponencia que pudiese trabajar conjuntamente con RENFE.

Respecto al ancho europeo y a nuevos trazados, nosotros creemos que ancho europeo y alta velocidad son conceptos distintos. En lo que sí reincidimos muchas veces es en pensar que todo lo que tenga que tener ancho europeo tenga nuevo trazado. Estamos hablando de Madrid-Sevilla y nos estamos refiriendo con insistencia a la va-

riante de Brazatortas, pero el resto de línea hasta Sevilla, ¿es con nuevo trazado? Debería serlo, por tratarse de una línea de alta velocidad y con ancho europeo. Como el Plan no puede ser inmediato, creemos que, a la vez, la mejora de toda la red convencional, según la parte del PTF que se mantenga, debe continuarse.

Hay otras cosas que nos preocupan a nivel estatal. Existe una resolución del Plan de Transporte Ferroviario que habla de la ayuda a las tecnologías españolas. Con el llamado contrato del siglo, hay algunas empresas de tecnología que quedan incluidas o afectadas, pero el Plan de Transportes Ferroviarios decía que, si queríamos que las empresas españolas pudiesen estar dentro del ámbito de la técnica ferroviaria de toda Europa, se las tendría en consideración. En estos momentos nosotros vemos que en este contrato unas entran, pero quisiéramos que otras también pudiesen entrar de alguna forma, para poder desarrollarse de cara a Europa.

Otro punto que a mí me preocupa es que en la resolución del contrato se fijan 24 trenes de alta velocidad y 75 locomotoras, y en la valoración, debido al cambio del ancho de vía, se perfilan unas reducciones de precio favorables.

Si tanto los 24 trenes de alta velocidad como las 75 locomotoras van a ir a vías de ancho europeo únicamente, me parece que la red actual no va a disfrutar de ningún nuevo material de este tipo. Es un tema que quisiera me aclarase, porque quizás tengamos unas líneas con muy buen material, pero el resto seguirían igual.

Por último, voy a referirme en concreto a la línea que afecta a la Comunidad Autónoma de Cataluña. Usted habla, en dos momentos, señor Ministro, del Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera. Dice que el nuevo trazado total es una posibilidad prevista, pero no existe proyecto. En cambio, se comenzará Zaragoza-Lérida dentro del año 1989. La primera vez que habla del Madrid-Barcelona, con un nuevo trazado —eso sí que lo especifica— dice que estará acabado en el 94 o en el 95, con tres horas de diferencia en el tiempo. Pero, después, cuando habla otra vez del corredor Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera se refiere al período 94-95 hasta la frontera. Es decir, en el primer momento ha hablado de Madrid-Barcelona y después lo ha alargado hasta la frontera para el 94-95. Nuestra opinión es que, dado que el proyecto Barcelona-frontera está muy adelantado, el tener que empezar desde Madrid a Barcelona y después Barcelona-frontera no fuese motivo de retraso, sino que se considerase la posibilidad de Barcelona-frontera, ya que el proyecto, como digo, está muy adelantado, y más porque es el enlace directo con Europa. Quiero saber si nuestra posición es la buena o lo es la primera a la que usted se ha referido, porque no me ha quedado muy claro.

No ocupo más tiempo. En todo caso, en una segunda intervención aclararía algo más.

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

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Gracias al

señor Ministro por estar ante nosotros y por comenzar a despejar una confusión grande que, a propósito de la política ferroviaria, de la marcha de nuestra empresa RENFE, ha sido la nota común de estos últimos años.

Señor Ministro, quiero decir antes de nada que me acerco de nuevo a este tema con un enorme cariño. Además, también quiero poner de manifiesto que vamos a abordar una serie de cuestiones que no son ideológicas, sino técnicas y de gestión. Por tanto, eso hace que pueda expresar sin acritud, pero obedeciendo a una exigencia incluso ética interna, tres postulados, o tres afirmaciones, o tres acercamientos, que intentaré desarrollar en mi intervención.

El primero de ellos es que la política que está desarrollando el Gobierno sobre la modernización de los ferrocarriles en España es un monumento a la ineptitud. El segundo es que la gestión de RENFE es pésima, señor Ministro, y difícilmente compatible con el aprovechamiento de las grandes inversiones previstas para el ferrocarril. El tercer punto es que no se está cumpliendo la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, presentada por el partido socialista, y aprobada por las Cortes en julio de 1987.

Comenzando con el primer punto, tengo que hacer una brevísima referencia a la historia del Plan de Transporte Ferroviario. Como sabe S. S. perfectamente, se aprobó por el Consejo de Ministros el 30 de abril de 1987 y contiene —sigue conteniendo, porque nadie lo ha cambiado oficialmente— un programa de infraestructuras que supone tener en el año 2000 las líneas de Madrid-Irún, Madrid-Sevilla y el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia a 200 kilómetros hora y unos 1.500 kilómetros a 160 kilómetros hora. Se hacían tres variantes, la de Brazatortas, la de Villalba-Medina, es decir la de Guadarrama, y la del Puerto de Orduña, también a 200 kilómetros por hora. En parte de los ejes de la red básica se completaban además las dobles vías y la nueva línea Madrid-Barcelona-frontera ni se menciona en el Plan de Transporte Ferroviario. De repente, señor Ministro, sin estudio previo, el Vicepresidente del Gobierno anuncia en Sevilla la construcción de la línea Madrid-Córdoba en alta velocidad. Me remito al año 1987. Yo pregunto: ¿cómo se debe entender esta intromisión, aunque la haga el Vicepresidente del Gobierno, en una decisión tomada ya por el Gobierno que no contemplaba esa posibilidad de alta velocidad?

En aquel momento se abren un montón de interrogantes. ¿Se hace también la línea Madrid-Barcelona-frontera? Los catalanes piden una línea de alta velocidad de ancho internacional desde la frontera a Barcelona. ¿Se va a hacer? ¿Qué material de alta velocidad haría falta y con cargo a qué previsiones? ¿Eran suficientes los 500.000 millones que en unos supuestos distintos se contemplaban en el Plan de Transporte Ferroviario sin ningún tipo de desglose? Al mismo tiempo, en ese Plan de Transporte Ferroviario las inversiones contempladas no satisfacían a los entes autonómicos; no contemplaba al ancho internacional en Cataluña, ni el Canfranc en Aragón, ni la variante Irurzun en Navarra, ni la «Y» de Santa Agueda en Vascongadas, ni el Santander-Mediterráneo, ni la solución

Galicia, ni la Ruta de la Plata, ni las comunicaciones en el oriente de Andalucía, ni el Pajares en Asturias.

Y me quiero parar un momento en este último punto. Señor Ministro, con cierta frecuencia el Ministrín (**Risas.**) —es una terminología asturiana y, además, con mucho cariño— de Transportes de la Autonomía asturiana —así se llamaban incluso los de otro Grupo político anteriormente— sale a los periódicos diciendo que ha tenido conversaciones con el Ministro. Sospechamos que hay mucho de «bluff» en estas afirmaciones, cuando dice también que tiene optimistas perspectivas de poderse construir la variante de Pajares. Mientras tanto, asistimos igualmente a afirmaciones que hacen los Directores Generales de Transportes y de Infraestructuras, hablando de las comunicaciones a través de la Ruta de la Plata, de la posibilidad de enlazar a través de un «ferry» con los puertos comunitarios aprovechando el puerto de Gijón, etcétera.

Señor Ministro, en el Pajares hay una vía única. En el año 1984 se celebra el centenario de la vía León-Gijón. Asisten los Reyes. Yo recuerdo que en el año 1981 una congestión en el túnel de Congostina, cerró el tráfico ferroviario de Asturias durante más de 15 días por el incendio de un vagón cisterna de CAMPSA, y hace pocos meses, cuando se había terminado el tratamiento integral de línea, el derrumbamiento de un túnel también paralizó durante varios días el transporte con Asturias.

Señor Ministro, la mayoría del Parlamento asturiano aprobó que instase del Gobierno central el que se incluyese en el Plan de Transportes Ferroviario la variante del Pajares. Y hay un estudio de la UIC de hace unos años en el que se dice que inmediatamente después de Despeñaperros debe ir la variante del Pajares. Fue la UIC, no fue RENFE, ni ninguna instancia española, sino una petición que se hizo a este organismo internacional para que estableciese dónde se podrían producir los puntos de estrangulamiento más interesantes de resolver en nuestro país.

Por otra parte, se está manejando continuamente la tesis de que el ferrocarril debe ser la respuesta a un previo desarrollo. En una región como Asturias, que fue una de las pioneras del desarrollo en España y que en estos momentos está en una clara recesión, ocupando los últimos lugares en el crecimiento del PIB, señor Ministro, ¿qué van a hacer ustedes? ¿Mantener una línea única en el Pajares, en un sistema de lazo, con curvas inferiores a 300 metros, con más de 60 túneles en poco más de 40 kilómetros de línea, o van a abrirse a una solución racional que posibilite el desarrollo industrial de Asturias? ¿Son ciertas esas conversaciones del Ministro de Transportes de la Autonomía asturiana con S. S.? ¿Son ciertas por tanto, las afirmaciones que se contienen en su boca en la prensa asturiana y que de alguna manera suponen un contentamiento para el pueblo de Asturias, o, por el contrario, todo es una inmensa farsa?

Sigo, señor Ministro. Mientras todo esto ocurre en el PTF, mientras se observan estas lagunas referidas a las principales autonomías españolas, en Madrid y Sevilla, en alta velocidad, que es algo bien distinto a construir una variante en la estrangulación de Despeñaperros, se anuncia por el Vicepresidente del Gobierno, y dos ciuda-

des con un tráfico de viajeros totalmente desequilibrado obliga a la solución de tráfico mixto, con todas las dificultades de explotación que ello conlleva. Señor Ministro, si usted ve cualquiera de los diagramas de tráfico de RENFE y prevé en ellos el diagrama de los trenes que en tres horas van a hacer el recorrido al que me estoy refiriendo, verá cómo un tren de mercancías cruza por lo menos seis trenes de alta velocidad. ¿Cómo es compatible eso, si los trenes no pueden parar más que en contadísimas estaciones? Pues en seis puntos distintos cruza distintos trenes de alta velocidad por razón de hacerla necesariamente compatible con las mercancías, si se quiere que esa línea sea mínimamente rentable.

Con este panorama se alzaron voces, la de nuestro Grupo entre ellas, preguntando por el ancho de vía a la hora de hacer una inversión tan costosa. No obstante ello, se decide mantener el ancho español por las razones que el Presidente de RENFE dio en esta Comisión el 1 de marzo de 1988, sin estudios que avalaran ninguna decisión. Las declaraciones de este señor son una perla. La solución —dice— es antiempresarial, antieconómica, etcétera y que si él dispusiera del dinero necesario para acometer este tema, lo último —es textual— que se le ocurriría sería aconsejar acometer el cambio de ancho de vía. Este señor sale hace pocos días en Televisión Española con enorme satisfacción, poco menos que diciendo: esto ya lo decía yo. No cuento el chiste del «ya lo decía yo», pero, señor Ministro, sigue de Presidente este señor. No es lógico. Y se decide también sacar un concurso internacional para la adquisición de 24 trenes de alta velocidad y 75 locomotoras para 200 kilómetros hora, cuando todavía no se había decidido el ancho europeo, el ancho internacional.

Así las cosas, en octubre, cuando se está a punto de decidir la adjudicación de este material, el Gobierno acuerda solicitar de RENFE el estudio del ancho de vía, con la decisión de cambio ya tomada, porque eso estaba claro. En diciembre, el Consejo de Ministros aprueba la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, —antes era sólo hasta Córdoba— con ancho internacional e iniciar la de Madrid-Barcelona-frontera, y no hay ni siquiera proyecto, ni figura en el PTF.

No se trata ahora de enjuiciar favorablemente o no la decisión del Gobierno de cambiar el ancho de vía español, sino de conocer por los representantes del pueblo español qué razones aparecen repentinamente en el Gobierno para tomar esta importantísima decisión, razones que se habían escapado a todo un equipo ministerial y a la Dirección de RENFE. ¿Cómo se ha pasado sin conocimiento del Presidente y Consejo de RENFE, en unos días, de una idea a la contraria, de forma tan urgente que se llegó sin tiempo al día de resolución del concurso de adjudicación del material de alta velocidad, cuyo pliego de condiciones técnicas no contempla el ancho internacional? ¿Cómo es posible que los Ministros de Transportes, Industria, tal vez Defensa y el Presidente del Gobierno sorprendan al Consejo de RENFE, ya reunido, pidiéndoles que contemplen con urgencia la adopción de la vía UIC, la vía internacional?

Tal vez por ello RENFE acepta hacer un estudio sobre

la nueva situación en el período de un mes, y no sólo lo acepta, sino que lo cumple, dando pruebas una vez más de ligereza e irresponsabilidad. Porque a nadie que tenga algo que ver con cualquier proceso técnico se la escapa que no es posible hacer valoración alguna en un mes de situación que se ha planteado, contraria a la que se había estudiado con detalle durante varios años.

¿Cómo es posible que se hayan mantenido sin anularse las bases del concurso de material ferroviario, mientras se adopta la decisión de variar el ancho de vía? Pero es que, señor Ministro, digamos que la guinda de esta inmensa tarta es aprobar en el último Consejo de Administración de RENFE, el 23 de diciembre, la adjudicación a ALSTHOM de los 24 trenes de alta velocidad y al consorcio SIEMENS de las 75 locomotoras, todo ello de ancho internacional, cuando sólo harán falta en 1992, como máximo, 12 trenes y 12 locomotoras para la nueva línea, el resto no será utilizable en la red española en 1992 y, como mínimo, hasta 1995 ó 1996 en la otra línea de ancho internacional prevista.

¿Por qué se ha mantenido el mismo volumen de adquisición, cuando las condiciones de explotación han cambiado radicalmente? Mientras se siguen estudiando ahora, con un período de tiempo más razonable, las varias alternativas de explotación que existen al introducir esta línea frontera-Barcelona-Madrid, Madrid-Córdoba-Sevilla, mientras esto ocurre, ¿qué instrucciones se dan a los fabricantes de material ferroviario? ¿Por qué esa prisa en encargar material a la industria extranjera si al tomarse la decisión de ancho europeo los plazos de suministro para una serie limitada descienden vertiginosamente? No se puede comparar el tiempo necesario para hacer un prototipo para RENFE «ex novo», que hay que probar después durante meses, que hay que transferir tecnología, etcétera, con el tiempo preciso para suministrar unas pocas unidades de las series que están circulando en Francia o en Alemania.

¿Cómo se explica que se esté probando con éxito el Talgo español y que este tren no esté considerado como solución a nuestro problema? ¿Qué previsiones ha establecido el Gobierno para potenciar una de las soluciones más avanzadas tecnológicamente en la industria básica española y perfectamente exportable a un montón de países, cuando en nuestra propia explotación ferroviaria vamos a tener miles de kilómetros de vía cruzándose con otros de alta velocidad y de distinto ancho que permiten que se aplique a ellas una solución técnica Talgo, que hace que los trenes, sin parar, puedan cambiar de ancho?

Y si hablamos, señor Ministro, del hilo de contacto catenaria se han hecho en profundidad los estudios necesarios para ensayar, por primera vez en España, la tensión de alimentación a 25.000 voltios, con el más difícil todavía de la alta velocidad, cuando la red española no ha sido capaz de reducir a niveles normales los enganches producidos en la interacción pantógrafo-catenaria.

Total, señor Ministro, que ahora nos encontramos en la siguiente situación: el PTF no está en vigor en ninguno de sus términos: alta velocidad, nuevas líneas no previstas, ancho internacional, etcétera. No se sabe cómo se va a im-

plantar el ancho internacional en la red española y ya se han tomado graves decisiones al respecto. Es más, el señor Ministro en su intervención nos ha dicho que se estudiarían las consecuencias de la decisión tomada por el Consejo de Ministros. ¿No debería ser al revés, señor Ministro? ¿No deberían haberse estudiado primero las consecuencias y después tomar la decisión? Esto es algo completamente ilógico en cualquier empresa humana. No se sabe qué se va a hacer en 1992 y durante bastante tiempo con una gran parte del material que ahora se contrata, porque —repito— bastan doce trenes de alta velocidad y doce locomotoras de alta velocidad. En conclusión, debía de haberse empezado quizá con mucha mayor antelación y con unos estudios mucho más profundos. En estos momentos, no se sabe bien, de verdad, por qué se han tomado esas decisiones.

Segundo punto: La gestión de RENFE. Esto me lleva al contrato-programa. En el contrato-programa se establecen las cifras correspondientes en viajeros/kilómetro, tonelada/kilómetro, a 1987, y son falsas, señor Ministro. No lo digo yo, lo dicen las publicaciones oficiales de RENFE. Dicen: Viajeros/kilómetro, 14.189. Pues bien, en el año 1987, las publicaciones oficiales de RENFE dicen que los viajeros/kilómetro son 15.394 (medido en miles de millones, en unidades de tráfico). Y las toneladas-kilómetro, que en el contrato-programa se habla de que son 10.278; son, señor Ministro, 11.474,8. Esto no tendría demasiada importancia si se quedara en un mero cambio de cifras, pero sí la tiene cuando se establecen objetivos, porque ya están prácticamente cubiertos.

Se han tergiversado —no me atrevo a utilizar la palabra falseado— porque los niveles alcanzados en tráfico son mayores que los que se establecen como punto de partida. Obviamente se está mucho más cerca del punto de llegada del que oficialmente se establece en los documentos. En una separata que se hizo en «Cuadernos Trenes» para divulgar en plan, los trípticos que se reparten todos los años comparando datos, coinciden con las cifras que estoy dando, pero, en cambio, no coinciden con las que figuran en el contrato-programa.

Señor Ministro, vamos muy mal. La gestión de RENFE va muy mal. Veamos las cifras de viajero/kilómetro. En el año 1983, ascendía a 15.092; en 1984, eran 15.574; en 1985, sube algo, a 15.979; 1986, las 15.693, bajan las unidades; en 1987, 15.394, bajan; y en el año 1988 se dice que llegará a 15.618, es decir, menos que en 1986. En toneladas/kilómetro, 10.598, 11.645, 11.653, 11.291 —baja en el año 1986—; 11.474, y se prevén 11.632, menos que en 1985. Por consiguiente, el tráfico va mal, señor Ministro.

Hacer declaraciones triunfalistas afirmando lo contrario, aparte de que signifique utilizar la táctica nunca aconsejada del avestruz, es engañar a la gente. Está bien que eso se diga, por determinadas razones, en período electoral, pero cuando se está gestionando con rectitud, con luces y con claridad una empresa que proablemente es la más importante del país, hay que ser serio o, dar las cifras reales y no tergiversarlas haciendo que los objetivos de un contrato-programa estén mucho más cerca

de lo que están, porque, en definitiva, se están partiendo de unas cifras que no son ciertas, sino falsas.

Pero hay más cosas graves a propósito de la gestión, señor Ministro. Por ejemplo, la política de personal. Ahora mismo estamos en 50.000 agentes. El Presidente de RENFE presume del hecho de llegar a 46.000 y añade que tenemos la productividad más alta de Europa, lo cual es cierto. Pero ya lo era cuando teníamos 70.000 hombres. Al mismo tiempo, ¿no se le ocurre al Presidente de RENFE y a todo su flamante y numerosísimo equipo directivo hablar de la calidad del servicio, que está cayendo? Si quiere, señor Ministro, le enseño cómo se cambia las estadísticas; cómo, a través de las torres de mando, se cambia la numeración de los trenes dando la impresión de que llegan puntuales cuando no es así. Esto casi es más viejo que la tos, o tan viejo como la propia explotación ferroviaria.

Por otra parte, señor Ministro, hay en estos momentos 33 gerencias territoriales y 2.000 personas en la cabeza. En el año 1982 —es decir, cuando ustedes toman el relevo político— había 1.400. Hablan de la disminución del gasto, de la hinchazón de RENFE, al tiempo que se está prescindiendo de miles de puestos de trabajo, pero no sobran en la cúspide en donde de 1.400 se ha pasado a 2.000. No le extrañe, señor Ministro, que la psicosis que existe en el personal sea absolutamente negativa. Yo le invito a que profundice en esta idea porque efectivamente es así.

Recientemente ha habido una huelga de maquinistas. Señor Ministro, el tratamiento de esa huelga ha sido de escándalo. Ha habido actas de la Inspección de Trabajo que denuncian la infracción de los horarios en el personal de conducción (¡ojo! porque esto tiene que ver con la seguridad) y el nivel en los cursos de formación del personal de conducción; se le han cerrado como represalia los locales al sindicato convocante de la huelga; se ha suprimido la condición de liberados (hay documentos que lo prueban); se ha declarado ilegal esa huelga, «motu proprio» por RENFE; se sacan los servicios mínimos no por decreto, sino por orden ministerial y sin la antelación suficiente, con lo cual, lo que sería nulo sería esa determinación de los servicios mínimos; se hacen cartas de despido a los que van a la huelga y, en su caso, de renuncia de ejercer el derecho de huelga durante cinco años. ¡Es increíble que en el año 1988 estemos pretendiendo que alguien firme una carta renunciando el ejercicio del derecho de huelga durante cinco años! Señor Ministro, la democracia parece que no ha llegado ahí o que ha llegado y se ha estancado o se ha torcido. Hay que tomar cartas en el asunto. Mientras tanto estos días hubo 300 trenes de mercancías parados durante una semana. Catering Train, la empresa de restauración, no funciona y hace diez días que no se dan comidas ni bebidas en los trenes de RENFE y hay 700 trabajadores en estos momentos que ven peligrar su puesto de trabajo respecto a esta empresa.

La evolución de las previsiones sobre el valor de las inversiones no tiene nada que ver con lo que está escrito en los papeles. El Madrid-Córdoba, que está cifrado en 75.000 millones de pesetas, va a costar (ya se sabe en estos momentos en RENFE) más de 200.000 millones y no

se ha alterado para nada (aprovechando incluso estas últimas circunstancias) el Plan de Transporte Ferroviario.

La imprevisión sobre los problemas de alimentación en las subestaciones, que importan incluso más que la potencia de tracción, está absolutamente clara, es decir, es una cuestión que está en pañales. Acordémonos de la experiencia de Jereca que tuvieron que venir los argentinos prácticamente a decirnos que cómo teníamos la poca vergüenza de hablar del establecimiento de líneas a 25.000 voltios en Argentina, y de la creación de subestaciones cuando no teníamos ningún kilómetro con esa experiencia. Naturalmente, no nos llevamos ese concurso.

Señor Ministro, hace falta rectificar ese contrato-programa y hacerlo realista; conseguir que haya una paridad entre lo que se dice y lo que se hace, y dejarnos de triunfalismos. Había hace unos años un slogan en RENFE que se dirigía al pueblo español, diciéndole: «Ayúdanos a mejorar». Era una confesión de las muchas cosas que faltan por hacer en RENFE y una petición de colaboración al pueblo español. Pero para hacer eso hay que ser muy sincero y hay que decirle al pueblo español la realidad del ferrocarril, lo que no se está haciendo.

Termino ya, señor Ministro. En el artículo 177.3 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres se dice que la estructura organizativa de RENFE debe ser aprobada por el Gobierno, y no se está cumpliendo. En el artículo 178 se dice que el Ministerio de Transportes debe llevar a cabo inspecciones de los servicios de RENFE, y no se está haciendo. En el artículo 186 se preceptúa un control técnico y de eficacia de la gestión; y en el artículo 187, una auditoría y controles financieros y de gestión por parte del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Fundamentalmente, la filosofía de esa ordenación es crear el transporte intermodal y puntos de conexión entre los distintos modos de transporte en nuestro país. En el PTF se contemplan 11.000 y pocos millones de pesetas para esa finalidad. En un plan tan gigantescamente millonario se hace una reducida asignación de recursos para algo que constituye la vertebración más clara y lógica que tiene la Ley de Transportes. Luego, no se está cumpliendo, señor Ministro.

Termino ya y agradezco enormemente la paciencia de los Diputados y del señor Ministro por mi intervención.

¿Por qué no se procede en todo al revés? ¿Por qué no se hace primero un estudio del plan que se propone con sus objetivos? El PTF no vale para eso, señor Ministro. ¿Por qué no se estudian la viabilidad técnica y la económica, la aprobación por el Gobierno y por el Parlamento y, a continuación, el plan de adquisiciones y el plan de obra? ¿Por qué, señor Ministro? Esta es una ocasión que esperaba RENFE hace mucho tiempo y en estos momentos se está llevando a cabo sin control de ninguna clase, con un equipo de gestión que lo está haciendo rematadamente mal. Es una pena porque tiene el personal mejor que hay en España, un personal absolutamente entregado al ferrocarril.

Se habla de la nueva cultura ferroviaria. Es no saber absolutamente nada de las interioridades de esa empresa;

absolutamente nada. Hunden al personal, agigantan la cúspide de esa empresa y se toman decisiones (de las que, a lo mejor, inconscientemente el Gobierno viene a ser cómplice) en las que nadie entiende nada.

De repente, un Vicepresidente del Gobierno se cree con autoridad suficiente para echar por tierra la decisión del Gobierno en pleno y se alteran todas las circunstancias, pero no se tocan las bases de un concurso importante y se mantienen de pie cuando no se necesita ese material ferroviario para la alta velocidad.

Pues bien, señor Ministro, ese inmovilizado estará durante años en los hangares de RENFE y costará unos intereses muy importantes, todo lo cual lo pagará el contribuyente español.

Yo espero su respuesta, señor Ministro, pero no hoy pues, como Ministro, está prácticamente recién llegado a ese Ministerio, para rectificar una política demagógica, equivocada y que, además está falseando los datos y la verdad al pueblo español.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Sáenz Lorenzo, por diez minutos.

El señor **SAENZ LORENZO**: En primer lugar, deseo agradecer al Ministro de Transportes su segunda comparecencia en esta Cámara (la primera fue ante el Pleno, por lo que ésta es su primera comparecencia como Ministro de Transportes antes esta Comisión), en un momento oportuno desde nuestro punto de vista, puesto que el Gobierno acaba de tomar unas decisiones muy importantes de cara al futuro del ferrocarril en España.

Nos parece que éste es el momento adecuado para que se produzca la presencia del Ministro en esta Comisión con el fin de que nos informe detalladamente de la cuestión.

Más aún queremos agradecer la amplia documentación que nos ha suministrado, en particular respecto de la tecnología. Creo que es una documentación bastante completa e inédita y desconocida, por lo menos para este Diputado.

Bienvenido, señor Ministro, y gracias por la información que nos suministra.

Nuestro Grupo quiere señalar en este momento que mantiene los criterios que respecto del futuro del ferrocarril ya señaló cuando se discutió en esta Cámara el Plan de Transportes Ferroviario. Entonces se mostró partidario —y sigue siéndolo— de la potenciación del ferrocarril como modo de transporte, pero pensando también que debe potenciarse en aquellos tramos de la demanda en los que resulta competitivo. No sirve sustituir con ferrocarril transportes que se pueden hacer por otros modos, por carretera o mediante el transporte aéreo. El ferrocarril tiene una demanda que puede satisfacer con ventajas respecto de otros transportes, y es en ese tramo de demanda donde deben potenciarse al máximo todas sus posibilidades porque es donde el ferrocarril resulta competitivo.

Una vez más tenemos que decir que, desde nuestro punto de vista, defender el ferrocarril no significa defender su

omnipresencia para resolver todos los problemas del transporte.

El transporte entre dos aldeas muy próximas es difícil que el ferrocarril pueda competir con la carretera; asimismo, será muy difícil que pueda competir en largas distancias entre ciudades con el transporte aéreo. El ferrocarril tiene su tramo de demanda en el cual debe cumplir una función importante. Desde ese punto de vista, hay que encontrar el papel y la función del ferrocarril en el futuro de nuestro país. Hay que potenciar el ferrocarril en función de la demanda y de la competitividad que tenga con otros modos de transporte.

Hablamos en su momento de la importancia que el ferrocarril puede jugar en el transporte de viajeros diurnos intercity, exponiendo la importancia que en este tema tiene la alta velocidad; planteamiento que mantuvimos en el Plan de Transporte Ferroviario y que seguimos acentuándolo hoy porque las decisiones que ha tomado recientemente el Gobierno inciden en aumentar las cotas de alta velocidad que se plantean para el ferrocarril en nuestro país. Transportes nocturnos de viajeros mediante expresos. Importancia y papel capital del ferrocarril en el transporte de viajeros de cercanías.

Al mismo tiempo, hablábamos en las resoluciones del Plan de Transporte Ferroviario (que hoy podíamos recordar en esta Cámara, cuyo apoyo ratifica nuestro Grupo) de que también debe de jugar un papel importante el transporte de mercancías; en particular, de grandes masas a grandes distancias, potenciando los trenes puros y los centros de intercambio modal, los puertos, etcétera.

Hay que efectuar una importante renovación del material (contemplada en el Plan de Transportes Ferroviario), manteniendo el criterio, respecto de las tarifas, de adaptarlo a los costes, en particular para el transporte de viajeros.

Nuestro Grupo se quiere ratificar en estos momentos en las posiciones políticas que mantuvo en el debate del Plan de Transporte Ferroviario en esta Cámara, y desea señalar que las recientes decisiones que ha tomado el Gobierno, a las que se ha referido el Ministro en su intervención, suponen dar algunos pasos adelante respecto de las iniciales propuestas del Plan de Transporte Ferroviario, puesto que en ellas se plantea el transporte de viajeros con unas más altas cotas de velocidad, pudiendo competir en distancias, como la que existen entre Madrid y Sevilla o Madrid y Barcelona, con el transporte aéreo. Hoy se ha hablado aquí de tres horas de viaje entre Madrid y Barcelona. Pensamos que es un tiempo alentador y que plantea la posibilidad de que el ferrocarril compita con el transporte aéreo.

Es prudente que el Gobierno medite la decisión respecto a cómo se va a abordar el cambio de ancho de vía en el resto de la red, que se valore durante un período suficiente, que se pidan informes a la empresa explotadora, RENFE; y que, en definitiva, en su momento tengamos el conocimiento y el debate pertinente al respecto. Pero, consideramos que en estos momentos se ha tomado una decisión y que hay que evaluar las consecuencias que puede tener dicha decisión respecto de la renovación de toda la

red. También nos parece prudente esa decisión de pedir a RENFE los informes sobre cuál puede ser la manera en que se aborde el cambio de ancho de vía en toda la red.

Una preocupación de nuestro Grupo era y sigue siéndolo en qué medida se ve afectado el sector industrial de bienes de equipo ferroviario en la resolución del contrato de nuevas tecnologías de alta velocidad. Efectivamente, nuestro país no dispone de esas altas tecnologías, pero pensamos que en la manera de resolver el contrato se han tenido en cuenta en todo momento los intereses del sector productivo de nuestro país y las posibilidades que tenemos de asimilar esas tecnologías que están en desarrollo actualmente por parte de algunas empresas punteras del sector.

En definitiva, nuestro Grupo mantiene los criterios básicos que defendió en el debate sobre el Plan de Transporte Ferroviario. Piensa que las nuevas decisiones que ha tomado el Gobierno suponen dar pasos adelante respecto del futuro del ferrocarril en nuestro país así como de su modernización y, por tanto, las saluda positivamente. Asimismo, compartimos la prudencia en cuanto al resto de las decisiones en relación con la manera en que se va a acometer ese cambio de vía al ancho de vía europeo, que debe hacerse después de evaluar todas las consecuencias de la misma.

Finalmente, señor Ministro, como Diputado quisiera formularle una pregunta: cuál va a ser desde su punto de vista la repercusión que puede tener la decisión del Gobierno de modificar el ancho de vía en relación con esa vieja reivindicación que siempre ha tenido el Gobierno español de reapertura del ferrocarril de Canfranc.

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

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Por ampliar la posición del Grupo Socialista, señalaré que a dicho Grupo le interesa resaltar en estos momentos del debate (para contradecir posiciones que se han venido exponiendo por el resto de los grupos) que nos encontramos ante una situación no de cambio de los objetivos del Plan de Transporte Ferroviario —como bien ha explicado mi compañero de Grupo, el señor Sáenz Lorenzo—, sino ante una importante ampliación de sus objetivos, que ya en su día fueron revisados al alza en el debate que se celebró en Pleno en esta Cámara en el mes de mayo respecto del PTF. Recordemos algunas cifras que considero relevantes a la hora de proyectar esa ampliación. Indudablemente, esa ampliación de objetivos viene fundamentada en un hecho básico, cual es el cambio de ancho de vía. Pero, acordémonos de que entre las resoluciones aprobadas en mayo, la primera se refería a la necesidad de que se utilizara la construcción de una nueva variante en el trayecto Madrid-Barcelona, para fijar unos objetivos mínimos de reducción de tiempo del 40 por ciento respecto a la situación de partida.

Pues bien, si algo hay que decir en concreto es que en su día produjo discusión en esta Cámara que los objetivos del PTF respecto de la conexión de las dos conurba-

nizaciones más importantes del país, Madrid-Barcelona, eran insuficientes ya que los objetivos iniciales del PTF eran una reducción del 20 por ciento en tiempo. De 6 horas 52 minutos (que es el tiempo actual) se pasaba a 5 horas 28 minutos en los listados del folleto del PTF. En consecuencia, la resolución del Parlamento en Pleno fue incrementar esos objetivos. Hoy, el señor Ministro nos viene a confirmar que esos objetivos (que se ligan con el cambio de ancho y con la prioridad en dicho cambio en el trayecto Madrid-Barcelona) se plantean de forma mucho más ambiciosa para reducir el tiempo a tres horas, con lo cual pasamos de una reducción pretendida del 20 por ciento en tiempo a una reducción por encima del cien por cien. En definitiva, estamos haciendo bueno el objetivo de un ferrocarril que sea un elemento de transporte competitivo con el transporte aéreo en nuestro país. Pero, entre los demás objetivos importantes del PTF, se mantiene el que estaba previsto inicialmente, el de una reducción del 52 por ciento en tiempo entre Madrid y Sevilla —ya, en su día, en el PTF suponía el punto inicial en la cronología del Plan—; asimismo persiste el objetivo de cara al Madrid-Valladolid, que repercute en todo el norte-noroeste, y se está perfilando cuál es la solución idónea respecto a la variante del Guadarrama. Pero, se mantiene ese objetivo de poner Valladolid a una hora ocho minutos de Madrid, con una reducción del 58 por ciento en tiempo.

Por tanto, no se puede hablar, de manera coherente, de que hay un cambio sustancial de los objetivos que en su día se discutieron en esta Cámara y de que inicialmente el Gobierno previó dar un nuevo papel al ferrocarril como método de transporte en nuestro país pues esos objetivos se ven ampliamente desbordados al alza. Yo diría que el elemento esencial y prioritario es una nueva filosofía ligada al cambio de ancho de vía respecto de las dos grandes poblaciones a las que hay que servir en nuestro país o de esos 11 millones de personas que viven entre Madrid y Barcelona.

Hay que resaltar otras sugerencias que son importantes para el Grupo Socialista y que están pendientes de la decisión final, tal y como nos ha anunciado el señor Ministro, del Consejo de Ministros. Me estoy refiriendo al cambio de ancho generalizado para el conjunto de la red española. Nosotros sabemos —en estos momentos se está estudiando la complejidad logística que ese problema conlleva— que la decisión inicial lleva ineludiblemente, según el Grupo Socialista, a un cambio de ancho generalizado en la red. Consideramos que hay que fijarse objetivos ambiciosos para que la distorsión en el funcionamiento de la red general sea la mínima posible. Por tanto, hay que profundizar en el estudio de un cambio relámpago, a la hora de reducir las partes negativas respecto de la proyección territorial de ese objetivo de homologación de nuestra red general en el país con el ancho europeo.

Por consiguiente, habrá que resolver muchos problemas y será necesaria una recopilación de datos técnicos por parte de la Compañía y del Ministerio. Creo que hay que mantener los objetivos ambiciosos de disminuir la dispersión del funcionamiento de la red y que ese otro ob-

jetivo de homologación con el ancho europeo sea con efectos de cambio relámpago, para que distorsione, en términos territoriales, lo mínimo posible al conjunto de la red general del país.

Respecto de los otros objetivos de repercusión en el norte-noroeste, en el sur y en el corredor Madrid-Barcelona, se mantienen y se amplían sustancialmente en lo que es el eje Madrid-Barcelona; por tanto, la finalidad del PTF no se ve incumplida.

Quiero únicamente hacer mención a los problemas industriales referidos a la decisión de adjudicación de material móvil para la compañía RENFE. Creo que hay que felicitar al Gobierno por los ambiciosos objetos que se han alcanzado, que tienen que repercutir de forma muy positiva en el sector industrial de material ferroviario de nuestro país. Conseguir una reducción —ligada a la decisión del cambio de ancho de vía— entre el 7 y el 10 por ciento en los precios finales; conseguir que el 68 por ciento de la producción de los trenes de alta velocidad que se han contratado se vaya a realizar en España; conseguir que nuestro sector de bienes de equipo ferroviario se integre en un proyecto multinacional europeo de tipo industrial, como contraprestación de ese contrato, y la integración, por tanto, de MTM, de ATEINSA, de MACOSA, etcétera, en Alstom, y conseguir que la otra adjudicataria, Siemens, se responsabilice también de una parte importante de la solución industrial que aporte cartera de trabajo a nuestro país; conseguir todo eso sin haber puesto en riesgo los objetivos de criterios respecto a una competencia real entre los tres ofertantes importantes que están en juego, es algo, repito, por lo que creo que hay que felicitar al Gobierno.

Pienso que la claridad y la cantidad de datos que se nos suministran en este informe, respecto a la ponderación de los diferentes factores que han estado en juego, queda fuera de toda duda; me parece que pocas veces en un contrato de estas características se ha dado públicamente este volumen de información respecto de cuáles son los criterios y objetivos que han informado la decisión de adjudicación. Que eso vaya unido a una solución importante de tipo estratégico de integración de nuestro sector industrial de material ferroviario en un proyecto internacional que asegure su futuro estratégico, en un contexto de industria europea de material ferroviario, es un éxito importante que viene a corroborar una política que siempre tuvo este Gobierno, que es utilizar la capacidad de compra de nuestro sector público en beneficio de una estrategia industrial que ponga a nuestro país en términos de homologación con Europa.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar la palabra al señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, para contestar a las cuestiones formuladas por sus señorías.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Gracias, señores Diputados. He tomado buena nota de todas sus intervenciones, porque en todas ellas, además de pregun-

tas, se han suscitado también críticas o sugerencias, de las que, repito (aparte de que contaré con la transcripción de esta sesión), creo que he tomado nota. Consiguientemente, respecto a lo que son comentarios, observaciones o críticas, no daré respuesta a todas ellas, porque ya que estábamos hablando de ferrocarriles cogere una especie de estribo que me ha facilitado el señor Rebollo cuando decía que él sabía que no todas las cuestiones que se suscitaban hoy tenían que ser respondidas hoy, sino que, por el contrario, muchas de ellas requieren estudio, información complementaria, contar con datos y, naturalmente, nuevos debates o diálogos sobre estas materias.

Pero sí trataré (y no sólo por un deber de cortesía parlamentaria, sino porque considero que es adecuado y perfectamente posible hacerlo en el día de hoy) de dar respuesta a cuestiones que han sido planteadas por todos los señores diputados, que me parece que estoy en disposición de aclarar y que es conveniente hacerlo.

Seguiré, sin más preámbulos, con el orden de intervenciones que se ha producido, empezando por el señor Pérez Dobón. También me ahorro entrar en algunas cuestiones y utilizo nuevamente el criterio de autoridad, que reconozco, del señor Rebollo —aunque pienso que él no lo ha seguido en toda su integridad—, que decía que estamos hablando, en la mayor parte de los casos, de cuestiones técnicas y de gestión y no estrictamente ideológicas, aunque ciertamente, cómo no, las razones políticas e ideológicas influyen en estos temas como en todos.

Pero, como digo, pasando por esas consideraciones, en aras a la brevedad y refiriéndose a la intervención del señor Pérez Dobón, me centraré en los siguientes puntos. Primero, él hablaba de que nos estábamos centrandos exclusivamente en la alta velocidad. Creo que es evidente que no, otra cuestión es que sea un concepto muy atractivo de cara a su exposición al público y, consiguientemente, se produzca una mayor atención por parte de los medios de comunicación, pero no es eso. Por el contrario, en la documentación que he facilitado he podido poner de relieve que, por ejemplo, en material móvil las inversiones que está realizando RENFE en estos años, concretamente en 1988, superan con mucho a las inversiones que se están realizando en la alta velocidad. Puedo facilitar las cifras y si hay tiempo podemos insistir en ello.

Se dice que en el contrato-programa no se incluyeron las modificaciones acordadas en el Congreso para el PTF. Ni se incluyeron ni es necesario que se incluyan. El PTF, y está expuesto en su mismo documento, es un plan estratégico que contempla un horizonte hasta el año 2000, y ese PTF se va concretando en una planificación temporalmente más limitada que tiene por base los contratos-programa de cuatro años. Esto quiere decir que actuaciones que esté acordado incluirlas en el PTF no tienen por qué estar incluidas necesariamente en el primer período cuatrimestral del contrato-programa realizado en ejecución del PTF. Consiguientemente, las dos cosas son ciertas y no son contradictorias, no son incompatibles. Es lo normal.

Se ha referido al coste de las nuevas infraestructuras y ha dado por sentado que este coste se va a sufragar con

el presupuesto del Ministerio de Transportes. Creo que eso, señoría, no se debe dar por sentado, y sería una primera respuesta que afectaría a varias de las intervenciones que se han producido. Se están siguiendo los criterios y las directrices que estaban señaladas en el PTF (porque debo insistir en que estos criterios y directrices siguen siendo, a nuestro modo de ver, perfectamente válidos y los representantes del Grupo Socialista han insistido en esta idea), que eran las siguientes: Primero, la red y los servicios ferroviarios se adaptarán a las necesidades de la demanda, adecuándose a los avances técnicos del conjunto de los modos de transportes y prestando un servicio competitivo. Segundo, en la planificación y gestión de los ferrocarriles se dará prioridad a los factores económicos, evitando el crecimiento de los recursos públicos destinados a su explotación. Tercero, el ferrocarril es un modo de transporte que prestará sus servicios en régimen de concurrencia en el sistema de transporte. Cuarto, en los servicios de cercanías y regionales se dará un trato homogéneo a las distintas poblaciones. Se establecerán acuerdos con las Administraciones competentes. Quinto, en el medio urbano deberán separarse los beneficios derivados de cada inversión para el ferrocarril y para el conjunto urbanístico. Finalmente, la planificación ferroviaria se ajustará al siguiente esquema director: Plan de Transporte Ferroviario que es un plan estratégico a largo plazo, horizonte 2000; planes plurianuales a medio plazo, mediante establecimiento de contratos-programa; plan de empresa, planes que, complementados de los presupuestos, fijan con toda concreción los objetivos anuales de la gestión desde el punto de vista técnico y económico.

Este esquema que fija las directrices sigue siendo perfectamente válido, y estos criterios, cuando se producen demandas de si tiene que hacerse esta variante, este u otro trazado, si el tren tiene que pasar por este u otro sitio, deben tenerse en cuenta, y a mí me siguen pareciendo, con todos los respetos, señorías, perfectamente válidos. No hay que dar por supuesto, insisto, que el coste de las nuevas infraestructuras va a gravitar exclusivamente sobre los Presupuestos del Estado, porque estas directrices autorizan a que se pueda hacer de otra forma.

Se han referido también algunas de SS. SS. a decisiones tomadas por el anterior equipo relativas al ancho. Quisiera decirles, con todos los respetos, que hay que ser justos y pronunciarse con un criterio de equidad, porque las circunstancias en que se toman las decisiones no son idénticas y hay que considerar que en determinados momentos de situación económica de crisis, o de mayor penuria en cuanto a los recursos, las decisiones posibles no son las mismas que cuando las circunstancias cambian o se modifican. Consiguientemente, haría un llamamiento para tratar con mayor equidad decisiones que se tomaron en circunstancias que no eran las que tenemos hoy, pero con ello entraríamos en un requerimiento que se ha venido haciendo por varios de los señores diputados y al contestar a los primeros se da respuesta a los que intervinieron más adelante.

La situación en que nos encontrábamos respecto al ferrocarril era excepcional y difícilmente se puede presen-

tar una coyuntura semejante. Se está construyendo una línea de nuevo trazado para alta velocidad y teníamos que tomar una decisión sobre la adjudicación del material móvil. Al mismo tiempo vamos acumulando información —que se tiene ahora pero no hace tres años— sobre una posible extensión de la red de alta velocidad en Europa y hay que tomar en esos momentos la decisión sobre tendido del ferrocarril en sentido estricto; es decir, de colocación de las vías, lo que en el ferrocarril de Madrid-Córdoba comenzará posiblemente en el próximo mes de febrero.

En esas circunstancias parece adecuado, señorías —y yo creo que habrá que reconocerlo así—, el establecer una cierta cautela respecto a una decisión que sí que va a ser irreversible. Se toma esa cautela y se solicita una información, y cuando se habla de decisiones anteriores también podríamos decir, señores diputados, que para todos puede ser sorprendente, para mí desde luego lo es, que en nuestros ferrocarriles, en 150 años, no exista en ningún informe, ningún estudio serio y solvente sobre las repercusiones que tiene una decisión como esa del cambio de ancho de vía. Y no es, como ha presentado alguna de SS. SS., tomar una decisión y después ver las consecuencias, no. Lo que se pregunta justamente es sobre las consecuencias de todo orden, económicas, técnicas y de explotación de nuestra red de ferrocarriles, en el caso de que se adopte una decisión como ésta.

Pero nos encontramos con eso, señorías, y no se trata de echar la pelota de un lado a otro, ni de pedir responsabilidades de hace tres, diez, veinticinco, cuarenta, o ciento cincuenta años; el hecho real es que en ciento cincuenta años que lleva funcionando nuestro ferrocarril, con una polémica permanente sobre esta cuestión del ancho de vía, no contamos con ningún informe serio y solvente sobre las repercusiones que puede tener una decisión a ese respecto. Creo que si somos un poco consecuentes y vemos las cuestiones, como decía el señor Rebollo —no como ha hecho S. S., sino como decía que había que hacer—, sin apasionamiento y sin criterios partidistas o sectarios, sino viendo las cosas como son, el acuerdo que toma el Gobierno es, dadas las circunstancias, el más prudente y el más realista que se puede adoptar, dentro de una cierta audacia en la decisión que, efectivamente, comporta el horizonte de cambiar nuestra red en lo que al ancho se refiere. Se adopta una solución que, vuelvo a decir, es prudente y realista en las vías de nuevo trazado, que consiguientemente van a incidir menos en la explotación de lo que ya tenemos, porque va a ser, además, lo que suponga la conexión más rápida con la red que ya se está trazando en Europa, en ancho internacional obviamente y para alta velocidad. Eso es perfectamente posible hacerlo, y dado que se solicita un informe complementario, existe una predisposición obvia, con esa misma petición de informe, de ir más allá, aunque también es claro que si resultara que no es conveniente ir más allá, se puede detener la decisión y no sería ninguna inconsecuencia, no sería incongruente.

Alguno de ustedes se ha referido a otros modelos del exterior admirativamente. Si eso fuera así —y vuelvo a decir que la intención no es ésta— es perfectamente compa-

tible, se puede hacer y hay algunos países que lo han hecho. Han mencionado el caso japonés; Japón, que es una isla y que no tiene que conectar con nadie —aunque tal y como van, todo se andará y todo puede llegar—, tiene una red que es de ancho métrico. Cuando construyen el primer tren rápido —no de alta velocidad— Tokio-Osaka, lo hacen en ancho internacional y lo mantienen, como pasa ahora con la línea de alta velocidad París-Lyon, que es la única de explotación comercial de toda Europa. Cuando Japón construye esa línea, posteriormente decide ampliar la red de ancho internacional con trenes más rápidos y mantienen su red para trenes regionales en el ancho métrico. Si acudimos a modelos o ejemplos puede haber para todos los gustos y no son cosas inconsecuentes o que no tengan algún fundamento.

Vuelvo a señalar que la intención está clara cuando se solicita un nuevo informe a RENFE, en eso también ha habido alguna coincidencia, porque el plazo de un mes para un informe no es un plazo muy amplio. ¿Qué es lo que hace RENFE en ese informe? Hay que recordar que lo que el Gobierno solicita a RENFE es que le diga las consecuencias de todo origen si de adopta una decisión como la de cambiar el ancho en toda la red. Con esta demanda tan escueta, RENFE contesta adecuadamente y da tres posibilidades: Una, esa decisión quiere decir que se va a cambiar toda la red simultáneamente; dos, esa decisión quiere decir que se va a introducir el ancho internacional en la red de nueva construcción para alta velocidad y se va a mantener el resto; y la última, esa decisión quiere decir que se va a introducir el ancho internacional en las líneas de nueva construcción y, simultáneamente, y de una manera paulatina y progresiva, se va a ir reconvirtiendo el resto, por grupos, por sub-redes, de manera que no se creen islotes o se creen los menos posibles.

Los expertos ferroviarios que realizan este informe se inclinan diciendo que la solución más razonable a adoptar por el Gobierno es la última, la que ellos denominan solución mixta, consistente en la introducción del ancho internacional en las vías de nueva construcción y transformación paulatina y progresiva del resto de nuestra red, con un horizonte del año 2000. No sé por qué han salido aquí otras fechas, porque siempre en ese informe lo que se menciona es año 2000, coincidiendo con el horizonte temporal del PTF, con lo cual se produce la mayor concordancia posible respecto a las decisiones que ya estaban adoptadas. Eso es lo que hay hasta el momento y parece prudente que se requiera un mayor tiempo de reflexión y mayores estudios sobre la materia.

También hay algunas cosas que no tengo inconveniente en ponerlas de manifiesto ante sus señorías. Lo que en un primer momento es de una gran dificultad, de una casi imposibilidad —casi no tenemos medios, casi no hay posibilidades—, va a ser un auténtico caos para la explotación de nuestro ferrocarril. Según avanza el tiempo, y gracias a que verdaderamente tenemos expertos en la materia que van desarrollando y van imaginando nuevas técnicas, ahora resulta que sí que va habiendo cada vez mayores posibilidades a menor coste y con una ejecución más rápida de ese posible plan de reconversión.

Hablaba me parece un representante socialista de una operación relámpago. Ya hemos comentado que también hay ejemplos internacionales de operaciones relámpagos, aunque desdichadamente algunas de estas operaciones son muy relámpagos, porque en dos días transformar 20.000 kilómetros de vías no es posible en nuestro país, pero probablemente son posibles soluciones de transformación rápida que hay que estudiar con detenimiento y que requieren tiempo para acumular los medios, los materiales y los instrumentos de transformación rápida de esa red, de esa vía.

En cuanto al coste, vuelvo a insistir en qué parámetros nos fijamos para evaluar el coste de la transformación de la red, el coste del cambio de ancho. Si nos fijamos en una transformación pura y simple, manteniendo todo como está, ese cálculo de 20 millones de pesetas/kilómetro es acertado, es realista, corresponde exactamente a lo que costaría transformar nuestra red actual con algunas mejoras. Pero todo hay que decirlo, no es una transformación pura, es una transformación también con algunas mejoras, y eso cuesta 20 millones de pesetas/kilómetro.

Dicho eso, es lógico —y SS. SS. harían también esta consideración— que ya que nos vamos a meter en una operación de esta envergadura, resultaría un poco desproporcionado hacer una pura transformación del ancho sin introducir mejoras adicionales en nuestra red y en nuestro trazado, y, naturalmente, el coste depende de qué mejoras adicionales tratemos de introducir. Si vamos a hacer todo en doble vía y para alta velocidad, ya saben lo que cuesta, un promedio de más de 300 millones de pesetas/kilómetro. Entonces, entre el óptimo máximo doble vía con la señalización, con la electrificación y para alta velocidad, y el mínimo de transformación pura y simple del ancho, pues hay naturalmente un abanico de posibilidades, que es lo que requiere un estudio complementario. Pero insisto, el cálculo de cambio del ancho, sólo el cambio del ancho, es realista en 20 millones de pesetas, kilómetro, y contemplaría ese horizonte 2000. Eso es lo que sería el coste de la operación cambio de ancho, porque cualquier cosa que hagamos adicional son mejoras en el trazado, y en nuestras líneas férreas, que igual se hacen en un ancho que en otro, igual cuestan en un ancho que en otro pero parece conveniente aprovechar esa oportunidad y creo que en eso coincidimos.

También me gustaría dejar claro —naturalmente se han citado muchos temas— algo que se ha suscitado en todas las intervenciones, y es una línea general de coincidencia y de criterio de prudencia, de pragmatismo y de razonabilidad en todas las intervenciones, que también considero que es necesario destacar, y de ello, por supuesto, me congratulo. Creo que hay una coincidencia en que esta era una buena oportunidad para tomar una decisión con respecto al cambio de ancho, y creo que en eso hay un acuerdo generalizado de todos los Grupos.

Hay también coincidencia en que es una decisión prudente y razonable empezar primero por lo que ya se está construyendo en este momento, y seguir por la línea que sin duda tiene la mayor potencialidad en nuestro país, por la línea que más rápidamente nos puede acercar a co-

nectar con la red de alta velocidad en Europa. Y hay un tercer punto de acuerdo, y es que no nos podemos detener en eso, tenemos que hacer algo más obviamente.

Con estas tres cosas yo creo que es suficiente, aunque de algunas intervenciones pudieran suscitarse otras cuestiones, pero seamos un poco modestos —aunque se dice que somos prepotentes y arrogantes— y vayamos poquito a poco. Con esto yo creo que está bien, puesto que seguramente habrá mayor posibilidad de acuerdos más amplios.

En cuanto a los puntos concretos —y quizá con esta intervención previa ahorraré otras aclaraciones en otras intervenciones de señores diputados— el señor Fraile, también de la Democracia Cristiana, con una preocupación que le honra (cada uno tenemos la preocupación del lugar al que nos sentimos más próximos), ha insistido en lo de la nueva variante del Guadarrama. Como S. S. ha visto, está prevista una inversión para ello también en los Presupuestos de 1989. Esta variante, que es importante, que supone verdaderamente una actuación de las que se denominaban de ruptura para nuestro ferrocarril, sigue adelante. ¿Cuales son las previsiones de los expertos en lo que yo conozco, y no todo está perfectamente concretado y ultimado en sus últimos detalles? Pues la previsión es que en estos momentos esa variante, que en principio sería y se mantiene de Madrid-Valladolid, tiene un trazado posible que permite utilizar un tramo como tronco común para tres de nuestras grandes opciones en materia ferroviaria, un tronco común de unos 70 kilómetros aproximadamente que permitiría, por una parte, el acceso al noroeste (Galicia, Asturias, Cantabria), al norte directo hacia el País Vasco (Navarra, Cantabria, Rioja, obviamente las regiones atravesadas) y hacia Zaragoza. Eso es compatible con esa idea de dar la máxima celeridad y de obtener los máximos rendimientos en estas inversiones. Ese tronco común posible de unos 70 kilómetros para estas tres opciones parece en este momento —y vuelvo a decir que los detalles no están totalmente perfilados—, a juicio de los expertos, la solución económica más viable, porque la objeción que se le puede poner es que en un futuro nuevo trazado Madrid-Zaragoza-Barcelona esta solución incrementa en unos 45 kilómetros, en un eje similar, al actual por Guadalajara-Calatayud. Pero también, según los expertos, dada la tipología de la zona esto puede acortar de una manera considerable los plazos de ejecución en más de un año; 45 kilómetros no son demasiado sensibles en este trazado, equivaldría a esa velocidad diez minutos o menos, y, sin embargo, la economía que supondría contar con un tronco común, vuelvo a decir, que nos abra las posibilidades de tres accesos, parece que es suficientemente atractivo como para considerar esa posibilidad.

Obviamente, el tren de alta velocidad no puede estar concebido para un enlace como Madrid-Segovia; esto parece que está claro y no es necesario insistir mucho en ello. El tren de alta velocidad es un tren que tiene que competir con el avión, no con la carretera y, consiguientemente, las distancias mínimas para hacer viable y razonablemente rentable el tren de alta velocidad se situa-

ría en torno a los 300 kilómetros mínimo y tendría que tratarse de núcleos urbanos de gran volumen de población. Esos serían los elementos casi indispensables. Pero si se construyen estos nuevos trazados estas nuevas líneas férreas, la línea actualmente es susceptible de ser mejorada, lo va a ser y está previsto en los distintos planes. Por otra parte, esa descongestión, a pesar de que usted se ha mostrado un poco excéptico, sí que permite mejorar esas relaciones en cuanto al tiempo, en cuanto a la calidad y en cuanto a la comodidad de los viajeros. Naturalmente no puedo pronunciarme en este momento —es de esas preguntas que no tienen respuesta hoy— sobre las estaciones que va a haber entre Madrid y Valladolid. Pero si verdaderamente es un tren de alta velocidad lo que pretendemos, me imagino que la respuesta estará en la mente de todos y seguro que también en la suya, señor Fraile, porque es un hombre inteligente y sin duda sabe preverla.

El señor Camisón ha hecho referencia en su exposición muy detallada y muy pormenorizada, a múltiples aspectos, y yo me voy a detener (creo que seré fiel a su intervención) en darle respuesta a las distintas cuestiones, aunque vuelvo a decir que me excuso de algunos comentarios que son, naturalmente, muy libres de hacerlos, pero creo que no requieren respuesta en este momento. Se ha referido a los convenios con las comunidades autónomas y concretamente a los de la Junta de Andalucía y Cataluña. En general, señor Camisón, usted traía preparada su intervención y nosotros le hemos facilitado la documentación en este mismo acto, pero gran parte de sus interrogantes creo que tienen contestación en dicha documentación, a la que también me he referido al principio de mi intervención, al tiempo que me he excusado de entrar en algunos detalles por estar plasmados en la misma.

Sin duda, usted se refiere a la red arterial que está pactada con la Junta de Andalucía y también con el Ayuntamiento de Sevilla, de Jaén, y, seguramente, se pactará otra nueva para Córdoba ciudad, y, en el caso de Cataluña, para Barcelona.

En lo que se refiere a la red arterial de Sevilla, ya está en ejecución; la Dirección General de Infraestructura del Transporte ha invertido ya, en 1988, 4.425 millones; en la de Barcelona, bastantes menos, 520 millones; y hay compromisos de inversión de las otras administraciones públicas. Por supuesto, esta es una posibilidad abierta a todas las comunidades. Es más, dado que RENFE es un propietario de suelo muy importante en las principales áreas urbanas del país, esta situación facilita poder realizar transformaciones urbanísticas y, al mismo tiempo, mejorar la red arterial ferroviaria. En ese sentido, es una posibilidad abierta a todas las Administraciones locales y a todas las comunidades autónomas para establecer acuerdos o convenios de este tipo.

En la documentación facilitada se da contestación a la incidencia que ha tenido hasta noviembre, porque las obligaciones establecidas en el contrato-programa para RENFE no podemos evaluarlas en su total exactitud hasta que finalice el año y contemos con todas las cifras. Hasta noviembre, se han facilitado las cifras en lo que se refiere a infraestructuras para mejorar la velocidad en pun-

tualidad, señalando que en algún aspecto se ha producido un avance pero no el cumplimiento exacto de los objetivos del contrato-programa y de los demás indicadores de calidad, incluido también los resultados de explotación. Me remito a ello; le ruego que me lo permita, señor Camisón, para no hacer excesivamente larga mi exposición; le aseguro que está en la documentación que le he facilitado.

Se ha referido S. S. a cercanías y ello me facilita también hacer una declaración que es que en este momento, adoptadas decisiones que consideramos trascendentes e importantes pero que deben de ser seguidas en sus pasos posteriores por una mayor reflexión y unos estudios que requieren mayor plazo de tiempo, el deseo es concentrarse en el tiempo más inmediato, en las próximas semanas, en el transporte de cercanías. Seguramente, en plazo muy breve adoptaremos decisiones en lo que se refiere a los modos de gestión, al menos de algunas líneas del transporte de cercanías que nos permiten contar con una cierta experiencia para generalizar esa decisión de gestión autónoma, para, si efectivamente se consiguen los objetivos o los resultados previstos, tratar de extenderlo. Pero la atención será preferente al transporte de cercanías en las próximas semanas y meses para mejorar su calidad, pues es el más utilizado y uno de los que puede tener un mayor porvenir en el transporte ferroviario.

Se ha referido —aunque creo que no lo ha meditado suficientemente— a criterios políticos en la adjudicación del material móvil en RENFE. Desconozco por qué dice S. S. eso. Ahí están también los criterios que se han tenido en cuenta y, cuanto ha hablado S. S., del Instituto de Investigación Stanford, debo decirle que es justamente el que ha actuado para dar estos criterios técnicos, económicos, de valoración que se han incluido en la documentación, con todos los conceptos tenidos en cuenta y puntuados en el supuesto de las tres empresas, señalando que, cuando se refiere a alternativa 1, es la alternativa francesa; alternativa 2, es la alternativa alemana; y alternativa 3 es la alternativa japonesa. Ahí observará S. S. como se produce una superación clara de alternativa japonesa, a la que se ha referido en extensión, en los criterios técnicos, por las otras dos ofertas; una superación muy considerable, que, sin embargo, es inferir en materia de precios. Y considerando todo con esos criterios de ponderación que están ahí también incluidos, la alternativa japonesa quedaba detrás de las dos alternativas europeas en el conjunto de la oferta, tanto para trenes de alta velocidad como para locomotoras de gran potencia.

Hay que decir también que nuestros ingenieros ferroviarios tienen alguna experiencia en lo que se refiere al material de tecnología japonés, porque es quizá el de más frecuente uso en este momento y tendría mucho que decir, pero excluyo entrar en mayores concreciones en este momento.

En cuanto al acuerdo del Consejo de Ministros de Transporte de la Comunidad Europea, no sé qué acuerdo ha leído S. S. porque justamente ese punto que leía se refiere a líneas de ferrocarril y habla de la de Madrid-Barcelona-frontera, y habla de las líneas del Norte para Por-

tugal y de la conexión con la alta velocidad en España en la línea Lisboa-Evora-Elvas. Se menciona expresamente, no sé si es que se lo ha saltado S. S. o en su versión del acuerdo no está. Ha dicho que sólo había temas de carreteras.

Otra respuesta que puedo dar para intervenciones también de otros señores Diputados es por qué no se ha contado con Talgo. Puedo facilitar, aunque me da un cierto pudor, la carta que envía el Presidente o Consejero-delegado de Patentes Talgo, S.A. al Presidente de RENFE el 9 de junio de 1988, señalando que no pueden acudir a pesar de los requerimientos sobre esta materia, porque —dicho sea también como una constatación de la responsabilidad y de la seriedad de esta empresa— señala que no van a llegar a tiempo porque no pueden contar en las fechas previstas con posibilidad de atender a las prescripciones del contrato. Y señala también el programa que tiene el tren Talgo de experimentación —a alguna de las experiencias se ha referido S. S.— en Alemania, y tenemos constancia «a posteriori» de cómo ha alcanzado esas prestaciones.

Ciertamente, el tren Talgo es un magnífico tren, yo creo que podemos enorgullecernos de él y, además, va a solventar bastantes de los problemas que se nos presentan en el caso de que se adopte la decisión del cambio generalizado del ancho de nuestra red, porque es el tren que mejor resuelve la compatibilidad entre los dos anchos; es un tren magnífico; está al borde de alcanzar las prescripciones más exigentes para considerarse un tren para la alta velocidad y a medio plazo, sin duda, que es un motivo muy favorable, habrá que contar con el tren Talgo como un tren de alta velocidad. Hay que decir que esas prestaciones las ha obtenido en circuitos para esas experiencias en Alemania, arrastrado por una máquina adaptada de las locomotoras de gran potencia que vamos a adquirir, y ha llegado a alcanzar velocidades de 288 kilómetros/hora, muy próximo a la velocidad punta que tienen los trenes de alta velocidad. Es un tren magnífico y podemos contar con él, vuelvo a decir que para ese período de tiempo de compatibilidad sin duda es el mejor adaptado.

El señor Alvarez-Cascos trae en su exposición dos preguntas concretas: ¿existe alguna posibilidad de que perviva el ancho español en parte de la red? Si esa pregunta se considera como una constestación a que se va a marginar determinada zona porque no se haga, la respuesta es no; no existe posibilidad de marginación de ninguna zona. Sin embargo, tengamos en cuenta otros criterios no territoriales, sino sectoriales. Es perfectamente posible que se llegara a la conclusión de que no es necesario cambiar el ancho de vía en los trenes de cercanías. Es posible y entonces la respuesta sería que puede haber una parte de la red en la que no sea necesario cambiar el ancho. Podría ser. En este momento debo recordar que los «metros» que funcionan en nuestro país van con un ancho distinto al de RENFE y han funcionado perfectamente sin ningún problema.

En cualquier caso, si puede ser que de esta información —y estamos adelantando y quizá no sea lo más correcto— detallada sobre repercusiones se llegara a otra con-

clusión y es que lo menos afectado o lo que podría esperar en último lugar para una posible transformación fueran las redes de cercanías. En consecuencia, esperemos ese informe detallado, que habrá ocasión de debatir —también hago la oferta desde ahora y algo más—, pero si la pregunta se contempla como que alguna región o territorio va a quedar marginado de una decisión de este tipo, la respuesta evidentemente es que no existe ninguna posibilidad de esa marginación.

En segundo lugar, si existe la posibilidad de transformar el actual trazado de Pajares. Hay que referirse, naturalmente, a todo lo que tenemos aprobado hasta este momento y para otras decisiones ulteriores yo creo que también, lo más prudente, es esperar a esa información que tendremos ocasión de debatir en conjunto, para ver las distintas opciones con arreglo a esos criterios y directrices establecidos en el contrato-programa. Por supuesto que en las Conversaciones que he mantenido, creo que al menos en un par de ocasiones, con el responsable del Principado de Asturias en esta materia, me ha planteado esa cuestión de la variante de Pajares, que le preocupa, como veo que preocupa también a todos los responsables políticos asturianos.

Llegamos a las intervenciones del señor Vallejo, del PNV y del señor Oliveri de Eusko Alkartasuna. Me van a permitir también que, un poco con carácter previo, les diga a los dos que en el panorama que han trazado de crisis industrial, de destrucción de puestos de trabajo, de tasas de paro, etcétera, no hay ningún elemento de autocrítica con respecto a las fuerzas políticas o a las instituciones vascas; que todo parece que es responsabilidad del Gobierno central, a la vista del preámbulo de sus intervenciones.

Yo también pediría, con todos los respetos, alguna mayor prudencia en esos panoramas que se trazan porque respecto a la casi imposibilidad de que un inversor extranjero, en igualdad de condiciones, quiera ir al País Vasco respecto a otras comunidades o regiones de España, alguna responsabilidad tendrán también las fuerzas políticas vascas. No creo que esa situación sea toda ella responsabilidad del Gobierno central, dicho sea con todos los respetos, señores nacionalistas vascos.

No hay ningún criterio de discriminación; yo creo que lo han dicho muy bien sus señorías. Participaban de esta especie de acuerdo generalizado las intervenciones de sus señorías en lo relativo a la prioridad establecida y a la obligación de empezar por algo y, si hay que empezar por algo, que sea por aquello potencialmente con mayor tráfico y con mayores posibilidades de obtener rentabilidad de las inversiones cuantiosas que se exigen; pero eso no supone, en modo alguno, discriminación, exclusión ni marginación. Antes al contrario, estamos inmersos en un proceso en el que hay que tener en cuenta todos estos criterios.

En lo que se refiere muy estrictamente al País Vasco, porque se ha referido más en extenso a ello el señor Vallejo, puedo asegurarle que si está previsto en el PTF la construcción de la variante Bilbao-Vitoria, naturalmente eso sigue en pie y está afectado por la decisión, ya adop-

tada, de construir todas las nuevas líneas para alta velocidad con ancho europeo. Y si esta variante prevista, Bilbao-Vitoria, requiere alguna adaptación en su trazado, de acuerdo con los programas del Gobierno vasco, que ya han sido objeto de contactos, de reuniones y de negociaciones con técnicos de RENFE, podemos adaptar ese trazado a esas mayores conveniencias, siempre que conjuntamente quedemos persuadidos de que es lo más adecuado. Y si hay una posibilidad de anticipar las inversiones para dar una mayor celeridad a esta actuación, estamos abiertos a ello; no solamente estamos abiertos, sino que ya hemos hablado de ello con responsables del Gobierno Vasco, señor Vallejo, y esa posibilidad existe, porque en el contrato-programa estaba prevista la posible colaboración de las administraciones autonómicas para adelantar, anticipar o cooperar en esta construcción de infraestructuras y, por supuesto, nos movemos en esa posibilidad de acuerdo.

Coincido con lo que ha señalado el señor Vallejo, así como otros señores Diputados, que ancho europeo no es estrictamente alta velocidad; que hay que actuar de acuerdo con criterios de rentabilidad y que para lo que es obligado la alta velocidad es para la conexión de grandes ciudades populosas.

En los acuerdos obtenidos con las autoridades portuguesas, naturalmente, si en lugar de una conexión tienen dos, los portugueses están de acuerdo. Ahora, en cuanto a señalar prioridades para conectar con la alta velocidad, vuelvo a decir, que tanto en acuerdos bilaterales como por decisión también del consejo de Ministros de la Comunidad Económica Europea, la prioridad para conectar con la red de alta velocidad en la línea Lisboa-Evora-Elbas, tendría que estar acompañada, naturalmente, de una actuación nuestra Brazatortas-Badajoz para esa conexión; esa es la prioridad. Esa, exactamente igual que hablábamos antes, no excluye otras. Es cierto, naturalmente, que la mayor salida de mercancías por ferrocarril desde Portugal se produce por la línea de Fuentes de Oñoro, salida hacia otros países europeos. La petición obvia que nos han planteado las autoridades portuguesas es que la transformación de esta línea a ancho europeo la hagamos conjuntamente. Es una petición elemental, pero —vuelvo a señalar—, sin excluir ninguna otra posibilidad, la prioridad está establecida en ésta que acabo de señalar.

En cuanto a lo que ha señalado de la frontera de Irún y de la menor distancia al centro de la península, todo es verdad; vuelvo a decir que son datos favorables para realizar esa actuación, pero eso no excluye que la otra actuación siga siendo prioritaria y parece que en eso sí se ha establecido un cierto acuerdo o un cierto consenso.

El señor Oliveri, además de incidir en estos puntos, también se ha referido a declaraciones del señor Antolín. Es cierto que yo he conversado con el señor Antolín. Es más, además de conversaciones bilaterales, ha habido una reunión de la Conferencia de Consejeros de Transportes en la que han participado los de todas las comunidades autónomas, donde se han tratado estos planes y han sido informados todos.

Es cierto que existe la posibilidad de hacer esas actua-

ciones y de transformar la red. Efectivamente, si lo que hay ahora es un plazo dado a RENFE de seis meses y la decisión hay que adoptarla posteriormente, la decisión puede estar ejecutada perfectamente antes de 1995 en cuanto a transformación de la red y a conexión por Irún. Es perfectamente posible.

Vuelvo a señalar que, como en todas las cosas en las que hay que proceder por sus pasos, tenemos prevista una actuación en la que hay conformidad, que es una nueva variante Bilbao-Vitoria; hay una iniciativa del Gobierno vasco —que perfectamente puede ser acogida— en cuanto a su trazado, para que sea compatible con otras decisiones posteriores. Ese acuerdo es posible —prácticamente está ya apuntado—, y hay una iniciativa del Gobierno vasco para buscar un procedimiento de modo que, anticipando la inversión, podamos realizar esta variante antes de lo que estaba inicialmente previsto. Es también posible. Insisto en que las conversaciones a ese respecto están ya iniciadas. Consiguientemente —termino mi contestación al señor Oliveri—, no existe contradicción, es compatible en la forma en que le acabo de indicar.

El señor García Fonseca se ha excusado porque no podía estar presente. No obstante, voy a decir que el Estado sí está cumpliendo con el esquema financiero trazado en el contrato-programa.

En cuanto a FEVE, que es una de las cuestiones planteadas y que no había sido suscitada por ningún otro señor Diputado, debe decir que en este momento están iniciadas conversaciones con los responsables del Ministerio de Economía y Hacienda para llegar a una solución semejante a la del contrato-programa de RENFE para nuestros ferrocarriles de vía estrecha.

Respecto a la posible privatización, tengo que decir que hay distintas formas de denominar las cosas. No hay ninguna previsión en cuanto a la privatización de la gestión ferroviaria, pero sí —y me reafirmo en ello— existe la idea de estudiar una financiación privada de las infraestructuras de las que estamos hablando. Si hay ejemplos internacionales de que esto ha sido posible, nosotros pensamos que respecto a alguna actuación de la que estamos hablando también puede ser posible. Saben que para hacer el túnel y la línea férrea consiguiente que cruce el Canal de la Mancha se ha optado por esa solución. Se trata de un consorcio, con una aportación diversa de capitales, pero operando en régimen privado, el que está realizando esa obra. Posteriormente, como es natural, cobrará un canon por la utilización de la misma a los ferrocarriles que lo crucen. Creo que no debemos excluir ninguna posibilidad y que es interesante tratar de buscar vías que descarguen los presupuestos públicos de estas inversiones cuantiosísimas. Si estamos hablando de un ferrocarril que debe ser rentable, porque los criterios son esos, también digamos que, naturalmente, las tarifas del tren de alta velocidad tienen que serlo. No será en absoluto un ferrocarril subvencionado. Podemos planteárnoslo con ese criterio de rentabilidad.

En la resolución del contrato, todo el material móvil se adquirirá con ancho europeo. Con ello entramos en algo que planteaba con alguna insistencia, y no sin fundamen-

to, el señor Rebollo, por parte del CDS. De acuerdo con las previsiones para el ferrocarril Madrid-Sevilla pueden ser necesarios hasta 16 trenes de alta velocidad. Hay estudios con respecto a la carencia de las entregas y a la necesidad de la utilización. Naturalmente, las dos curvas no son coincidentes absolutamente en todo su recorrido, pero sí lo son bastante. Lo que queda claro es que si contemplamos un período como 1994, que es cuando se producirán previsiblemente las últimas entregas de todo este material, en ese año, sin duda, las necesidades que tendremos de material móvil de esta calidad serán mucho más altas que lo que hemos adquirido hasta este momento. Puede haber, vuelvo a decir, en todo ese recorrido algún desfase, pero es difícil también en un contrato de este tipo y de esta envergadura, que tiene que prolongarse en el tiempo, hacer que las curvas coincidan con toda exactitud.

Lo previsto en este momento —así se hizo en la programación inicial— para la única línea de alta velocidad que tenemos en construcción es que fuera compatible para trenes convencionales y para cierto tipo de transporte de mercancías. Esa es la previsión inicial, que tendrá que estar sujeta a la experiencia de la explotación de esa línea y a las consecuencias de todo tipo que se deriven.

Me he referido a la cuestión de Pajares. ¿Qué razones tiene el Gobierno para cambiar? Creo que lo he expuesto al principio de mi exposición. También me he referido al material móvil y al Talgo.

En cuanto a la preocupación del señor Sedó sobre si la previsión de 1994-95 se refería a algún tramo de esa red, tengo que decirle que me refería a toda la línea. La previsión es 1994-95, Madrid-Zaragoza-frontera. Algún tramo puede estar antes. Puede ser Barcelona-frontera. Sin duda va a ser Zaragoza-Lérida. Repito, yo hacía esa previsión de 1994-95 para toda la línea.

En cuanto al problema de la gestión de RENFE, sobre el que es explicable —no del todo justificable— que S. S. señor Rebollo, hable con cierto apasionamiento, he señalado en mi exposición —y en la documentación facilitada está dicho más en extenso— que llevábamos tres años en que se reducían las cifras de mercancías y de viajeros transportados. He señalado también que, de acuerdo con los datos que tenemos en este momento, en 1988 se ha corregido esa tendencia, y todo parece indicar que, tanto en mercancías como en transporte de viajeros, vamos a alcanzar las previsiones —y superarlas en alguna medida— establecidas en el contrato-programa.

En las cuestiones relativas al personal, por supuesto que comparto sus apreciaciones respecto a la calidad técnica y profesional de nuestro personal ferroviario, y con referencia a su reducción y a la productividad, me parece que ha sido una buena gestión de RENFE y que no es justa S. S. con algunas de las cosas que ha dicho. En algún aspecto concreto que ha mencionado, debo decirle que me ha sorprendido S. S., por ejemplo, respecto a la huelga de maquinistas. Quiero decirle aquí públicamente, no obstante lo dicho por S. S., que le agradezco la actuación desinteresada que ha tenido en esta materia porque sus esfuerzos de mediación han sido eficaces y dignos de agra-

decer. Es, por otra parte, el criterio de los responsables de RENFE. Es cierto que hay problemas con las empresas que se dedicaban a la restauración, que se están tratando de subsanar en este momento.

Finalmente, en cuanto a las intervenciones de los miembros del Grupo socialista, Sáenz Lorenzo y Mazarrasa, pienso que está claro que la comparecencia y el respeto a la Cámara es evidente, en cuanto que la decisión última en lo que se refiere al contrato de adjudicación del material móvil fue el viernes pasado, día 23. Contando con los días festivos en que estamos, no parece que sea una demora muy grande estar dando explicaciones en este momento, día 28; también está claro que la documentación puede ser ampliada; que, por supuesto, los criterios generales y básicos del PTF son perfectamente válidos, y que como en todo programa —tiene, vuelvo a señalar, el horizonte 2000— pueden ser necesarias adaptaciones o mayores precisiones.

En cuanto al aspecto concreto que planteaba el señor Sáenz Lorenzo del Ferrocarril Canfranc, sí hemos planteado en todas nuestras relaciones con las autoridades francesas la necesidad de que se proceda a la reapertura, a la comunicación de este ferrocarril por la parte francesa. Es más, lo que en un determinado momento pudiera considerarse como una atención, por otra parte obligada, pero quizá solamente como un deseo de atender a una petición razonable de unas autoridades y de unos representantes de una región respecto a esta vía de ferrocarril, cada vez pensamos que se trata de algo más y que es necesario para nuestro ferrocarril, sobre todo de cara a una posible decisión en la transformación del ancho, contar con una alternativa más de pasar la frontera pirenaica y eso hace más necesario todavía, si cabe, contar con un ferrocarril operativo. La decisión del Ministerio de Transportes y de nuestras autoridades ferroviarias es la de hacer lo posible para que ese ferrocarril sea operativo y, efectivamente, quede abierta la parte francesa para poder utilizarlo por entero.

No tenemos mucho tiempo, pero quería hacer hincapié en algo sobre lo que ha insistido el señor Mazarrasa, que es la solución industrial que propicia este contrato de adjudicación de material móvil. Pensamos que es altamente conveniente para nuestra industria ferroviaria y de equipo eléctrico y ha sido resuelto —no sé si esto se entenderá como prepotencia y arrogancia— con unos criterios ciertamente convenientes para nuestros intereses, en lo que a solución industrial se refiere.

El señor **PRESIDENTE**: Dada la trascendencia de la materia que estamos tratando, vamos a abrir un segundo turno para aquellos grupos que quieran intervenir, rogando a S. S. la mayor brevedad posible en sus intervenciones.

Tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: A mí la exposición que ha hecho el señor Ministro —tengo que reconocerlo francamente— me ha gustado. A mí este Plan de Transporte Ferroviario me gusta mucho más que el anterior. Comprendo

que S. S. no pueda decir que este es nuevo plan. Sin embargo, es un nuevo plan, afortunadamente, aunque, como es lógico también, ni el señor Mazarrasa ni el señor Sáenz Lorenzo lo van a reconocer, y cambia sustancialísimamente lo que ustedes mantuvieron hace unos meses en la Cámara.

Y si va por la línea, no la que se está filtrando a ciertos medios de comunicación, sino por la que ha indicado el señor Ministro aquí y que ha quedado plasmada en el «Diario de Sesiones», aun con matices, aun con diferencias en algunos puntos, va a contar con el apoyo de mi Agrupación en las materias fundamentales, aunque sigue habiendo lagunas y puntos discutibles evidentes.

Porque ¿qué es lo que ha dicho el señor Ministro? Ha dicho, en primer lugar, que se mantienen una serie de criterios, pero que el cambio de ancho con el horizonte del 2000 va a ser generalizado a toda la red actual. Ha indicado algunas excepciones expresamente, como es el caso de las cercanías, que puede ser un criterio a manejar, y puede que quede algún tramo de red muy marginal que no esté adaptado al ancho europeo, pero en el horizonte 2000 estará toda la red. A RENFE lo que se le pide es un informe sobre cómo se va a hacer eso con el menor trastorno posible, pero se le va a exigir que se haga eso, con colaboraciones, por supuesto, y ese es un punto que nos llena a todos de satisfacción.

En segundo lugar, no va a haber marginación de ninguna zona. También es un dato a tener en cuenta y creo que supone una rectificación con respecto a informaciones iniciales y también nos alegra que sea el criterio del Gobierno.

Ahora bien, no todo queda resuelto, porque hay un hecho evidente. Este nuevo plan supone un aumento muy sensible de la inversión. Si se manejan las cifras que ha dado S. S., confirmando las que han aparecido en los medios de comunicación, de que la línea de ancho europeo de alta velocidad con nueva infraestructura tiene un coste de 300 millones aproximadamente y el adaptar la red actual 20 millones, es claro que la variante de Barcelona-Madrid —por llamarla así—, va a suponer una inversión complementaria de 300.000 millones de pesetas. Pero también habrá que introducir modificaciones en otros tramos de la red. Luego de aquí al año 2000 la cifra de los dos billones cien mil millones de pesetas se va a ver sensiblemente aumentada, afortunadamente, a nivel de pesetas constantes de 1986, 1988 ó 1989, en el que nos encontramos.

Pues bien, como es una modificación importante, creo que sigue teniendo plena vigencia el que, bien por la vía que he anunciado antes de una Comisión permanente, bien por la vía que ha indicado el señor Sedó de una Ponencia constituida en el seno de esta Comisión, se haga un seguimiento efectivo. Porque hay que hacer un calendario sobre cuándo y cómo se va a ir adaptando la red actual al ancho europeo, en el que todos prescindamos de nuestras políticas de campanario, por una razón, porque a lo mejor los criterios de prioridades no son los mismos ahora que hace 50 años o en la época de desarrollo industrial del siglo XIX y hay zonas cuya salida de productos

hacia Europa hoy en día es mucho más rentable que la de zonas que históricamente exportaban a Europa y ahora en vez de exportar a Europa exportan al resto del territorio nacional. Son criterios a tener muy en cuenta. No quiero indicar puntos concretos, pero S. S. sabe que hay un volumen de tráfico agrícola que puede hacer pensar que hay líneas que estaban cerradas cuya actualización puede ser necesaria, imprescindible y rentable no sólo para el tráfico de viajeros, sino también para el tráfico de mercancías.

Por otra parte, quiero señalar también que como va a ser un esfuerzo inversor, pese a lo que ha dicho el señor Ministro de colaboración de la inversión privada (es un dato a tener en cuenta para el transporte de viajeros o líneas de alta velocidad y creo que puede ser una línea interesante a seguir), fundamentalmente del Estado, por vía directa del Ministerio o por vía indirecta de RENFE que, a su vez, va a ser nutrida por fondos del Estado, es muy conveniente que exista ese órgano de seguimiento parlamentario, que nosotros propusimos cuando se debatió el PTF y que, incomprensiblemente, el Grupo Socialista votó en contra. Es una idea que, sin ánimo de polemizar a toro pasado, sería bueno volver a considerarla, no con el ánimo de polemizar a diario, sino de hacer un seguimiento claro y constante de temas que interesan a todos y en los que es bueno que haya una cierta conjunción de opiniones sobre asuntos claves, como el que ahora se ha citado.

En cuanto a material de alta velocidad, únicamente quiero señalar que algún otro Diputado —no sé si ha sido el señor Camisón— se ha referido a unas declaraciones un tanto confusas del Presidente de RENFE ayer mismo —yo las oí en la radio— sobre la tecnología Talgo. Creo que hay que buscar —y no dudo de los criterios del Gobierno— la tecnología acreditada para implantarla a nivel de alta velocidad. El señor Presidente de RENFE, no sé si para quedar bien con Talgo, con el Gobierno, o con los demás, dijo que dentro de tres años Talgo iba a tener tecnología de alta velocidad. Vino a decir algo así. A mí me extraña, pero es lo que dijo. Si la va a tener dentro de tres años, hay que pensar si no hubiera sido bueno esperar a esta tecnología Talgo, pero si no la va a tener, sí se justifica plenamente la decisión del Gobierno. Porque lo dijo así casi textualmente. Esa es la única duda que me queda sobre este punto de la alta velocidad.

Quiero, simplemente, felicitar al Gobierno por haber rectificado su postura de hace unos meses y, en esa dirección, con los matices antes dichos, va a tener todo el apoyo de mi Agrupación.

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Si me permite, señor Presidente, quiero contestar a una cuestión suscitada por algún señor Diputado anteriormente y que ha sido reiterada ahora por el señor Pérez Dobón, porque así a lo mejor salvamos alguna otra intervención. Es esa sugerencia de que haya una ponencia o una comisión den-

tro de la Comisión que reciba una información más periódica o más cotidiana, sin perjuicio, por supuesto, de las competencias que corresponden al pleno de la Comisión.

Quiero decir que por parte del Ministerio de Transportes estaríamos encantados. Yo sugiero a la presidencia y al Grupo Socialista que se estudie alguna fórmula para que pueda haber un contacto —diríamos— más cotidiano con los representantes de todas las fuerzas políticas, sin perjuicio —vuelvo a decir— de las comparecencias o de los trámites parlamentarios que son los reglamentarios. No hay obstáculo por nuestra parte, si reglamentariamente es posible.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Por haber tenido que actuar hoy un poco en tropel, como decía al principio, debido a lo denso del orden del día y al sistema seguido en este debate, tengo que decirle, señor Ministro, que en muchos temas su actuación no ha sido clarificadora en absoluto. Tengo que decir las cosas como las siento. Por ejemplo, hay un tema que viene siendo caballo de batalla de esta Comisión desde siempre, porque se nos vino diciendo desde el principio —y consta además—, desde que se hizo el avance del TPF, luego en los debates del mismo y en las aprobaciones, y es que los beneficios afectaban a todas las provincias. Nosotros pedimos en varias ocasiones a su antecesor que nos hiciera un estudio de los beneficios que correspondían a cada provincia. Hoy se ha planteado aquí el tema de Segovia y otro día se puede plantear el de cualquier otra. Ahora con el nuevo titular de esta cartera vamos a ver si es posible conocer de verdad los beneficios de cada provincia, porque si no será una discusión que nunca acabaremos.

Cuando se planteaba el tema nosotros decíamos que, efectivamente, puede que hubiera algo de razón cuando se decía que beneficia a todo el país. Pero lo que estaba claro es que a algunas provincias las beneficiaba descomunadamente más que a otras. Este es un tema que todavía no está dilucidado y convenía que se aclarara. Concretamente hoy en el tema de Segovia, al igual que los demás, no se ha aclarado.

Respecto a que ha quedado absolutamente desfasado el Plan de Transporte Ferroviario, estriba en que S. S. ha intentado justificarlo en el sentido de que las directrices se mantengan. Usted ha sido tremendamente habilidoso al decir eso y no hablar de los objetivos. Uno de los muchos objetivos, por ejemplo, que marcaba el PTF era que Madrid y Barcelona había que unirlos con línea de ancho español y a una velocidad de 200 kilómetros/hora y ahora resulta que a estas alturas va a ser con ancho internacional y a alta velocidad. El cambio es sustancial. Ese objetivo es radicalmente distinto al anterior, y como este caso podríamos analizar un montón más.

Resulta que hoy no se ha aclarado gran parte. Yo me temo que quizá sea porque veo que S. S. a la hora de manejar conceptos, como la alta velocidad, con todo respeto

le digo que lo hace muy alegremente, lo mismo que cuando enjuicia mi opinión sobre el documento que nos entrega. Por cierto, lo estudié hace varias semanas y vi claramente lo que he dicho. Lo que he dicho es que la única acción que prevé gran velocidad es la seis, que es la línea Londres-Folkestone y Bruselas-Aquisgrán. Cuando se refiere a las relaciones con la península Ibérica habla de una serie de carreteras, habla de la M-30; y cuando habla de líneas se refiere a líneas corrientes, no a líneas de alta velocidad.

Ya se repite la historia porque en otra ocasión el tema ha surgido cuando hemos analizado el propio PTF. Insiste S. S. en que el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia va en el PTF con alta velocidad y el PTF no dice eso. El PTF dice que será a 200 kilómetros/hora. Por tanto, hasta que no nos pongamos de acuerdo o S. S. maneje el término «alta velocidad» con más exactitud andaremos siempre con un confusionismo permanente.

Ese confusionismo se ha extendido hoy a temas que yo he planteado y que aquí no se han aclarado. Por ejemplo, yo me voy de la Comisión y quizá estudiando los documentos que hoy me entregan lo podré aclarar, sin saber qué origen financiero o qué consignación tiene esa aportación tan importante para ferrocarriles que va vía gran exposición con motivo del V Centenario del Descubrimiento de América. Son muchos miles de millones de pesetas los que van a ese concepto, según el contrato con la Junta de Andalucía.

No se ha aclarado nada sobre la presencia de grupos permanentes de RENFE con otras comunidades. Intentaré ver en los documentos en qué provincias y en qué tramos se han conseguido los 200 kilómetros/hora. Usted me dice que está en esos documentos. Yo los veré, pero hoy a estas alturas, por más que lo he buscado no he encontrado eso que he intentado aclarar aquí.

Haré lo mismo respecto a la puntualidad, a los accidentes y a los resultados de explotación —a estas alturas ya se podría saber en qué dirección camina—, a las inversiones, al futuro de la red de la plata, al tema de la cláusula 21 que le hemos dado tanta trascendencia, que es la revisión posible de algo que está ya obsoleto, a la influencia del IPC, que es el que se programa con un tres para un cuatrienio, que es un tema que ya está completamente desfasado; los ingresos comerciales, con el optimismo con que se han marcado, ha quedado totalmente en oscuro; respecto a la deuda, a los gastos de mantenimiento, a los 29.000 millones que debe RENFE a las compañías eléctricas, a la privatización, al tema de las mercancías, a la descapitalización de la red secundaria, etcétera. Comprendo que hemos tenido que actuar un poco en tropel y que todo proviene porque estamos, a la vista de lo que está pasando en el último trimestre sobre todo, ante un voluntarismo yo creo que inmaduro del Gobierno frente incluso a otras posiciones de auténtico ridículo, como ha sido el caso del cambio del ancho de vía, no por S. S. sino por su antecesor.

Ha dicho el señor Ministro que lo que yo más o menos había comentado del Stanford Research Institute es justamente lo contrario. Estudiaré esos documentos, pero me

gustaría conocer el original para ver que hay una equiparación entre lo que dice el informe oficial del Stanford Research Institute y estos documentos. No creo que haya inconveniente en recibirlos, porque hace tres meses que se han pedido.

No se ha aclarado nada en absoluto sobre si existe o no, o si se ha tenido en cuenta la experiencia de 20 años que tiene la empresa japonesa, o la necesidad vital del contrato por razones laborales que tenía Alsthom de conseguir el contrato español, o qué papel ha jugado el propio Consejo de RENFE en la adjudicación de este contrato, o las noticias que se han venido publicando de la fusión de las respectivas divisiones ferroviarias de Alsthom y Siemens vía General Electric Company, empresa británica conectada, como sabe S. S., a la empresa alemana.

Nos aclara en otro momento, en un tono misterioso, que no van a realizar gran parte de las inversiones sobre los presupuestos y ahí termina su señoría. Nosotros podemos echar a rodar la imaginación y pensar en el FEDER. Podemos pensar en todo, ya que usted se ha parado en que no van a gravitar sobre los presupuestos y le ha dado un tono misterioso, que tiene cierta gracia, señor Ministro, pero que no aclara la situación.

Y nos quedamos estupefactos, señor Ministro, cuando nos aclara que no ha habido estudios serios respecto a la decisión para cambiar el ancho de vía en los últimos 150 años. Ni en los 150 años últimos, ni en 25, ni en dos ni en uno; luego entonces nos ha reconocido que se ha tomado la decisión sin un estudio serio. Eso es lo que usted ha reconocido al hacer esa aseveración. Lo que sí está claro para nosotros, que hemos seguido de cerca todo el debate durante el PTF, es que aquí se ha dicho todo lo contrario. Se nos ha dicho que esos estudios no eran necesarios porque la conveniencia del ancho español en este país era totalmente obvia. Eso se nos decía aquí hace muy pocos meses.

Cuando hemos sacado aquí la cifra, que no se creen los españoles ni algún miembro de esta Comisión, de los 20 millones/kilómetro, nos aclara —ya es algo— que es un mínimo y que el máximo son 300 millones/kilómetro. Pero es que la cifra que se ha dado en los medios oficiales y en televisión ha sido la mínima, la máxima no. Se ha hablado de la mínima y, por tanto, al haber difundido exclusivamente la de 20 millones y no la de 300 resulta que es actuar con cierta preparación para no dar a conocer la verdad.

Y ya para terminar, señor Ministro, ha habido dos temas que se han comentado respecto a las reacciones de los Gobiernos francés y japonés cuando se estaba ultimando la adjudicación del contrato, en el sentido de que ambos podían considerar el gesto como inamistoso. Yo creo que sería el momento, señor Ministro, de clarificar si esos comentarios han existido o no y de desmentirlo, en su caso.

Ha habido una preocupación constante durante mi intervención anterior respecto a qué niveles se va a llevar adelante este proyecto de la gran revolución ferroviaria en España. Se viene hablando de que quizá sea la solución mixta, que es por la que S. S. parece que se inclina

y que el Presidente del Gobierno en Montpellier prometió que será a nivel del año 2000. Pero también se viene comentando que existe un proyecto, y querría que me lo confirmara o desmintiera el señor Ministro, de crear, a la vista de esta situación, una filial rica de RENFE a base de agrupar todo lo que va a suponer el mundo de la alta velocidad española en los trenes, el Talgo y los Intercity, que serían los grandes beneficiarios de todo este programa del cambio del ancho y de la alta velocidad. Si esto fuera así estaríamos condenando a ciertas regiones españolas a ser malditas y a no tener ya recuperación social, ni económica posible.

Cuando se da en la referencia del Consejo de Ministros la aprobación del cambio de ancho, se dice que es exclusivamente en aquellas líneas de nueva construcción, y cita las de Madrid-Córdoba-Sevilla y Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Aquí volvemos a crear cierto confusionismo. La realidad, tal como la hemos entendido hasta ahora, es que en el caso, por ejemplo de Madrid-Sevilla, había un tramo nuevo que era el de la variante Brazatortas-Alcolea, y que el resto era una modernización del anterior. En el caso de la relación Madrid-Barcelona, había una variante nueva, aprobada a última hora, que era la de Zaragoza-Lérida y el resto era una modernización del anterior. Esta es la impresión que he sacado, pero me gustaría, ante tanto confusionismo, dejar claro que lo que el señor Ministro ha dicho es que es una, como dice la referencia del Consejo de Ministros, nueva construcción en los dos corredores, tanto el de Madrid hasta Sevilla, como el de Madrid a Barcelona, para que vayamos aclarando los temas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Desconozco las razones, señor Ministro, por las cuales no quiere dar respuesta a la pregunta de si considera posible realizar la sustitución del ancho de vía en el actual trazado de Pajares. Usted sabrá por qué le conviene dejar esa duda abierta en este momento.

Sólo me queda hacerle una sugerencia que ya es desesperada. Le sugiero que haga en tren, y de día, en alguno de sus viajes a Asturias, el recorrido León-Gijón, en cualquiera de los servicios que hay, y que analice si los objetivos que quiere respetar S. S. de que los tiempo de viaje se realicen a velocidades comerciales de 120 a 160 kilómetros por hora, con el PTF sin revisar, se pueden cumplir con el actual trazado.

En todo caso, mi consejo es que a los redactores del PTF los deje en León y que a los responsables del Gobierno asturiano los cite en Pola de Lena para hacer tranquilo y sosegado el recorrido y que usted mismo se quite la venda de los ojos.

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

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Quiero empezar di-

ciendo que no puedo aceptar las observaciones subjetivas del señor Oliveri sobre el Gobierno Vasco y sus incapacidades. Nos parece que éste no es el foro adecuado para esta discusión y que no es cierto lo que señala. Nos gustaría contestarle, pero como decimos que no es foro adecuado esperamos a otra oportunidad para hacerlo.

Estamos de acuerdo con el señor Sedó, representante de Minoría Catalana, en la trascendencia que tiene el cambio del ancho de vía. Otros parece que no la han dado tanta. A nosotros nos parece que es importante. Por eso hemos felicitado al Gobierno y nos congratulamos de ello.

Los representantes del Partido Socialista se han permitido hacer unas observaciones o críticas de lo que han dicho otros partidos. Estoy de acuerdo con el señor Ministro de que en principio no debe introducirse el tren de alta velocidad donde puede haber otro tipo de transportes en mercancías o en viajeros. Nosotros estamos de acuerdo que 400 kilómetros está admitido mundialmente como el límite del tren de alta velocidad, que puede competir con el avión.

En cuanto a mercancías, no hemos hablado ni de mensajeros ni de paquetería que pueda ir por este medio. Tanto los asturianos como nosotros hablamos de la industria pesada y de la salida de las mercancías. Además, creemos que las tasas de transportes de mercancías por ferrocarril en España son irrisorias comparadas con las que existen en Europa. Creemos que hay que potenciarlas. Con esto mejorarían las autopistas, no habría problemas en carreteras, etcétera, y hay que tender hacia ello en el transporte.

Sí me ha preocupado el que hayan dicho que se congratulan de que este contrato haya solucionado el problema de algunas empresas industriales. Yo tengo que decir que sí ha solucionado los problemas del INI, de ATEINSA, etc. Eso seguro. Luego el señor Ministro me ha tranquilizado cuando ha dicho que también ha solucionado los problemas de los bienes de equipo. El Presidente del INI ha hecho unas manifestaciones en las que señalaba que con esto queda resuelto el futuro para estas empresas. Yo quisiera saber —el señor Ministro lo ha apuntado y a lo mejor me lo puede confirmar— si pasa lo mismo con CONELEC, CENEMESA y CADEMESA. Nosotros tenemos correspondencia del presidente de Alsthom al Director General de Industrias Siderometalúrgicas en la que decía que si no tenían pedidos iban a cerrar Galindo, CONELEC y CADEMESA, rebajando el personal de 5.280 a 2.000.

Si el señor Ministro me puede confirmar que los problemas de bienes de equipo eléctrico están resueltos, igual que lo están los de las empresas del INI, me daría una alegría y una gran satisfacción a mí y a todo el pueblo vasco.

Por otra parte, le quería decir, señor Ministro, que me ha decepcionado y, además, creo que ha sido injusto. Primero, nos ha metido en el mismo saco del PNV y al señor Oliveri, con todos mis respetos para él. Usted debe saber que el señor Oliveri vino aquí con los votos del PNV, pero en este momento está en el Grupo Mixto, no está en el PNV. No me parece bien que nos meta en el mismo saco por esto y, además, porque mi partido ha pedido la com-

parecencia de S. S. y el señor Oliveri está tomando posición. Nosotros venimos con datos concretos a hacer, entre comillas, un careo entre usted y nosotros, y lo digo con toda cordialidad, para tratar de los temas que nos preocupan. Por favor, no nos meta en el mismo saco.

Ssgundo, no ha sido justo porque mi partido nunca ha dicho aquí ni en Euskadi que la culpa de la situación sea del Gobierno Central. Nunca lo hemos dicho. Nosotros hemos sido siempre responsables de los problemas que tenemos y los hemos reconocido aquí y allí. Parece mentira que usted a estas alturas nos diga eso. Yo he empezado diciendo, y esto le puede dar una idea de lo que le señalo, que los problemas que padecemos tienen, en verdad, y lo vuelvo a leer, su origen en la crisis europea y mundial que ha afectado de manera especial al conjunto de nuestra infraestructura industrial, otrora boyante, y que aportó al Estado parte de su vitalidad en este campo. Lo he dicho. No es el Gobierno central el que tiene la culpa. La culpa viene de unos problemas mundiales que nos han cogido con muchos huevos en el mismo cesto, y que se han caído y se han roto, y, por otra parte, la violencia.

Siempre hemos dicho que los primeros perjudicados de la violencia somos nosotros. Sabemos el problema que tenemos y lo hemos reconocido. Me imagino que usted se refería a eso ¡y nunca hemos dicho que toda la culpa sea de Madrid, ni hoy, ni nunca. Por tanto, no nos metan en un saco con lo que nos quieren dar a entender que nosotros planteamos ese problema, porque nunca lo hemos hecho. Señor Ministro, me duele, es verdad, y me duele porque tiene usted que leerse las actas de los debates que ha habido aquí sobre Euskalduna, sobre infraestructuras, sobre siderurgia integral, sobre empresas públicas, sobre todos los problemas que han existido. En todo momento hemos reconocido los problemas que padecemos y nunca los hemos hecho responsables absolutos de ellos. ¿Por qué nos dice eso ahora? ¿A qué viene eso, señor Ministro? Ha sido injusto.

Yo no puedo aceptar su interpretación de mis palabras a ese respecto, no puedo aceptarlo, se lo digo así de claro. Creo que es de hombría decirlo y, además, lo siento.

Lo más que hemos dicho, y continúo manteniéndolo, es que el capital privado puede ir donde quiera. Dicen que el dinero no tiene patria, se puede elegir el sitio donde se puede invertir. Yo no lo niego; otra cosa será la propaganda que se hace allí y que salimos en todos los medios de comunicación sólo con bombas y con muertos, que alguna cosa haremos bien también, pero eso lo vamos a dejar. Nosotros tenemos ese problema, el capital privado puede hacerlo; el capital público y estatal tiene sus obligaciones, eso lo hemos dicho en todo momento, y hemos manifestado que no queremos que sirva de coartada el tema de la violencia, que lo reconocemos y lo asumimos como una lacra para no hacer cosas que creemos que no se deben hacer. Defendemos nuestra parcela como consideramos que debemos hacerlo, para eso hemos sido elegidos, señor Ministro, y hasta ahí llegamos con todo lo demás. Por favor, no repita eso porque ha sido injusto. Nuestro partido nunca ha dicho eso ni aquí, ni allí, también lo repito.

Partiendo de aquí, señor Ministro, y con toda cordialidad porque creo que había que aclarar este punto, lo que me extraña es que a estas alturas volvamos con unos discursos que yo creía trasnochados y que no eran de este momento, porque creíamos que las situaciones y posturas estaban claras. Así lo entendía yo. Vuelvo a decirle, con respecto a la Y griega, que me ha dado una satisfacción. Dice que está casi resuelto y casi decidido que ese tramo Bilbao-Vitoria, que está incluido en el PTF, pueda trasladarse a una Y griega y que es posible esa modificación. Yo le voy a decir que aquí se han modificado y, además, con el apoyo del partido que sustenta, y no digo soporta al Gobierno, sino que apoya al Gobierno, se han realizado modificaciones en el PTF. Desde ahora, señor Ministro, le anuncio que para ayudarle en ese casi que falta, nuestro Grupo va a presentar con carácter urgente una proposición no de ley para que se decida como solución definitiva la Y griega, con una pata al puerto de Bilbao y otra a Irún y que una a través del corredor de Santa Agueda; usted conoce muy bien ese proyecto, y como lo tiene casi decidido igual le ayudamos con esa proposición y llegamos a un consenso con el partido mayoritario.

Por otra parte, lógicamente podría entrar en lo que usted dice sobre las nuevas líneas a construir, que, entonces, ya sería con ancho europeo si es que se modifica el PTF en ese sentido. Por otro lado, le reitero que he sido el más breve en todo. Tengo los tiempos tomados de todas las intervenciones, señor Presidente. **(Risas.)** Se han producido intervenciones que han durado desde 39 minutos pasando por 44 minutos, por 27 minutos, y yo he consumido nueve minutos treinta y cuatro segundos, y aquí ha habido intervenciones hasta de 44,05 minutos.

Solamente le quiero decir, señor Ministro, que ese ofrecimiento del Gobierno vasco si tenemos esa solución, y es lo que le pedimos, no lo eche en saco roto. Creemos que estamos ofreciendo soluciones positivas, que estamos siendo constructivos, que les estamos dando una solución clara que contemplan las leyes, que únicamente hace falta voluntad política de aceptarlo. Todavía ayer los guipuzcoanos pedían al Lendakari que liderara este tema; están preocupados, nosotros también. Señor Ministro, usted puede acabar con esta preocupación en este punto, acepte simplemente la Y griega, ancho europeo y el ofrecimiento que le hacemos que, además, usted sabe lo que presentamos quitando otras prioridades que tenemos. Nosotros con el cupo, si metemos en un sitio, quitamos de otro, o puede ser vía deducción. Por tanto, acepte ese ofrecimiento. No sea remolón, señor Ministro, se lo digo entre comillas y con toda cordialidad.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Oliveri tiene la palabra. Le ruego que sea lo más breve posible.

El señor **OLIVERI ALBISU**: Señor Presidente, voy a ser muy breve porque, además, tengo que coger un tren de baja velocidad hasta San Sebastián.

Me tengo que referir al señor Vallejo. Creo que el Gobierno vasco tiene que hacer dos cosas: una, gestionar bien las competencias y, otra, defender los intereses del

País Vasco ante el Gobierno central. Creo que éste sí es un tema a tocar de esta manera y por eso lo he tocado. Si ha tenido esa deferencia de mezclarnos o no mezclarnos, yo no sé con qué votos vine. Lo único que sé es que si llegamos a aguantar algo menos de donde estábamos, posiblemente quien estuviera en el Grupo Mixto sería el señor Vallejo y yo estaría en otro Grupo, cosa que ya pasará la próxima vez, pero vamos a dejarlo. **(Risas.)**

En cuanto a la autocrítica, coincido con el señor Vallejo. Creo que, realmente, es allá donde la tenemos que hacer, y nosotros sí la estamos haciendo. La estamos haciendo por la institucionalización del país, que hace que los recursos no se utilicen debidamente y porque tampoco se presentan soluciones como el plan económico a medio plazo, etcétera; pero si se refiere al tema del terrorismo yo creo que eso tiene que ser una de las razones para que, además, haya una ayuda todavía excepcional para el país, y lo que está ocurriendo no es eso. Estamos denunciando discriminaciones en cuanto a responsabilidades de la Administración central. Así, en inversiones, desde hace años estamos con una inversión del 2, del 3 por ciento, cuando aportamos el 6,24 por ciento. En cuanto a la defensa de nuestros intereses de cara a la Comunidad Europea, por ejemplo, en el ZIC, si, realmente, no hay inversión extranjera ¿cómo se va a producir dicha inversión si nosotros tenemos una subvención del 20 o del 30 por ciento cuando otros lugares del Estado llegan hasta el 40 y hasta el 70 por ciento de subvención? Lógicamente, irán allá donde haya más inversiones. Si, además, tenemos otras dificultades intrínsecas, todavía hay mucha más razón para ayudarnos más. También puedo hacer referencia al PNIC, que no se ha querido presentar. Creo que el señor Solchaga lo ha presentado hace dos o tres días, más que nada para poder lavar la cara ante una paralización de un plan que se había presentado en mayo o a últimos de abril. Esto por un lado.

Respecto a que hemos reconocido si existe discriminación o no existe discriminación, yo, desde luego, he denunciado que existe una discriminación, y continúo denunciándolo. Con esto no quiero decir que haya que eliminar otras redes de alta velocidad y ancho europeo, sino, sencillamente, que hay que dedicar más fondos. En concreto y telegráficamente, para resumir, diría que habría que construir más trenes y menos F-18, por ejemplo. Este sería otro de los temas a tratar.

En último lugar, señalaré que el señor Ministro ha sido mucho más prudente en cuanto a las posibilidades de que para 1995 tengamos la transformación de la vía hecha desde Madrid a Irún y que el tren sea o no sea de alta velocidad, a lo que se ha referido el señor Consejero. El señor Consejero lo ha dado por hecho. Me ha dado la impresión de que el señor Ministro no ha eliminado la posibilidad, pero ha sido bastante dubitativo a la hora de poder hacer una afirmación en este sentido. Quizá no exista contradicción, quizá no se atreva usted a decir que no, pero lo que está claro es que la confusión existe, creo que es bueno aclararla y que, en cualquier caso, si ustedes no actúan en lo que nosotros entendemos como prioridades del país, tendrá que actuar la administración de la Comu-

nidad Autónoma, y ahí existen fórmulas, y tienen que ponerlas en práctica por convenio o, si no, por descontado, del cupo. Y punto.

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

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, voy a ser muy breve, porque yo también estaba pendiente de un avión que creo que ya no voy a coger.

Señor Ministro, aunque yo he sido el menos afortunado en respuestas directas y he de dar las gracias al señor Presidente porque me ha sacado del pozo porque no estaba ni en un saco —permítame que a estas horas de la noche utilice estas expresiones—, yo quedo satisfecho, señor Ministro, porque en las respuestas generales que ha dado me ha contestado respecto a las empresas de tecnología nacional, a las que yo había hecho referencia en primer lugar, y también en relación con su respuesta sobre el nuevo contrato de material que para mí sólo queda dedicado al ancho europeo y, por tanto, no se dedicará a la red actual.

Tengo que hacer dos matizaciones. Una de ellas se refiere a que cuando usted me contesta que la línea Madrid-frontera es para 1994/95, y puede ser que el tramo Barcelona-frontera sea menor, yo le pediría que sería conveniente en algún momento dejar algún calendario más concreto en cuanto a la posibilidad de que el Barcelona-frontera fuese 93/94. Ya sabemos que no puede ser en 1992; es un tramo que puede entrar en funcionamiento en seguida, como el Madrid-Sevilla, no así los intermedios, que tienen más trabajo.

Hay un punto sobre el que usted en su respuesta ha insistido dos o tres veces y que prácticamente yo lo había sacado, pero creo que, quizá, se me ha interpretado mal o no me he expresado con la suficiente claridad. Me estoy refiriendo a la prepotencia y a la arrogancia, cuestión que yo he citado cuando indicaba que el debate de todos estos planes viene muy tarde, que estarían a finales del próximo año y prácticamente con esto se está llegando a una política de hechos consumados, que da origen a que puedan salir estas opiniones de que se está actuando con arrogancia y con prepotencia. Yo quisiera que esto no lo pudiéramos utilizar ni siquiera como excusa, ni que nosotros, como oposición, esgrimiéramos excusas de este tipo. Por tanto, yo pedía la ponencia. Yo he sido quien ha pedido la ponencia, porque creo que, si se permitiese cierto grado de participación en todo lo que se elabora, se podrían eliminar estas sesiones; usted ha dicho en un momento que teníamos muchas coincidencias, y es verdad. En sesiones de trabajo en Comisiones no tan maratónicas como la de hoy, posiblemente a la gente que realiza los estudios se le podrían decir algunas cosas que podrían ser recogidas y, después, no tendríamos estas discusiones.

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

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Gracias, señor Presidente. Trataré de ser casi telegráfico.

Señor Ministro, sinceramente es usted una buena persona. Yo he comenzado por decirle que mi crítica no iba contra usted, ni contra nadie, era a favor de RENFE; tan sólo he ejercido la oposición y con datos. Yo le diría que, a propósito de su intervención, con respecto a usted lo que tengo en estos momentos es esperanza, y eso es importante.

Puntualizando algunas de las cuestiones que usted ha tocado en su contestación, yo diría, primero, a propósito del contexto de las decisiones: conforme, pero, señor Ministro, de marzo a diciembre del año 1988 no hay tanta distancia como para poder hablar en el primer momento de una situación económica y en el segundo de otra. Es decir, creo sinceramente que eso es fruto de una improvisación y, en definitiva, de pocos y malos estudios, porque, repito, en marzo se nos sometió a nosotros el Plan de Transporte Ferroviario, con intervenciones del entonces Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones y del Presidente de RENFE, incluso de los cargos directivos de RENFE más relacionados con la confección del Plan, y las afirmaciones fueron tan rotundas, tan taxativas, tan absolutamente despreciativas para la oposición, que esto justifica el que a veces la oposición ponga un poco de calor en sus afirmaciones, porque, no es más que la resultante casi subconsciente de un estado anterior.

En cuanto a la adjudicación, no me atrevo a señalar que se haya faltado a la objetividad. Eso ni lo dije en mi primera intervención ni lo digo ahora; ta sólo señalo los siguientes hechos. Que el criterio de la Stanford, según mis informaciones, fue en un primer momento justamente que la oferta más ventajosa para RENFE, en conjunto, era la de Mitsubishi, la segunda la del consorcio Siemens y la tercera era la de Alstom. En la información que S. S. nos ha dado no se dice lo contrario de esto que estoy afirmando, porque los estudios y negociaciones se realizaron siguiendo los esquemas de la valoración multicriterio, desarrollada conjuntamente por RENFE y el Stanford Research Institute. De acuerdo, pero repito, mis informaciones iban en el sentido de la prioridad, al menos en un primer momento, y con los datos que se tenían, la estableció de otra forma Stanford.

Sobre la necesidad del suministro en cuanto a las unidades pedidas, su señoría ha dado una contestación, yo me quedo con ella; creo en la palabra de S. S., pero no me despeja totalmente mi criterio en este sentido, aunque sí atenúa la preocupación que al respecto tenía.

En cuanto al futuro, quisiera que la solución española Talgo entrase en las previsiones de RENFE; que también entrase la contemplación del tren de levitación magnética que están estudiando alemanes y japoneses; concretamente los japoneses, con la fórmula de los superconductores, que es tecnológicamente muchísimo más avanzada que cualquier otra del mundo y que permitirá, una vez que se supere el problema del frío, que el ancho de vía quede absolutamente priclitado.

Luego está el problema de la extensión a otros países de una tecnología que no teniéndola ahora, exceptuando Talgo, y completando esa tecnología de Talgo con otra que nos viniera de otras manos (francesas, alemanas o ja-

ponesas), pudiera abrir las fronteras de España en cuanto a la exportación de material ferroviario incorporando totalmente esa tecnología sin ningún tipo de «royalties», etcétera.

Siempre sostuve la idea de que sería más fácil obtener esto de industrias que no fueran europeas que de otras, por razones, evidentemente, de sentido común; cada uno tira para sí lógicamente los europeos tirarán por la defensa de sus intereses y por poner ellos el pie más fuertemente en el terreno industrial en los países, por ejemplo, iberoamericanos.

El Madrid-Sevilla, señor Ministro, será subvencionado, a pesar de ser una línea de alta velocidad. Eso también se ve con bastante evidencia. Y el problema técnico de la explotación mixta es grave; los alemanes, como sabe S. S., tuvieron una experiencia de este tipo y están saliendo de ella.

Sobre la gestión, le rogaría, señor Ministro, que leyese usted las afirmaciones hechas en sus comparecencias por los anteriores Ministros de su Departamento y comprendería entonces cómo la oposición tiene que poner énfasis en una serie de afirmaciones basadas en hechos, que han sido contradichas una y otra vez, a pesar de los hechos, y con un triunfalismo tremendo por sus predecesores. Luego, más que achacarme a mí el apasionamiento, le rogaría que hablase con sus compañeros y les dijera: «hombre, ¿cómo dijistes esto?», porque eso, evidentemente, no es cierto.

La huelga. Señor Ministro, no he hablado de mí ni de la huelga en sí tampoco. Mi intervención, si es que hubo alguna, no tiene importancia ninguna. Lo que me preocupaba, y me preocupa, es el tratamiento previo que se le dio a las peticiones de un sindicato, que no me parecen ni democráticas ni tampoco lógicas en una mínima estrategia y con un respeto hacia los demás; pueden conducir a radicalizar posiciones, y eso me preocupa. Ese talante, ese estilo hay que erradicarlo en el futuro. Es lo único que pretendía decir.

Termino, señor Ministro. Sería sangrante que se perpetuaran en España líneas con velocidades comerciales de 40 kilómetros-hora, como indiscutiblemente será siempre el Pajares, mientras que con TIL o sin TIL tenga el trazado y la línea que tiene ahora mismo. Usted, señor Ministro, ha abierto algunas esperanzas al respecto, yo quiero agarrarme a ellas, no sé como decírselo para que suene en toda su dimensión. Con toda mi alma, esa esperanza es algo más de lo que teníamos hasta ahora. Le ruego, señor Ministro, que siga usted hablando mucho con los representantes asturianos, tanto con aquellos que están institucionalmente ocupando puestos en la Administración asturiana, como con los Diputados asturianos, sean del partido que sean, porque todos juntos tenemos que darle a Asturias una salida —y nunca mejor dicho— para que no siga siendo esa región que ya era en la época de los romanos, que cuando se referían a aquellos montes que aislaban a Asturias del resto de España, hablaban de los montes firmísimos. Los asturianos no tienen la culpa de tener eso en el medio, pero sí le han dado mucho a este país, ¡mucho!, y en estos momentos, en pura justicia, les

corresponde el derecho —y correlativamente a la Administración central el deber de atender unas justas peticiones— de no quedar marginados.

Señor Ministro, repito, y le queda a usted sobre la conciencia: me agarro a esa esperanza, porque no la tenía hasta ahora.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sáenz Lorenzo.

El señor **SAENZ LORENZO**: Señor Presidente, brevemente, para señalar que nuestra intervención como Grupo Socialista no ha tenido ninguna intención polémica con otros grupos, sino que simplemente hemos pretendido señalar que buena parte de los criterios que mantuvimos en su día y que están reflejados en las propuestas de resolución aprobadas por esta Comisión del Plan de Transporte Ferroviario, siguen teniendo plena vigencia. Por eso me he referido a algunas de ellas de forma significativa, pensando, además, que las nuevas decisiones del Gobierno, que suponen novedades importantes, desde nuestro punto de vista suponen dar pasos adelante, no en contradicción con los que se daban y fruto —hay que decirlo— de una situación, desde el punto de vista económico, diferente, claramente diferente a la que se produjo cuando el Plan de Transporte Ferroviario dio sus primeros pasos; no cuando se aprobó por esta Cámara, sino cuando dio sus primeros pasos en el seno de la Administración.

Esa ha sido nuestra posición: decirles que nuestro Grupo, desde luego, está abierto a formar ponencia, comisión de seguimiento, o como se le quiera denominar, y también estamos abiertos a todas las soluciones. Lo único que pediríamos es que en esa ponencia, si se conforma, no sean asturianos todos los Diputados de los Grupos, porque ése es el riesgo que tenemos en esta Comisión, dicho sea amablemente y sin ningún ánimo de polémica.

Nada más.

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

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: El señor Ministro, en su respuesta al señor García Fonseca, se ha referido al objetivo de establecer un contrato-programa para el ferrocarril de vía estrecha en España (FEVE), en la cornisa cantábrica. Nosotros le pedimos al señor Ministro, como Grupo Socialista, que dentro de esa perspectiva de futuro no se descarte esa posibilidad. Creemos que estratégicamente hay que darle un horizonte a esa existencia marginal de un ferrocarril de vía estrecha en España, e integrarlo en la red general de RENFE, porque coincidiendo con los intereses que han explicitado los Diputados asturianos y vascos en esta Comisión, creemos que es en la cornisa cantábrica donde por vocación histórica —y en el futuro, por el peso de la industria básica, su economía es un elemento fundamental que necesita de infraestructuras para llevar sus productos a la frontera de Irún— precisan trans-

portes que los hagan económicamente viables en el mercado de exportación.

Nosotros estamos convencidos de que eso es imprescindible para Asturias y, en ese sentido, repetimos que el Grupo Socialista, en concordancia con los socialistas asturianos y cántabros, tiene como prioridad para Asturias, en su desarrollo estratégico, la necesidad de una salida de transporte de mercancías, integrado en la red general de RENFE hacia Irún; esa es la primera prioridad para el Grupo Socialista respecto a las necesidades de desarrollo de la cornisa cantábrica. Por tanto, creemos que hay que establecer una perspectiva de futuro para FEVE. En FEVE se han invertido 20.000 millones de pesetas en los últimos cinco años sin tener muy claro para qué y en qué contexto.

Creo que la situación de Galicia es diferente en cuanto a que los puntos industriales van a conectar con el resto de España y con Europa a través de la meseta, pero no es el caso de Asturias ni el caso de Cantabria, e indudablemente eso da un fondo a los problemas estructurales de la economía vasca. La economía vasca no se debe parar en Castro Urdiales, sino que tiene que buscar un fondo de proyección en el conjunto de la cornisa cantábrica, y estamos hablando de la integración del norte desde el punto de vista económico.

Para nosotros, socialistas del norte de España, y para el Grupo Socialista a nivel de Congreso de los Diputados, hay que buscar una perspectiva estratégica de facilitar una infraestructura de transporte de mercancías pesadas. No se trata de alta velocidad en la cornisa cantábrica, sino de la integración en la red general de RENFE, y eso, en estos momentos en que estamos hablando de anchos de vía, de cambios y de homologación de nuestros anchos para evitar los problemas de ruptura que se producen en los puntos singulares, debe permitir que ese contrato-programa que se está iniciando en estos momentos para FEVE, se vea en una perspectiva muchísimo más amplia de lo que necesita el norte de España para tener los recursos que den solución a los profundos problemas de declive que padece. En esto coincidimos con los Diputados vascos y asturianos, haciendo resaltar por enésima vez en el Congreso de los Diputados que para los socialistas el tema de Asturias tiene mayor prioridad en la salida al este. El tema podrá estar más resuelto y necesitará de mejoras, pero el problema de la salida al este desde Asturias no está resuelto; el otro tema existirá en mejores o peores condiciones, pero la salida a la frontera de Irún no lo tiene ni planteado. Esa es la prioridad de los socialistas del norte de España y del conjunto de la nación.

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Trataré de ir a alta velocidad y telegráficamente, que son dos competencias del Departamento a las que debo hacer honor contestando a los señores Diputados que han intervenido.

Muchas gracias al señor Pérez Dobón por sus palabras

iniciales de apoyo y afecto. Ya me he pronunciado sobre el órgano del que hemos hablado, ya sea ponencia, comisión de seguimiento, grupo de Diputados de las distintas fuerzas políticas más interesadas para tener un contacto más cotidiano, en la forma, vuelvo a repetir, que la Mesa de la Comisión y mis compañeros del Grupo Socialista vean como más adecuado, me señalo abierto.

La tecnología Talgo es perfectamente posible, señor Pérez Dobón, ya lo hemos dicho. En tres años puede disponer Talgo de trenes de alta velocidad y naturalmente es una complicación agradable del panorama actual. En este momento, me he referido a una carta que existe —aunque con un cierto pudor porque es una carta de una persona a otra—, disculpándose por no poder acudir —dicha persona— a este contrato, por la razón de ser una empresa responsable que no iba a poder atender los requisitos del contrato y, consiguientemente, desistían de presentarse, aunque lo habían estudiado inicialmente. Con las pruebas que han hecho es perfectamente posible que en unos pocos años, no muchos, Talgo tenga un tren de alta velocidad, y será una agradable noticia que naturalmente tendremos que contar con ella.

El señor Camisón me hace muchas preguntas —siento que no esté—, pero si yo le hago una serie de afirmaciones que contradicen cosas que se han publicado, no tengo que referirme expresamente a que están en contradicción con mi posición o con la política del Departamento; parece que es obvio. Va implícito, si hago afirmaciones que contradicen cosas que han dicho otras personas, que se han publicado, o que manifiestan que se han pronunciado, evidentemente están desmentidas con esas afirmaciones. Que una inversión en infraestructura beneficia más a unas provincias que a otras, es tan obvio que casi no hay que meterse en ello. Por supuesto, no veo que eso sea nada malo; si todas las inversiones en infraestructura tuvieran que beneficiar proporcionalmente y de manera igual a todas las provincias sería imposible hacerlas. La posibilidad de que estos acuerdos que se han logrado con otras comunidades autónomas se extiendan, lo he dicho antes y lo reitero, existe.

También se ha referido a ello el señor Rebollo. Insisto en que yo no conozco —y creo que no existe— ningún informe del Instituto Stanford distinto de éste que les he facilitado. El Instituto Stanford ha dado sus criterios para proceder a una selección de forma objetiva y no ha habido ningún otro pronunciamiento. Si alguien ha publicado que lo hay, habrá que saber quién es ese alguien. Desde luego, que yo sepa, no ha habido ningún otro pronunciamiento del Instituto Stanford distinto de éste.

Yo procedo de buena fe, y presumo que los demás también, y si tratamos de establecer cual es la repercusión en cuanto a coste del cambio de ancho, insisto, es como máximo de 20 millones de pesetas kilómetro. Esa es la repercusión del cambio estricto; si de lo que estamos hablando es de construir un nuevo ferrocarril con el ancho europeo, con el ancho internacional, o con el ancho métrico, tiene otro coste. La repercusión en más del cambio de ancho es ésa y no otra. Lo que he dicho y reitero es que parece que es rentable y presentable el que, aprove-

chando esa operación de cambio de ancho, se hagan otras cosas, pero eso no es repercusión en mayor coste del cambio del ancho.

El señor Alvarez Cascos dice que desconoce por qué no me pronuncio más tajantemente en el tema de Pajares. Quizá, señor Alvarez-Cascos —y también se lo digo al señor Rebollo— para no caer en algunos de los defectos que ustedes mismos han criticado aquí. Me parece que es necesario proceder, y me he referido a que hay un informe que tenemos que ver, sobre cuales tienen que ser las repercusiones de todo orden, y lo hablaremos conjuntamente, pero es obvio que aquí no podemos estar improvisando soluciones técnicas.

Yo no me pronuncio tajantemente en contra, ni digo que eso no se vaya a hacer, lo que digo es que hay que esperar a los informes y proceder naturalmente de acuerdo con criterios de racionalidad, de prudencia y económicos en cuanto a las inversiones. Ustedes en algún caso han criticado que no se proceda así, pero yo trato de ser consecuente con ese criterio general.

En cuanto al señor Vallejo, tengo que decirle que tiene bastante razón, aunque no toda en la crítica que me ha hecho. Tiene toda la razón en cuanto a que yo me haya referido, un poco «totum revolutum», a su intervención y a la del señor Oliveri. Le pido expresamente disculpas, porque no tenía nada que ver una intervención con la otra. Ahora bien, déjeme que me duela un poco (que en eso sí tengo razón) de que S. S. se haya referido a que lo tenía escrito. Dice usted que la crisis industrial del País Vasco y las inversiones son reflejo de la crisis mundial, de la crisis europea, etcétera. ¡Por supuesto!, pero no sólo eso. Creo recordar también —si no ha sido así reitero respecto a este aspecto parcial mis disculpas— que ha habido una referencia concreta a que era responsabilidad del Gobierno central, y ninguna a las responsabilidades internas. Si no ha sido así, reitero mis disculpas. De todas formas, constará en el «Diario de Sesiones». Si quiero dejar constancia de que hay una responsabilidad del Gobierno central, que yo no rehúyo. Pero quizá conviene, cuando se habla de responsabilidades del Gobierno central, hablar también de las otras y explicarlas mil veces, como dice el señor Vallejo. De todas formas, repito que no tiene nada que ver una intervención con la otra. Le pido disculpas si no ha sido exactamente ése el tenor literal de sus palabras, y coincido con las aclaraciones que ha hecho.

En cuanto al tema concreto, debo insistir en que me parece que hay que ir con cierta prudencia y, desde luego, no tomando decisiones que perjudiquen alternativas que pueden ser las más fundadas y que son las que usted patrocina eso es perfectamente compatible con lo que estoy defendiendo. Estamos decididos a dar esos pasos. Naturalmente, hay que perfilar detalles. Aquí no estamos cerrando todas las perspectivas que tiene una actuación de este tipo, pero tengo que decir que veo grandes posibilidades, que naturalmente tendrán que ser objeto de un acuerdo de carácter general, que está previsto en el Plan de Transporte Ferroviario, y que tanto la realización de esa variante, que es muy importante, como la transfor-

mación en su día del ancho de vía tendrán una incidencia muy principal en las líneas férreas del País Vasco. También existe la posibilidad de adelantar la ejecución con alguna fórmula de financiación que se nos ocurra conjuntamente, y ha habido alguna iniciativa del Gobierno vasco de llegar con rapidez a ese acuerdo que yo veo muy posible. Habrá ahí un marco de entendimiento y una actuación importante y concordada.

Le pido también disculpas al señor Sedó, porque es verdad que le he respondido en algunas de sus intervenciones anteriores sin citarle, pero me reitero en las otras precisiones que le he hecho. Estoy seguro de que las intervenciones del señor Rebollo son a favor de RENFE, pues se le nota. Esto de los ferrocarriles deja huella.

Aparte de admitir lo de las circunstancias para adoptar una decisión —lo cual le agradezco—, habría que tener en cuenta a las personas que me han precedido en estas responsabilidades. Podremos criticar mucho el PTF o al contrato-programa en aspectos parciales, pero están ahí. Fue una decisión bastante audaz en su momento, señor Rebollo. Usted ha dicho que es una oportunidad única porque permite relanzar unas posibilidades al ferrocarril que antes no se veían. Ese es un mérito que tienen mis predecesores, señor Rebollo, porque comprometer importantes recursos, públicos y privados —públicos fundamentalmente—, para el desarrollo del ferrocarril, con el PTF, fue una decisión audaz que no estaba en línea con lo que estaban practicando otros países, algunos más desarrollados que el nuestro. Usted que conoce el tema de los ferrocarriles mucho mejor que yo sabe que países de gran potencia económica e industrial mayor que la nuestra no habían ni han tomado todavía una decisión como ésta de favorecer el transporte ferroviario.

Consiguientemente, puede haber necesidad de rectificaciones parciales, de completar, añadir, adaptar, o modificar, pero hagamos también justicia respecto a esa decisión inicial que nos permite estar discutiendo ahora de detalles o de cuestiones concretas. La vía —hablando en términos ferroviarios— está abierta; la abrieron otros, ellos.

Insisto en lo de las adjudicaciones con los criterios del Instituto Stanford. En cuanto a lo del suministro, también se lo digo con esa salvedad. Se ha establecido alguna cautela y puede haber algún desfase en el período de ejecución del contrato. Pero, al término de su cumplimiento, las previsiones son que las necesidades eran mayores.

En cuanto al futuro de la decisión Talgo, parece que coincidimos. En lo referente al tren de levitación magnética, le confieso mi ignorancia, señor Rebollo.

Respecto a la extensión de nuestra industria a otros países, creo que está garantizada. La partición de la tecnología ALSTHOM y en menor medida, de SIEMENS. Se hace sobre la base (es un área que no es de mi competencia directa, pero me preocupa y me he interesado por ello) de un gran consorcio ferroviario europeo que podrá también exportar sus productos. Por poner un paralelismo, sería como Renault España: El material que fabrica lo

puede vender y exportar libremente fuera. Dentro de la estrategia de estos grandes consorcios europeos, está claro que piensan que nosotros tenemos más facilidades (por obvias razones) de incidir en determinados mercados, concretamente en Sudamérica y en alguno más, que sin nosotros (consiguientemente, esa posibilidad de la industria ferroviaria y eléctrica española no es solamente para el mercado español, sino también para otros.

En lo que se refiere a la industria de equipo eléctrico, he dicho que esto salva a esa industria, pues de lo contrario inexcusablemente se hundiría. Esto no quiere decir esto, señor Vallejo, que se vaya a mantener tal cual. Salva a la industria, permite que esa industria pueda continuar y tenga unas posibilidades. Pero no interprete mis palabras como permanencia de las factorías sin ninguna modificación, con sus plantillas exactamente iguales, pues yo no he dicho eso. Hay que ser realistas atender cuál es la situación de verdad.

El señor Camisón se ha referido a los objetivos y manifestación que yo muy hábilmente hablo de las directrices pero no de los objetivos. En las páginas 17, 18 y 19 del folleto que manejamos están, y creo que vigentes, los objetivos. Podemos discutirlo, pero en mi opinión están vigentes.

El señor Mazarrasa ha insistido en FEVE. Le he contestado que esa negociación ya la han comenzado responsables del Ministerio de Economía y Hacienda. Exactamente igual, a pesar de la lógica impaciencia y deseos de obtener una respuesta más contundente (que por un elemental sentido de prudencia política no debo de formular), me tengo que pronunciar en el sentido de si la solución de FEVE es o no la integración en la red de RENFE. Yo creo que éste no es el lugar para improvisar soluciones o para prejuzgar una u otra solución. Dejémoslo abierto de acuerdo, con este trabajo que se está llevando a cabo. Si querría tranquilizar a S. S. respecto a que se presta atención para resolver los problemas de esta red de ferrocarriles más reducida y de darle una solución lo más adecuada posible, no dejándola olvidada.

Muchas gracias.

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

Llegamos al final del largo debate en esta semana, poco usual para celebrar reuniones de Comisión. Pienso que ha sido positivo con el contenido de la que hemos celebrado o con el de cualquier otra para tratar esta materia inmediatamente después de las decisiones del Gobierno al respecto.

Les confieso, señorías —dado mi pasado profesional cercano al señor Rebollo—, que me ha sido, en muchos momentos, difícil mantenerme pasivo y neutral en el debate al que estoy obligado. Pero, solamente deseo hacer un posicionamiento sobre una materia que no se ha tocado en el debate, como reflexión y como reto hacia el futuro. El reto y la responsabilidad que se plantea a las entidades relacionadas con estas materias en cuanto a mantenimiento, conservación y cuidado de activos tan costosos, tanto en material como en instalaciones fijas y de con-

tenido tecnológico, como los que se van a emplear en este Plan de Transportes Ferroviario. Debemos estar a la altura de las circunstancias en ese aspecto.

Simplemente, deseo decir a SS. SS. que se les comunicará por escrito un acuerdo de la Mesa para que designen Ponentes para la Ponencia especial que se ha constituido en relación con la proposición no de ley que se aprobó en la Comisión sobre arrendamientos en zonas turísticas, con el fin de que cuando nos reunamos de nuevo en febrero, la Ponencia se pueda constituir lo más rápidamente posible y empezar a trabajar. Aunque les llegará la comunicación por escrito, antes de que se vayan, conviene que

lo sepan para que cuanto antes puedan cumplimentar este trámite.

Muchas gracias al señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, cuya presencia en esta Comisión es especialmente grata para este Presidente, que se honra con su amistad desde hace más de veinticinco años.

Muchas gracias a SS. SS. y a todos los Grupos. Feliz año 1989.

Se levanta la sesión.

Eran las diez y quince minutos de la noche.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961