



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1989

III Legislatura

Núm. 418

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENCIA DE DON ISIDORO GRACIA PLAZA, VICEPRESIDENTE PRIMERO

Sesión celebrada el martes, 7 de marzo de 1989

ORDEN DEL DIA

Comparecencia del señor Presidente de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, RENFE (García Valverde), para informar en relación con la elaboración de un informe de conversión de líneas a ancho internacional dentro del Plan de Transporte Ferroviario (PTF) (a petición del Grupo Parlamentario de Coalición Popular) (número de expediente 212/001660).

Preguntas a responder por el señor Subsecretario de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Pérez Touriño):

- Sobre comunicaciones por vía aérea de la provincia de Almería con Barcelona y Valencia (formulada por el señor Pérez Dobón, del Grupo Parlamentario Mixto) («B. O. C. G.» número 278, Serie D) (número de expediente 181/001153).
 - Sobre situación del servicio de Correos. (Formulada por el señor Martínez-Campillo García, del Grupo Parlamentario del CDS) («B. O. C. G.» número 278, Serie D) (número de expediente 181/001161).
 - Sobre criterios de valoración seguidos por la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) para la venta de su patrimonio (formulada por el señor Buil Giral, del Grupo Parlamentario del CDS) («B. O. C. G.» número 282, Serie D) (número de expediente 181/001167).
 - Sobre obras realizadas en la nueva estación de ferrocarril de Atocha (Madrid) desde su inauguración (formulada por el señor Camisón Asensio, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular) («B. O. C. G.» número 282, Serie D) (número de expediente 181/001176).
-

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

COMPARECENCIA DEL PRESIDENTE DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE), PARA INFORMAR EN RELACION CON LA ELABORACION DE UN INFORME DE CONVERSION DE LINEAS A ANCHO INTERNACIONAL DENTRO DEL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Señorías, iniciamos el orden del día con la comparecencia del Presidente de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, para informar en relación con la elaboración de un informe de conversión de líneas a ancho internacional dentro del Plan de Transporte Ferroviario (PTF). Esta comparecencia se hace a petición del Grupo Parlamentario de Coalición Popular.

En primer lugar, y de acuerdo con el artículo 203 del Reglamento, tiene la palabra el presidente de RENFE para hacer una exposición sobre el tema.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (García Valverde): Señor Presidente, si le parece voy a leer la pregunta que se ha hecho y que dice textualmente: «Para informar acerca del encargo realizado por el Consejo de Ministros del pasado día 9 de diciembre a RENFE para la elaboración de un informe de conversión de líneas a ancho internacional en el horizonte del Plan de Transporte Ferroviario, que debe ser remitido al Gobierno en el plazo de seis meses, del método de elaboración de dicho informe y de las incompatibilidades objetivas existentes para su ejecución por parte de los responsables del mantenimiento del ancho actual en el ferrocarril español.»

Efectivamente, el acuerdo adoptado por el Consejo de Ministros el día 9 de diciembre de 1988 contenía, en su punto 3, el encargo a la Red de Ferrocarriles Españoles de la elaboración de un informe de conversión de líneas a ancho internacional en el horizonte temporal contemplado en el Plan de Transporte Ferroviario.

En ese mismo acuerdo figuraban los puntos 1 y 2 previos que hacían referencia a la introducción del ancho de vía internacional a través de las líneas de nueva construcción y para alta velocidad. Esto se contenía en los puntos 1 y 2, y el 3 se refería al encargo a RENFE de la elaboración del informe.

Parece que el Gobierno juzgó oportuno, antes de tomar una decisión respecto de la conversión del conjunto de la red al ancho internacional, disponer de un informe, lo más detallado posible, en el que se analizaran las distintas condiciones necesarias para desarrollar el proceso de cambio en la forma menos perturbadora posible, posponiendo así la decisión de cambio de ancho en el plazo de seis meses, que era el tiempo que se daba para la elaboración del informe. En este sentido el encargo parece la decisión más adecuada y prudente que podía adoptarse al respecto.

Por lo que se refiere al contenido y al método del informe, destacaría los siguientes aspectos como los que presiden su desarrollo. En principio, y de acuerdo con el propio mandato, el ámbito del estudio es la totalidad de la red actual más aquellas actuaciones que están contenidas en el Plan de Transporte Ferroviario, más aquellos casos en donde se juzgue necesario o de interés la consideración de nuevas líneas que posibiliten la configuración de lo que podríamos llamar una eventual red de alta velocidad. Ese es el ámbito del estudio.

El objetivo del informe es sin duda la definición precisa del proceso de cambio de ancho; es decir, la descripción de la programación en el tiempo a nivel de tramos concretos, así como la definición de los métodos a aplicar para la conversión al ancho internacional. También se incluye la estimación de los posibles efectos en la explotación, técnicos y económicos, y también incluirá el estudio la cuantificación de las inversiones.

El informe se apoya, además, en una serie de principios o criterios generales que voy a enumerar. En primer lugar, se trata de avanzar en el cambio de ancho de vía apoyándose en la puesta en servicio de las nuevas líneas. Esto ya se deduce de la propia decisión, del propio contenido de los puntos 1 y 2 del acuerdo del Consejo de Ministros, donde se decide introducir el ancho internacional en las nuevas líneas.

En segundo lugar, se trata de ir consolidando territorialmente una serie de itinerarios, de sub-redes completas.

En tercer lugar, se trataría de intentar conjugar, siempre que sea posible, la conversión con los períodos de reposición de la vía, al objeto simplemente de minimizar las amortizaciones anticipadas de los activos en forma de vía o de instalaciones o de material rodante.

En cuarto lugar, limitar al máximo las perturbaciones a la explotación ferroviaria normal.

En quinto lugar, por último, asegurar en todo momento la comunicación ferroviaria entre los principales núcleos de población. Estos son los cinco criterios bajo los cuales se está rigiendo la elaboración del informe.

En cuanto a la forma de llevar a cabo el informe, he nombrado en RENFE un coordinador general del estudio que está recogiendo las distintas aportaciones de las diversas direcciones y departamentos de RENFE, que lógicamente están dando su apoyo y la colaboración activa a este equipo coordinador del informe.

Por lo que se refiere a la forma de trabajo, se ha llevado a cabo la elaboración de un índice que es el que está llenándose mediante las aportaciones de las distintas direcciones y departamentos de RENFE.

Por último y en relación con las presuntas incompatibilidades objetivas que pudiesen existir para ejecutar el informe por parte de los responsables del mantenimiento del ancho actual, como dice textualmente la pregunta, señalaría que, en primer lugar, el encargo de la elaboración del informe a RENFE me parece una decisión acertada, puesto que ésta sería la empresa que tendría que verse involucrada en la eventual materialización de dicha decisión de cambio de ancho de vía, pero, además, porque es

precisamente en RENFE donde existen las personas, los medios, los conocimientos y la información necesarios para poder plantear el desarrollo más idóneo de esta posible eventual decisión. Sinceramente, no se me ocurre pensar qué otra entidad podría recibir ese encargo con posibilidades y mejores garantías para llevarlo a cabo.

En segundo lugar, creo que no parece demasiado justificado asociar a RENFE y a sus máximos responsables a un ancho de vía concreto. La misión de RENFE y la misión de sus responsables es la de realizar la mejor explotación posible de la red ferroviaria española en las condiciones estructurales en las que le es confiada por el Estado, y creo que rebasaría sus competencias estatutarias cualquier decisión tendente a modificar el ancho de vía o cualquiera de las condiciones anexas al mismo.

A la vista de ello, diría que no me parecen procedentes las afirmaciones de incompatibilidad, ya que no creo que pueda considerarse a RENFE ni a cualquiera de sus máximos responsables, actuales o que haya tenido a lo largo de la historia, como los causantes del mantenimiento del ancho de vía de sus líneas. En definitiva, su cometido siempre ha sido lograr, con los medios disponibles, la mejor explotación de las líneas que le ha confiado el Estado.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

En primer lugar vamos a dar la palabra al representante del Grupo que solicitó la comparecencia. Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Muchas gracias al señor Presidente de RENFE por su comparecencia esta mañana en la Comisión de Industria del Congreso de los Diputados.

El señor Presidente de RENFE ha comenzado su intervención dando lectura al texto de la comparecencia que mi Grupo Parlamentario solicitó el día 29 de diciembre de 1988 y en la que se condensan las peticiones de información completas que nosotros deseábamos obtener del señor Presidente de RENFE en esta comparecencia y que, por lo escuchado en su primera intervención, siguen estando prácticamente sin ser desveladas y, por lo tanto, siguen constituyendo un serio motivo de preocupación para mi Grupo Parlamentario.

Justamente por eso, esta petición de comparecencia se produce mientras se redacta el informe que el Gobierno encargó el día 9 de diciembre a RENFE, para el estudio de la sustitución del ancho de vía español por el ancho internacional, porque nosotros creemos que es el momento justo de expresar nuestras dudas acerca del informe que en estos momentos se está elaborando y para que, suscitadas estas dudas y planteado el oportuno debate, se puedan rectificar en lo posible aquellos que para nosotros pueden ser defectos determinantes de la decisión final que tome el Gobierno, puesto que ya hemos advertido —y ahora insistiré en ello— que hay en el encargo, a nuestro juicio, defectos congénitos en el informe y, luego, en su desarrollo, pueden aparecer, en función del enfoque que se le dé al mismo, nuevos defectos que lleguen incluso a in-

validar las resoluciones que en el mismo se contemplan. Y creo que es el momento oportuno de advertirlo con tiempo para que cuando tengamos, llegado el momento, que discutir ese informe nadie pueda reprocharnos no habernos hecho las advertencias oportunas.

Y es que le hablo en representación de un Grupo que desde hace bastante tiempo viene sosteniendo, con ocasión de los debates, primero, de los estudios previos o del documento previo del Plan de Transporte Ferroviario y, luego, en relación con el documento del Plan de Transporte Ferroviario, nuestra clara postura favorable a que este documento, este Plan, fuera la oportunidad para abordar en España la sustitución de nuestro ancho particular por el ancho internacional o el ancho europeo. Y nos hemos encontrado, señor Presidente de RENFE, y es imposible ignorarlo, con una actitud absolutamente cerrada a todo diálogo razonable en términos técnicos y políticos. El día 1 de marzo de 1988, a requerimiento de los Grupos de esta Cámara, el representante del Ministerio, el Director General de Infraestructuras del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, ante la petición y la exigencia de estudios para justificar la no inclusión del ancho europeo en el Plan de Transporte Ferroviario, nos contestaba —y quiero repetirlo en esta Comisión un año después—: «No existe un libro blanco del ancho europeo pero sí existen consideraciones que han conducido a no adoptar el ancho europeo en el PTF. Son tan evidentes y tan obvios los motivos que han conducido a no adoptar el ancho europeo, que se pueden resumir brevemente y justifican que no se haya hecho un libro blanco, que parece que es a lo que S. S. se refiere.»

Yo creo que es necesario que alguien nos desvele en este momento esos motivos obvios y evidentes que habían impedido a principios del año 1988 el plantearse siquiera la discusión sobre esta decisión y que, a finales del año 1988, desaparecían y permitían que se abordara una postura radicalmente contraria; y es necesario por supuesto, justificar que el propio responsable de esta política siga siendo en estos momentos responsable de la misma política en el Ministerio de Transportes. Porque, además, se nos anunciaban daños irreparables para el ferrocarril español, y alguien nos tendrá que decir en este momento que esa amenaza ha desaparecido. Se nos decía por parte de la misma autoridad ministerial que el cambio de ancho internacional lo que podría hacer sería poner en cuestión la propia existencia del ferrocarril o bien, a nivel nacional como red, lo más que se puede plantear es que nos quedemos con 3.000 kilómetros de ancho europeo.

Me gustaría que en estos momentos, señor Presidente de RENFE, voz autorizada en esta materia, nos disipara estos temores existenciales en relación con estos peligros para el ferrocarril español con la sustitución por el ancho europeo, porque, sino, quedará la duda de si estas personas que tenían estas actitudes y mantenían estos criterios en estos momentos no sigan oponiendo sus argumentos —a mi juicio irracionales, mientras no se demuestre lo contrario— y al final hayamos recorrido un largo camino para no haber avanzado lo suficiente. Y lo malo, señor Presidente, es que esta predisposición también estaba en

RENFE; no sólo se encontraba en el Ministerio, en el Departamento titular de esta responsabilidad, sino que también esta predisposición contra el ancho europeo existía en RENFE, porque considero que la intervención del señor Presidente de RENFE el día 1 de marzo sería una intervención debidamente preparada con sus asesores y colaboradores en el equipo de alta dirección de la empresa. Y lo que nos decía el señor Presidente de RENFE en aquel momento no era que el ancho europeo era una operación inviable para el ferrocarril español por razones económicas, no. Lo que nos decía el Presidente de RENFE es que, aunque hubiera recursos económicos para hacerla, no se efectuaría —y cito—: «Por tanto, si hubiese dinero para hacer un cambio de ancho europeo y a mí alguien me preguntase —se lo estábamos preguntando aquí— qué haría con ese dinero, lo que le puedo asegurar es que nunca lo haría el cambio de ancho europeo, porque, como usted ha dicho, hay muchas cosas que hacer y sería muchísimo más rentable hacer todas esas cosas que cambiar el ancho español por el ancho europeo, primero, por lo que acabo de decir, segundo, por el porcentaje de tráfico internacional que tenemos, tercero, porque tenemos una tecnología Talgo que sirve muy bien y, cuarto, porque tenemos unas estaciones que habrá que agrandar seguramente.» Y el mismo Presidente de RENFE, que hacía esta declaración contundente en contra del ancho europeo, negando, en el supuesto de que hubiera viabilidad económica, la conveniencia de realizarlo, hoy es el titular de un informe para explicarle al Gobierno la conveniencia o la inconveniencia de llevarlo a cabo.

Señor Presidente de RENFE, pienso que hay una muy dudosa credibilidad, hay una nula legitimación por sus actitudes anteriores, y tendrá que aceptar que haya una razonable desconfianza por parte de los grupos que siempre hemos sido favorables al ancho europeo sobre que no existan incompatibilidades objetivas por parte del equipo de RENFE que usted preside para que ese informe se esté efectuando en las condiciones objetivas en que debiera estar realizándose.

Es inevitable hablar de personas, señor Presidente, porque los asesores a los que usted se refería hace un momento, responsables de este informe ¿son los mismos que hasta hace un año le asesoraban a usted recomendándole la postura contraria? Si es así, señor Presidente de RENFE, desde este momento, mi Grupo político descalifica la legitimación de esos técnicos para estar elaborando el informe contrario. No se puede estar sosteniendo en política las dos actitudes al mismo tiempo y, por tanto, quiero decirle que si hay personas capaces de decir según convenga, unas veces que sí al ancho europeo y otras, con anterioridad, que no al ancho europeo, eso podrá ser aceptable desde la óptica política de la actual Administración, pero creo que es una actitud política inaceptable desde el punto de vista de los intereses de la sociedad española, a la que interesa extraordinariamente una decisión correcta en tan trascendental tema.

Por tanto, planteado el tema de la incompatibilidad política y profesional de los equipos que están realizando el estudio (sobre los que, repito, nos gustaría saber si son

los mismos o no que los que le asesoraron hace un año para la decisión contraria) y como creo que se nos debería dar aquí al menos la misma información que se da a los medios de comunicación, aunque sólo sea por respeto a la dignidad del Parlamento y de la Cámara, en segundo lugar me gustaría que el señor Presidente de RENFE concretara datos en relación con lo que hoy es una preocupación que está en la calle y que afecta a muchas regiones españolas.

Se ha dicho y se ha escrito que el cambio de ancho de vía podía ser una nueva ocasión histórica para cerrar nuevos itinerarios, justo cuando ya se han producido recientemente cierres en determinados tramos de la red ferroviaria española. En el estudio que se está realizando ¿se acepta la posibilidad de que el cambio de ancho de vía no se extienda a toda la red, sino que se extienda solamente a algunos tramos y ello suponga el primer paso para abordar un nuevo plan de supresiones? A esta pregunta concreta, señor Presidente de RENFE, solicitamos respuestas muy concretas, así como para las demás.

En tercer lugar, y a la vista de las estimaciones que, a través de los medios de comunicación, han hecho estos días sus colaboradores sobre que la conversión al ancho internacional de vía costará 270.000 millones de pesetas suponiendo que afectara a toda la red, lo cual significa una estimación por kilómetro inferior a la que el Ministro señor Barrionuevo dio en diciembre ante esta Comisión, puesto que supone una estimación inferior a 20 millones de pesetas por kilómetro, queremos saber si lo que se está planteando es el simple cambio de ancho sobre los mismos trazados e idénticos itinerarios o si en el informe se está abordando lo que nosotros sostenemos que es una necesidad del ferrocarril español, y es que la operación del cambio de ancho de vía conlleve la reestructuración o replanteamiento de los actuales trazados, para convertirlos en todo caso en trazados aptos para el tren de velocidad alta —que no es el tren de alta velocidad— y además para que en esos trazados se plantee, en los principales itinerarios, la construcción de dobles vías, propuesta que dejó abierta el Ministro señor Barrionuevo y para la que fijó una cifra de 300 millones de pesetas kilómetro como coste estimado cuando el cambio de ancho de vía supusiera la realización de dobles vías.

Es evidente que esta estimación económica no puede contemplar, ni mucho menos, la construcción o los doblamientos en determinados tramos para conseguir esa doble vía y, por tanto, a mi Grupo le interesa especialmente conocer en qué términos se está realizando ese informe. Si es la simple operación con la traviesa, que ha patentado un ingeniero de RENFE, para hacer el simple traslado de unos milímetros en la vía del ferrocarril español o si se está planteando en profundidad todo lo que conlleva una operación de esta envergadura, incluida —repito— la reforma de los trazados y construcción de dobles vías.

En cuarto lugar, señor Presidente, mi Grupo quiere saber si ésta es también la ocasión para replantearse en el ferrocarril español el proyecto de un nuevo esquema de

ejes ferroviarios, que rompa la estructura radial de la red ferroviaria española.

Mi Grupo considera esencial la consolidación en la red ferroviaria española de cuatro ejes transversales: un gran eje Norte, Barcelona-Monforte de Lemos y sus ramificaciones hacia Vigo y hacia La Coruña; un gran eje Oeste, conocido popularmente como Ruta de la Plata; un gran eje Sur Sevilla-Granada-Murcia; y la culminación del Eje Este con el itinerario Santander-Mediterráneo. Nosotros queremos saber si decisiones que fueron descartadas cuando se planteó el Plan de Transporte Ferroviario sobre la hipótesis del mantenimiento del ancho, hoy, al plantearse en un informe que es mucho más exigente o que abre nuevas oportunidades para el ferrocarril español, los autores del informe consideran oportuno plantearse, por lo menos a nivel de posibilidad, la construcción de nuevos esquemas ferroviarios que pongan fin a ese esquema centralista y radial que hoy presenta el ferrocarril español.

En quinto lugar, señor Presidente, mi Grupo quiere conocer si los autores del informe o los responsables de RENFE admiten la posibilidad de que se realice la transformación al ancho europeo de un itinerario, concretamente el de Pajares, de tal manera que se siga desestimando la construcción de la variante —la única variante importante que ha quedado fuera del Plan de Transporte Ferroviario—, cuando ahora parece de pura lógica que al estudiarse la hipótesis de sustitución por el ancho europeo, esto lleve consigo, de manera automática, la decisión de construir esa variante, porque creo que incluso al profano menos avezado en temas ferroviarios, le parecería absurdo que, en el trazado decimonónico del Puerto de Pajares, alguien se plantee la sustitución al ancho del ferrocarril español del siglo XXI. En todo caso, es al Presidente de RENFE y a los responsables del informe a los que les compete en este momento anunciar a la opinión pública que están estudiando esa posibilidad y, en todo caso, si consideran o no inaceptable —repito que sobre el trazado actual— realizar, sin una sola modificación, que desde nuestro punto de vista debe ser la variante, esa necesaria operación de sustitución.

Finalmente, señor Presidente de RENFE, es imprescindible que en ese informe se haga referencia a los compromisos financieros que comporta la operación de cambio de ancho de vía. Es evidente que la operación de cambio de ancho de vía con todos estos condicionantes —la introducción de nuevas variantes que quedaron fuera, la introducción de nuevos esquemas ferroviarios, la modificación de trazados y la construcción de dobles vías, la posibilidad de suprimir o no itinerarios— está afectada por la variable de los recursos económicos. Sobre esto se desarrolla en este momento un amplio debate en el que incluso la posibilidad de participación de la iniciativa privada o del capital privado ha sido anunciada por el propio Ministro Barrionuevo.

Mi Grupo Parlamentario considera que el Plan de Transporte Ferroviario ha quedado obsoleto en sus propios principios y, por supuesto, ha quedado absolutamente desfasado el cuadro de estimaciones económicas. No-

sotros hemos avanzado un cuadro de estimaciones del nuevo Plan de Transporte Ferroviario con itinerarios completos de alta velocidad, con cambio de ancho de vía para todo el ferrocarril español que supera en 900.000 millones de pesetas las previsiones contenidas en el actual Plan de Transporte Ferroviario.

Por tanto, nosotros queremos saber si en este momento, al elaborar el informe, se está revisando, como es lógica y de razón, la estimación de las inversiones previstas en el Plan de Transporte Ferroviario (absolutamente desbordada por esos acuerdos del Consejo de Ministros que usted antes recordaba), la introducción del ancho de vía internacional en las líneas de alta velocidad, la construcción de itinerarios completos, y no sólo de la variante de Brazatortas, para el establecimiento de estas líneas y, finalmente, la posible sustitución del ancho de vía en todo el ferrocarril español.

Es inevitable que estas preguntas tengan el respaldo de un estudio económico solvente que permita a la sociedad española analizar a fondo el alcance y las consecuencias de algo que en este momento es, a nuestro juicio, una aspiración mayoritaria de todos cuantos sienten alguna preocupación por el futuro del ferrocarril español.

Estas son las preguntas que se encierran en nuestra petición de comparecencia y que, por supuesto, de no ser respondidas, señor Presidente, con la amplitud y la extensión que mi Grupo desea, serían planteadas como preguntas orales en Comisión a quien correspondiera en su momento. Pero creo que la eficacia de este trámite exigirá —y esa es mi última sugerencia— una invitación al Presidente de RENFE a que haga el esfuerzo máximo por concretar sus respuestas a las inquietudes de los grupos parlamentarios que estamos representados en esta Comisión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): ¿Otros Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo de Minoría Catalana, tiene la palabra el señor Sedó. (**Pausa.**)

Las intervenciones de los Grupos se producirán de menor a mayor. El Grupo Vasco no ha perdido la palabra y el Grupo Mixto tiene más parlamentarios que Minoría Catalana.

El señor **SEDO I MARSAL**: No es el esquema que se sigue normalmente, pero no tiene mayor importancia.

En nombre del Grupo de Minoría Catalana quiero agradecerle su presencia, señor Presidente. Su comparecencia hoy me permitirá exponerle unas observaciones de tipo general antes de unas preguntas concretas que le formularé al final.

Señor García Valverde, Minoría Catalana, siempre en su línea de oposición constructiva y positiva, expresó en el debate del PTF algunas discrepancias, pero no una negativa total. Hablábamos entonces de la necesidad del ancho europeo y de la posible aplicación a trazados de alta velocidad.

El PTF llegó a esta Cámara con mucho retraso respecto a su aprobación y a la presentación en público. En el debate del Pleno presentamos resoluciones y algunas fueron

aprobadas. Se referían básicamente al trazado Madrid-Zaragoza-Barcelona. En los debates previos, quedaron muy claras las posiciones de usted, como Presidente de RENFE, y del propio Director General respecto al ancho europeo, como antes ha citado mi compañero. Posteriormente, la decisión adoptada por el Gobierno de que tuviésemos el ancho europeo y la determinación concreta de la red de alta velocidad Sevilla-Madrid-Zaragoza-Barcelona-la frontera, nos llevaron a considerar al equipo dirigido por usted en una posición crítica porque creíamos que, cuando tan vehementemente se había defendido el no al ancho europeo, llegar en un momento dado a ser el equipo se lleva adelante el ancho europeo, era un poco incoherente. Usted ha hablado de ello y ha venido a decir que no es misión de RENFE y que, por tanto, no era responsable de que el ancho sea el que es. Estamos de acuerdo y, por tanto, esperamos que el equipo que actualmente trabaja no esté psíquicamente influido por su antigua negativa al ancho europeo. Es la última vez que lo citamos, y esperamos que estén imbuidos e ilusionados en el nuevo proyecto. Lo celebraremos con vehemencia.

Nuestro Grupo, aunque después se nos atribuya el calificativo de noviazgo de electro-ficción de futuros pactos, debo decirle que está dispuesto a colaborar desde esta Cámara de manera totalmente positiva en los trabajos que estén realizando actualmente. Usted ya conoce que por nuestra parte es verdad, incluso hemos mantenido contactos con el equipo encargado de los trabajos relacionados con el ancho europeo, básicamente en Barcelona frontera, equipo dependiente de la Generalidad de Cataluña.

En su comparecencia de 28 de diciembre, el señor Ministro proponía la posibilidad de una ponencia conjunta que fuese analizado el informe de RENFE. Decía que también sería muy importante que, siguiendo los pasos del informe de RENFE, la Comisión, mediante una ponencia, pudiese ir conociéndolo. Decía: hago esta observación pidiendo la creación de una ponencia que pudiese trabajar conjuntamente con RENFE.

Señor Presidente de RENFE, ustedes tienen el encargo de elaborar un informe. Hay una duplicidad de palabras, ya que usted ha hablado de estudio. Si es lo mismo, me parece que el plazo de seis meses que tienen para realizar el estudio no es suficiente, sinceramente. Creo que desde un punto de vista técnico un estudio necesitaría mucho más tiempo. Si se tratase de un informe, sería distinto. Nos encontraremos con que el 9 de junio se cumplirán los seis meses de plazo que el Gobierno les ha dado para realizar el estudio.

¿Cuándo llegará este estudio a la Cámara? No es competencia suya, pero posiblemente esta Cámara conocerá el estudio a fines del año 1989. Lo digo por las experiencias en distintos informes y distintos trabajos. Ese era el motivo de nuestra solicitud de una ponencia, para que durante el tiempo de trabajo del estudio, un número reducido de los componentes de esta Comisión pudiese ir conociendo los trámites que se iban siguiendo en el estudio-informe.

En aquella comparecencia, mi compañero Pérez Dobón también decía: Es muy conveniente que exista este órga-

no de seguimiento parlamentario que nosotros —su Grupo— propusimos cuando se debatió el PTF.

Al terminar su intervención el señor Pérez Dobón, el señor Ministro, interrumpiendo el proceso de ir contestando uno a uno, dijo: Si me permite el señor Presidente, quiero contestar a una cuestión suscitada por algún Diputado anteriormente —refiriéndose a mí— y que ha sido reiterada ahora por el señor Pérez Dobón. Consideraba positiva esa sugerencia de que hubiera una ponencia o una comisión dentro de la Comisión que recibiera una información más periódica o más cotidiana. Dijo: 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 contactos.

Por último, y haciendo uso del Diario de Sesiones del día 28, incluso el portavoz socialista, en aquel momento el señor Sáenz Lorenzo, decía: 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.

Nosotros, señor García Valverde, creemos que habría que buscar alguna vía para que pudiese tener contacto una ponencia con este coordinador general que el estudio recoge para ir conociendo más sobre el terreno las distintas fases en que se vaya encontrando el estudio. Si no, esta Cámara será siempre desconocedora de cómo van las cosas, al menos en un plazo adecuado para poder introducir o al menos inducir alguna posible adición positiva al estudio.

Entrando en concreto a lo que yo le decía antes de mis preguntas, me gustaría saber en qué fase se encuentra la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-la frontera, que ya está determinado que debe ser una línea de alta velocidad. ¿Se conoce el nuevo trazado, en líneas generales, por donde puede discurrir?

Quisiera acabar diciéndole que en todas nuestras intervenciones hemos hablado siempre de que en las obras de infraestructura no sea considerado simplemente el aprovechamiento de por sí, sino que hay obras de infraestructura en los nuevos trazados que sean las que se necesiten, que si del estudio resulta que el plazo de conversión de toda la red en ancho europeo conlleva 25 años, que no sean 20 años; es decir, lo que se precise, y si es menos, mucho mejor.

Señor Presidente de RENFE, creo que sería interesante que estableciese un esquema resumen de las diversas posiciones de los grupos en los distintos debates de la Cámara, si no lo tiene hecho, para consulta; creo que le puede ser enriquecedor y verá la coherencia de las líneas que los distintos grupos han ido teniendo.

Quiero recalcar también el tema de la ponencia. En estos momentos está pendiente en Comisión el debate de una proposición no de ley presentada por nuestro compañero Pérez Dobón para la creación de la ponencia. Quisiera que a esto se le diese la máxima urgencia, y solicito de la Presidencia que se debata cuanto antes. Incluso me atrevo a pedir que si en el estudio de esta ponencia existe una presidencia (en algunas ponencias ya existe presidencia) no la diesen a Minoría Catalana.

El señor **VICEPRESIDENTE**: (Gracia Plaza): Pido disculpas porque efectivamente aunque no hay nada reglamentado respecto al orden, es costumbre en la Casa que sea el Grupo Mixto el que vaya en primer lugar.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: Agradezco la presencia del Presidente de RENFE en esta comparecencia.

Es evidente que ha habido contradicciones en la política del Gobierno y de los responsables políticos de RENFE en relación con el ancho de vía, pero creo que en política hay que aplicar también el castizo refrán de que «agua pasada no mueve molino», y aunque hay que pensar en el pasado vamos a esperar que en el futuro la política sea abierta y se confirme ese cambio de criterio; además siempre es buen momento para rectificar, siempre y cuando la rectificación no sea una pura coartada formal, y se plasme luego en actuaciones concretas y generalizadas.

La comparecencia del señor Presidente de RENFE se produce en el paso del ecuador de ese período de seis meses que el Consejo de Ministros acordó para la elaboración del informe. Los criterios enumerados con relación a ese informe me parecen formalmente correctos, pero en un informe de este tipo no basta con la corrección formal; ¿Cuál es el contenido? No nos engañemos, este es un informe finalista o condicionado; supongo que habrá unos criterios políticos y económicos que predeterminan el informe. Como ha dicho el señor Presidente de RENFE, ya que RENFE es una compañía de gestión, y la infraestructura no corre a cargo de RENFE, habrá una cuantificación, unos criterios, que serán del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y, por supuesto, del Gobierno al que pertenece el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Eso es lo que hay que ver, en qué termina ese informe y si va en la línea de lo que manifestó el Ministro, señor Barrionuevo, en la comparecencia que llevó a cabo en esta Comisión, creo que el 28 de diciembre.

En esa comparecencia, en su primera intervención fue menos explícito; habló únicamente de compromiso con respecto al ancho europeo en algunas líneas de la red, en concreto se comprometió con el eje Portbou-Madrid-Sevilla, si mal no recuerdo; luego, en la segunda intervención, en la misma comparecencia, habló claramente de que la intención del Gobierno era reconvertir el ancho prácticamente en la totalidad de las líneas relevantes de la red, decisión que en aquel momento, y por supuesto ahora, apoyamos y nos parece sumamente acertada, aunque las líneas más importantes de la red es un concepto indeterminado que hay que determinar, y habrá que ver en qué se plasma ese informe que está pendiente de elaboración.

Para terminar me interesa recalcar que lo que sería lamentable es que este informe pecase de lo que ha pecado la política del Gobierno en esta materia el momento, y es en una excesiva unilateralidad. En un tema de infraestructuras, en el que se acusa muchas veces una evidente

falta de coordinación entre los planes, creo que es bueno que haya una conjunción no solamente de las distintas fuerzas políticas sino de los sectores interesados, con objeto de llevar a cabo una planificación a medio y largo plazo y que haga que las inversiones sean rentables tanto desde el punto de vista económico como desde el punto de vista social.

En el horizonte no se quiere hablar de un nuevo plan de transporte ferroviario. Quizá yo comprenda las razones políticas de no dar el brazo a torcer; pero el Plan de Transportes Ferroviario está modificado radicalmente después de esta decisión del cambio de ancho de vía, lo cual no me parece, ni mucho menos, desacertado, puesto que es una corrección a mejor. En esa corrección habría que evitar los dos peligros de un Plan de Transporte Ferroviario nuevo, que serían, por un lado, alentar excesivamente las pequeñas políticas de campanario y, por otro, algo que es aún mucho peor, que es crear una red absolutamente elitista en materia de transporte ferroviario. Estimo que hay fórmulas intermedias, razonables, que son a las que ese nuevo plan, aunque no se le llame así, debería llegar.

Respecto a cambios de postura y actitudes que ha habido en los últimos meses, si bien el Ministro señaló aquí únicamente el compromiso de ese gran eje, en cuanto a fecha —si bien él hablaba de que el horizonte del año 2000 sería válido incluso para el conjunto de la red, o al menos eso deduje yo de la intervención—, últimamente hemos podido conocer a través de los medios de comunicación que ha habido unos compromisos más concretos en algunas comunidades autónomas como el caso concreto de la que se denomina la «y griega» del País Vasco, de la que habló pero no se extendió demasiado en la comparecencia del día 28; decisión que, por supuesto, es de agradecer, es conveniente, pero no debe quedar únicamente en esa decisión, porque como estoy seguro que también comprende el País Vasco, no es la única zona que está necesitada de acceso al ancho de vía europeo, aunque nos parece perfecto que se de una cierta prioridad al eje de entrada a España por Hendaya.

He querido poner de relieve estos aspectos y evitar que haya esa sucesión de noticias sobre ampliaciones de la red, al margen del seguimiento de la Cámara, porque para unas zonas puede ser la política de los Reyes Magos y para otras puede ser la de «Bienvenido Mr. Marshall», y habría que evitar tanto la una como la otra.

Insisto, hay una proposición no de ley pendiente de debate en la Cámara, a la que ha hecho referencia mi compañero el señor Sedó, de creación de una ponencia de seguimiento, dentro de esta Comisión, del Plan de Transporte Ferroviario. Creo que es un instrumento bastante neutral y positivo para llevar a cabo esa planificación ordenada y esa previsión a medio y largo plazo de la nueva política ferroviaria que piensa seguir el Gobierno, que si va en la línea que anunció el señor Barrionuevo, va a contar con el apoyo de bastantes grupos políticos.

El señor **VICEPRESIDENTE**: (Gracia Plaza): Por el CDS tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente de RENFE, quisiera, como primer punto, poner de manifiesto, para poder entender las preguntas que a continuación formulará mi Grupo, la gran confusión que en estos momentos padece gran parte del pueblo español a propósito de la política ferroviaria y, desde luego, padece mi Grupo Parlamentario, por las siguientes razones. En primer lugar la contradicción, que ya se ha puesto de manifiesto y que además se refleja en los diarios de sesiones del Congreso, entre las posturas manifestadas por los representantes del Ministerio de Transportes y de RENFE, en marzo de 1988 respecto a finales de ese año, en lo que afecta al ancho de vía. Sobre todo lo que me importa consignar aquí, tanto más cuanto que ya se han hecho las precisiones adecuadas por parte de otros grupos políticos, en que en aquél entonces se puso un énfasis especial en decir que eran razones técnicas, y no políticas, las que avalaban el mantenimiento del ancho español. La pregunta que surge en estos momentos es que ¿ese viraje profundo para aceptar el ancho europeo obedece a razones políticas, viniendo, en todo caso, la técnica a rellenar la ausencia o a superar la contradicción de una época anterior? Es importante esta pregunta.

Pero sigue nuestra confusión cuando se decide la introducción del ferrocarril de alta velocidad y la aplicación de esta técnica al Madrid-Sevilla, porque, como veremos, con un aporte diario de 3.500 pasajeros, como mucho, parece que no existe compatibilidad de la realidad con la afirmación hecha reiteradamente por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el sentido de que no se montaría ninguna línea de alta velocidad que no fuera rentable económicamente, que no se financiara a sí misma, y el Madrid-Sevilla es de todo punto imposible de mantener económicamente, hasta el punto de que la solución de hacer una línea mixta de transporte de viajeros y de mercancías, siendo una línea de alta velocidad, contradice las experiencias de algún país como Alemania, y sobre todo abre la incógnita de decir: o bien los trenes de mercancías cruzan un paquete de trenes de viajeros de alta velocidad o si se hace por la noche ¿cuándo se conserva la vía?, porque la vía de alta velocidad —el señor Presidente de RENFE lo debe saber, no sé si lo sabe— exige un mantenimiento cuidadoso y diario con técnicas especializadas todos los días y un montón de horas, como ocurre en nuestro país vecino, Francia, a propósito de tren de «grande vitesse».

La tercera razón de nuestro desconcierto es la adjudicación de los trenes y locomotoras de alta velocidad a tecnologías diferentes, como son la francesa y la alemana. El mantenimiento de la cifra en trenes y locomotoras de alta velocidad cuando el requerimiento se hace contando con el ancho español uniforme y después nos encontramos con que se cambian las exigencias técnicas y se hace mención al ancho europeo, lo que concretamente plantea es el problema de que, manteniendo los plazos de entrega como se han mantenido, resulta que quedan un montón de trenes y de locomotoras de alta velocidad inoperantes a lo largo de bastantes años hasta que se abra y se ponga en servicio la línea Madrid-Port-Bou.

Además todo esto viene corroborado por el hecho de que, a estas alturas, todavía no se ha firmado el contrato con Alstom y Siemens. Todavía no se ha firmado el contrato, existe una adjudicación pero hay en estos momentos discusiones técnicas profundas en su casa, en RENFE, sobre un montón de problemas que tienen mucho que ver con la consideración técnica, de modo que ni siquiera está seguro que podamos cubrir los plazos, por lo que respecta al Madrid-Sevilla. En todo caso existen unos intereses intecalares, un activo inmovilizado durante un período de años por lo que respecta al Madrid-Port-Bou, y es así.

Otra razón de nuestra confusión es que se encargue un trabajo técnico después de la adjudicación, después de la decisión del ancho europeo y de la alta velocidad y no antes, cuando todo parecería conducir justamente a un procedimiento distinto.

Como una especie de consecuencia de todo esto, si tenemos en cuenta que en definitiva un plan no es más que la formulación de un sistema de prioridades de actuación, es evidente que tendría que partirse de la afirmación de que el Plan de Transporte Ferroviario en estos momentos está invalidado por un conjunto de circunstancias que han venido después. Por tanto, quizá sea ahora la oportunidad para tratar de establecer una filosofía distinta que salga al paso de lo que, de otra manera, inevitablemente se va a producir. Me explico.

Si el PTF quedó alterado profundamente, y esto lo dice cualquier técnico, queda una imagen brillante en estos momentos por la doble decisión que se tomó del ancho europeo y de la alta velocidad y, sin embargo, una pobre realidad, más aún que antes. Las grandes carencias del PTF relacionadas con territorios españoles, tales como el Ruta de la Plata, Asturias, Galicia, La Rioja, la Andalucía Oriental —creo que no me dejo nada significativo porque están citadas todas— ¿van a encontrar ahora la oportunidad de una confederación de la red distinta o van a profundizarse esas diferencias tremendas entre, por un lado, tener líneas de alta velocidad que marquen unas velocidades comerciales altísimas, frente al mantenimiento de unas velocidades comerciales bajísimas, con lo cual estamos dando la gran imagen de un pobre país tercermundista? Por el contrario, ¿es esta la oportunidad para, alterando el Plan de Transporte Ferroviario? ¿Se va a las líneas transversales que prácticamente eran inexistentes en el Plan de Transporte Ferroviario? ¿Se va a abrir la posibilidad de que, dentro de esas grandes filosofías que comportan el encargo del trabajo que ha de realizar RENFE en virtud del mandato del Gobierno, se introduzca un principio más, que es el de no marginar a ninguna región española en un plan conjunto de transportes, en un sistema integral e integrado del transporte ferroviario español o, por el contrario, va a ser más difícil todavía hacerlo teniendo en cuenta que cuando llegue el ancho europeo a esas regiones más marginales, serán más pobres precisamente por la ausencia de una adecuada infraestructura de transportes?

Creo que es un momento muy importante para pensar en muchas cosas y para pensar, señor Presidente, en el conjunto de problemas de carácter económico, comercial,

técnico y presupuestario que se abren por la introducción del ancho europeo y de la alta velocidad. En primer lugar por el costo de las obras. Yo no puedo estar de acuerdo con las cifras que se han adelantado en los medios de información, porque en Francia y en Italia el costo de las nuevas líneas ha sido de 60 millones de francos por kilómetro; es decir, unos 1.200 millones de pesetas —estoy hablando de la alta velocidad—. Estas cifras no sólo ha sido publicada en documentos internacionales, sino que puede contrastarse con la de los ferrocarriles italianos «Ferrovía dello Stato» que recientemente adjudicaron públicamente una cifra prácticamente similar para la nueva línea de alta velocidad entre Roma y Nápoles que la línea Madrid-Sevilla.

Si comparamos las cifras a las que acabo de referirme con las mencionadas en el Plan de Transporte Ferroviario que respecto a toda esta línea a la que me acabo de referir son 75.000 millones de pesetas, la diferencia es realmente asombrosa. Por tanto, desde un punto de vista consciente es hora de decir que, como mínimo, esa línea va a costar el doble.

Un factor que encarece el tendido español es que se ha fijado una rampa máxima de 12,5 milésimas frente a la de 25 y 35 por ciento aceptadas en Francia, aunque ello requiera mayor potencia en las unidades tractoras. Se produciría un abaratamiento sensible en la construcción, sin embargo en España se ha optado, a pesar de ello y teniendo en cuenta los avances en tracción de la técnica, por el 12,5.

En cuanto a los problemas comerciales, la media diaria, como le decía hace un rato, señor Presidente, de viajeros para la línea de Andalucía será de unos 3.500 que, en caso de construirla con ancho internacional, como se ha decidido, bajaría a 2.150 por la coordinación con otras líneas, cifras que se comparan muy mal con las de París-Lyon con una media de 40.000 y puntas de 70.000 viajeros diarios. Está, por lo tanto, muy claro que los resultados de la línea teniendo en cuenta el enorme coste de infraestructura no podrán ser ni parecidos en ambos casos, en Francia y España.

Por otra parte, señor Presidente, y voy a apresurar mis conclusiones, también existe una problemática técnica importante. No solamente es el coste de las infraestructuras a las que acabo de referirme, sino al coste que originan los transtornos de tráfico. Es cierto que el invento de una traviesa especial apta para ambos anchos permite el cambio en tiempos relativamente breves, y eso ayuda mucho a resolver el problema, pero no podemos olvidarnos de que el paso previo consiste en la sustitución de todas las traviesas actuales, manteniendo el ancho de vía actual, y solamente cuando en la totalidad del tramo se haya efectuado el cambio de traviesas podrá procederse a cambiar el ancho.

Es evidente que el proceso de cambio en los tramos dobles de doble vía es más sencillo, aunque sea preciso prescindir de una de ellas, y por tanto, banalizar, es decir, permitir que los trenes vayan en un sentido y en otro, la otra vía, lo que indiscutiblemente se traduce en una reducción de la capacidad de la línea a la mitad durante

un largo período y su repercusión en los aspectos comerciales.

Por otro lado, al haber asignado una parte del pedido al sistema francés y otra al sistema alemán, lo que podemos afirmar es que tendremos en España dos sistemas distintos de mantenimiento, personal especializado para ambos sistemas, talleres y repuestos adecuados para ambos sistemas. No existe un solo país que haya cometido ese error, y las consecuencias económicas serán muy serias para el contribuyente español. Eso también se estudia, supongo, en este trabajo.

Si nos referimos al sistema de señalización, el señor Presidente debe de saber que la alta velocidad nos lleva a que el tradicional sistema de semáforos mecánicos o luminosos no es válido a partir de una velocidad de 200 kilómetros/hora, puesto que a la más mínima dificultad de visibilidad el maquinista es absolutamente incapaz de discernirlos de forma adecuada. Por ello, se han diseñado sistemas que reproducen las señales necesarias en el interior de la cabina del maquinista. Pero el sistema francés transmite las señales por el propio carril, como sin duda el señor Presidente sabe, y el sistema alemán hace lo mismo, pero a través de un cable montado al aire en la caja de la vía, lo que, con frecuencia con que desgraciadamente en España se roban cables, cortándolos con la mayor facilidad, representa un riesgo grave, como se demostró no hace mucho en las cercanías de Barcelona.

Prescindiendo de este aspecto, por grave que sea, es preciso considerar que el sistema alemán no es compatible con el francés y que, teniendo en cuenta que nuestra entrada en Europa se realizará indefectiblemente a través de Francia, sería absurdo, después de cambiar el ancho de vía para permitir a nuestros trenes penetrar en Europa, que no pudieran hacerlo por utilizar un sistema de señales equivocado. ¿Se estudio eso también?

Finalmente, tenemos que referirnos al sistema de alimentación eléctrica y a la tensión a emplear. Básicamente, como se sabe, existen dos sistemas de alimentación, corriente continua y corriente alterna. El primero se ha usado durante mucho tiempo bien a 1.500 o a 3.000 voltios. Los 1.500 se utilizan en Francia, en muchas líneas, entre ellas la continuación del TGV, que son las que finalmente conectarán con España. En España, como en Italia y Bélgica, se emplean los 3.000 voltios en corriente continua. El sistema de alimentación en corriente alterna monofásica, 15.000 voltios, se empleó, y aún se emplea, en Alemania, Austria y Suiza, y las dificultades que tenían llegaron a desarrollar últimamente el sistema de alimentación con corriente industrial y tensiones de 25.000 voltios.

Voy a sacar conclusiones de todo esto, señor Presidente. Por ejemplo, en Francia existen locomotoras con cuatro sistemas diferentes: 1.500 voltios de corriente continua, 5.000 de corriente alterna para circular por Francia, 3.000 de corriente continua para entrar en Bélgica y 15.000 para entrar en Alemania. También el TGV existen locomotoras de 1.500 voltios de corriente continua y a 25.000 de corriente alterna para Francia y 15.000 para continuar a Suiza.

En España no podemos estar ajenos a este problema, y estamos ayunos en técnica de señalización, a la que antes me refería, y de electrificación a 25.000 voltios. No quiero recordarle el Plan GEDECA, aquel ridículo que hizo España respecto a Argentina, pero, cuando se planteó la necesidad de construir el material de tracción en bitensión, es decir, capaz de funcionar a 3.000 voltios de corriente continua y a 25.000 de corriente alterna, para poder circular lo mismo por las vías nuevas que por las antiguas, no se suscitó la cuestión de los 1.500, puesto que, por su ancho, el material no podía entrar en Francia. Al tomar la decisión de adquirir el material con ancho europeo, la cuestión ha quedado enormemente complicada, pues nuestros trenes y locomotoras, construidos básicamente para los 25.000 de corriente alterna en virtud del nuevo pedido, para poder acceder a Francia deberán admitir los 1.500. Si deseamos trenes que puedan acceder directamente a Bruselas, tendrán que admitir también los 3.000, lo mismo que si deseamos que lleguen a Milán, y si deseamos que lleguen, como ahora el Talgo, a Suiza o pretendemos que lleguen a Alemania, deberán también admitir los 15.000 voltios en corriente alterna.

En resumen, señor Presidente, ¿todo esto se ha estudiado? ¿Todas estas tremendas influencias que tiene la cuestión se han estudiado? Lo digo desde un Grupo que patrocina que se haga con rigor y con una técnica adecuada y con tiempo la asunción por supuesto del ancho internacional. La alta velocidad ya es más problemática pero, en todo caso, nos parece que comenzar a implantarla por el Madrid-Sevilla es, al menos desde el ángulo financiero, un disparate. Queda ese problema grave del pedido que no se ha modificado cuantitativamente, a pesar del lapso de años que va a existir hasta que se implante incluso esa línea de Port-Bou a Sevilla.

Termino formulando unas preguntas muy escuetas. Señor Presidente, mi Grupo no le pide que responda ahora categóricamente respecto a la decisión final, por lo que afecta a determinadas regiones —Extremadura, Norte de Castilla y León, penetración en Galicia y Asturias, es decir, el Ruta de la Plata, la variante de Pajares, etcétera—, porque si se está haciendo un trabajo, lógicamente habrá que estar a resultados del mismo. Tan sólo le pedimos que responda a esta pregunta: ¿se está estudiando eso? Es decir, al final, respecto a un problema muy concreto —y por eso lo cito, porque al pertenecer a aquella tierra lo conozco mucho más directamente— uno se pregunta, además de las cuestiones que se han puesto ya de manifiesto por el primer interviniente del Grupo Popular, ¿aprovecharemos esa oportunidad, o vamos a dejar que en España, al mismo tiempo que se implantan velocidades comerciales de 130 y 140 kilómetros/hora —velocidades comerciantes—, sigan circulando trenes, en gran parte del territorio español, a 30 y 40 kilómetros de velocidad comercial?

Yo comprendo que haya algunas regiones a las que se les impute un conjunto de singularidades, pero, señor Presidente, de verdad, los habitantes de esas regiones no queremos ser tan singulares, y, además, creemos que, en virtud del principio de solidaridad, esas regiones a las que yo me refería —Asturias, Galicia, Extremadura, Andalu-

cia oriental— tiene perfecto derecho a integrarse en un sistema de transporte ferroviario, perfecto derecho, porque, si no estaremos configurando un país tercermundista. Por tanto, ¿se incluye dentro de las filosofías no caer en el peligro de marginación respecto a zonas del territorio nacional? Es decir, si toda España va a tener un ferrocarril o si lo van a tener las regiones españolas determinadas o si tan sólo se trata de una línea de alta velocidad que se prolongará quizá, a parte de la red básica y lo demás irá cayendo poco a poco.

También me interesa saber qué adelanto nos puede hacer respecto al trazado de la línea de alta velocidad de Madrid a Port-Bou y de la línea componente de la «Y» en cuanto a su origen y su destino en Irún, origen, por tanto, que no tenemos claro, al mismo tiempo que tampoco tenemos clara la salida desde Madrid, en el primer tramo de la meseta, de esa línea de alta velocidad.

Quisiera dejarle, señor Presidente, una preocupación grande: que comprenda lo razonable que es que en período de confusión, todo el mundo manifieste su inquietud frente a lo que pueda pasar. Quizá la política consiste en trazar unas líneas filosóficas que tranquilicen al pueblo en algo tan importante como es la construcción de una red de infraestructura ferroviaria en España, por fin, para que esta gran oportunidad histórica de cambiar nuestro ancho para adecuarlo al europeo, de introducir, con el patrocinio de la Comunidad Económica Europea una o varias líneas de alta velocidad —eso que es bueno si se hace con rigor sobre todo si se hubiera hecho poniendo primero los estudios técnicos y luego las decisiones, y no al revés— no sea al mismo tiempo la ocasión para consumir la división de España en dos zonas: una que tenga que soportar la ausencia de ferrocarril o un ferrocarril tercermundista, y la otra por la que circulen los trenes a alta velocidad.

Creo sinceramente que estamos en un momento importante, desde este punto de vista.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Señor Rebollo, me veo en la obligación de recordarle que hace siete minutos y algo más que dijo que iba a terminar.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Termino de verdad, señor Presidente.

Quisiera trasladarle al señor Presidente de RENFE la preocupación de mi Grupo y la mía propia, creo que la de todos los Grupos, y quiero pedirle por favor, al menos, directrices claras, para que haya tranquilidad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Gracias, señor Rebollo.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Mazarrasa.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero agradecer la presencia del señor Presidente de RENFE para informarnos sobre los detalles y los criterios con los que se está elaborando el informe.

Nosotros, el Grupo Socialista, creemos que es necesario decir que, en efecto, la decisión del cambio de ancho de vía es fundamentalmente política, pero es que no puede ser de otra forma. Lo que realmente no llegamos a entender es cómo otros grupos políticos se asustan o se escandalizan de que una decisión de estas características sea una decisión política. Sobre todo respecto al Grupo interpelante, el de Coalición Popular, creo que hay que decir que los criterios que había en su día en el PTF no exigían técnicamente en España la introducción de esa decisión de cambio de ancho de vía —y siguen sin exigirla desde el punto de vista técnico—, en cuanto a cuáles eran los objetivos que se marcaban en Plan de Transportes Ferroviarios, que pretendo sintetizar en tres: la utilización del Ferrocarril como medio complementario de transporte altamente competitivo respecto a otros medios de transporte para llevar viajeros entre ciudades importantes o de tamaño medio y grande a alta velocidad, dentro de la geografía nacional; el transporte de cargas a grandes distancias y reforzamiento del ferrocarril respecto de la carretera para hacerle competitivo en captación de tráficos del transporte de mercancías pesadas, donde nuestros tráficos internacionales tienen un porcentaje que es relativamente pequeño y donde además técnicamente el problema está resuelto desde hace años, con menor o mayor eficacia, pero hay una tecnología española disponible; y, tercero, hacer frente a un problema social de la envergadura de los transportes colectivos en las cercanías de las grandes conurbaciones. Y para eso no se necesita el cambio de ancho de vía; lo que pasa es que, en efecto, nuestro país lleva arrastrando, históricamente, durante un siglo, algo que nos perjudica y es que no estamos integrados en una red de transporte ferroviario de carácter internacional. ¿Por qué? Por razones históricas. A todos nos hubiera gustado que ese problema no hubiera existido en nuestro país.

Indudablemente las repercusiones de abordar la solución de ese problema son enormes y de todo tipo, pero técnicamente, en función de los objetivos del PTF, no era imprescindible el cambio de ancho de vía. Ahora bien, es indudable que los objetivos del PTF exigen inversiones importantísimas de renovación, de cambios de trazados, de inversiones en infraestructura, que ponían otra vez sobre la mesa la decisión de si era el momento oportuno de abordar un objetivo político en un nuevo contexto de entrada de nuestro país en la Comunidad Económica Europea y de internalización, a grado supremo, de nuestra economía, y en efecto, se toma una decisión política se apostar por un nuevo reto que estaba pendiente en España desde hace un siglo, en función de que era la coyuntura en la que había que hacerlo, si se tomaba una decisión política.

Creo que en esos momentos, como dijo el señor Ministro de Transportes en su comparecencia de diciembre, la decisión se limitó a aquellas nuevas obras de infraestructura de gran tamaño que tenían prioridad en el tiempo: Madrid-Sevilla, Madrid-Barcelona-frontera Port Bou, empezándose todo un estudio analítico para ver si esa decisión se podía trasladar al conjunto de la red. Nosotros,

como grupo político, repetimos —lo dijimos en su día, con motivo de la comparecencia del Ministro de Transportes—, creemos que es absolutamente necesario trasladar esa decisión al conjunto de la red, una vez que se ha tomado la determinación de introducir el ancho europeo en España. Además, como Grupo Socialista, insistimos en que cara a disminuir las repercusiones de tipo territorial que una decisión de al envergadura e importancia implica, creemos que hay que apostar —con todas las dificultades que eso conlleva de las que somos conscientes— por un cambio que el propio Ministro definió con el nombre de «relámpago», a efectos de disminuir las distorsiones en el tiempo del funcionamiento logístico de la red. Eso responde, creo yo, a algunas interrogantes, lógicas, que desde los otros grupos políticos existen en estos momentos respecto a una situación de confusión, que creo que no es tanta, sobre cuál es el nuevo mapa de todo lo que es una nueva política ferroviaria, que está generando intranquilidad respecto a cuáles son las repercusiones finales de esa nueva decisión de política ferroviaria en nuestro país, en los diferentes territorios que lo componen.

A nosotros no nos cabe duda de que el ferrocarril es una infraestructura básica que tiene que ser elemento esencial en una política de equilibrios territoriales en la cual España está comprometida, lo mismo que el resto de Europa, en lo que es el reforzamiento de las políticas de fondos de ayuda regional, etcétera, y, por tanto, eso exige, pienso yo, que en nuestro país todas las regiones, todos los territorios, tengan la certeza de que no van a quedar aislados en su integración en la red, en la cronología correspondiente.

Quisiera hacer algunas observaciones respecto de los criterios del Presidente de RENFE, que están en la base de la elaboración del informe. En principio nos parecen unos criterios correctos en cuanto al ámbito en que tienen que desenvolverse e incluso añadiríamos algo. El hablaba de la totalidad de la red y por supuesto en las nuevas líneas y nuevas variantes que impliquen trazados de alta velocidad. Nosotros creemos que España tiene redes diferentes. Tiene una red de vía estrecha que en algunos casos no sólo va a dar respuesta a problemas de cercanías, lo que permitiría la compatibilidad del mantenimiento de esa red, sino que hay una parte importante del territorio nacional, que es el norte de España, que necesita enlace entre sus regiones y que está enlazado con una red de vía estrecha que, en definitiva, no produce distorsiones en cuanto al funcionamiento para el conjunto en una parte del territorio nacional.

Nosotros creemos que antes incluso del replanteamiento, que no está previsto, que hacen los Grupos Popular, y del CDS, que se cuestionan sobre si esto en definitiva implica un nuevo PTF y un nuevo trazado de red y un nuevo trazado de ejes, y un nuevo tratamiento de la transversalidad en nuestro país, creemos, repito que eso está definido en el PTF, se discutió por activa y por pasiva y, por tanto, por el momento —uno no puede decir nunca que las cosas no cambian—, ese tema no está en discusión. En consecuencia, traer aquí a colación que hay que introducir un nuevo análisis sobre los cuatro ejes que planteaba

el representante del Grupo Popular, del Barcelona-Monforte, del Ruta de la Plata, del Sevilla-Granada y del Santander-Mediterráneo, sería suscitar aquí una discusión nueva respecto de las prioridades en términos de política territorial que el ferrocarril debe cumplir en nuestro país y recomponer los objetivos del Plan de Transporte Ferroviario.

También se plantea la necesidad del estudio de nuevas variantes. Las variantes que en este momento hay en marcha son las que se pusieron en el tapete de la discusión del Plan de Transportes Ferroviario y que aprobó esta Cámara, con mayor o menor aceptación de los diferentes grupos, que son la variante hacia Andalucía, la variante hacia el Noroeste y la variante Bilbao-Vitoria. Las conversaciones que ha habido con el Gobierno Vasco únicamente entran en lo que es la necesaria concreción de un objetivo que estaba plasmado ya en el propio PTF de forma textual y explícita, como era la variante de Bilbao-Vitoria.

Yo entiendo que desde posiciones de las regiones o las circunscripciones que representan algunos portavoces de otros grupos parlamentarios se apoye de forma insistente la necesidad de ampliar esos objetivos de nuevas variantes. Nosotros, como Grupo Socialista, tenemos que indicar claramente que nunca hemos dicho que no sea un objetivo para el futuro en nuestro país el tratamiento de la variante de Pajares o de otras variantes que pueden ser necesarias en términos de mejora en nuestro país. No hemos dicho nunca que no sea un objetivo; la cuestión es en qué momento y con qué prioridad. También tenemos que decir, como socialistas del Grupo del Congreso y como socialistas asturianos y de otras partes de la cornisa cantábrica, que no es nuestra prioridad respecto a una solución óptima de los problemas de transporte ferroviario que son necesarios para Asturias, porque yo no sé si el señor Alvarez-Cascos cuando habla de un nuevo eje del Santander-Mediterráneo está hablando de crear un nuevo eje paralelo al del Valle del Ebro, que es lo que defendió su Grupo político en la Asamblea regional de Cantabria, o está defendiendo conectar a Asturias con Cantabria, con Miranda de Ebro, para luego conectarla con el actual eje del Valle del Ebro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Señor Mazarrasa, le rogaría que no invitara a los grupos a entrar en un detalle que no se ajustaría al orden del día.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: En definitiva, nosotros creemos que el objetivo que se ha planteado este Gobierno es un objetivo de ampliación del PTF en base a una decisión política que exige estudiar con detalle las repercusiones en el funcionamiento de nuestra red.

Nosotros, como grupo político, creemos que hay que defender la necesidad de trasladar el conjunto del cambio al conjunto de la red del país de forma que no se introduzcan distorsiones de equilibrio territorial. Creemos que esto se tiene que hacer con una cronología, en la medida que lo permita la logística y la técnica disponible, de cambio relámpago para la menor distorsión posible del siste-

ma, evitando consolidación de una doble red en el tiempo. Y creemos, en definitiva, que para eso —y este es un dato importante— se van a necesitar, indudablemente, previsiones presupuestarias mayores que las que se contemplaron en su día en el PTF, y que se verán como consecuencia de todos los estudios de detalle que hoy en día hay en marcha, y cuyos criterios de elaboración a nosotros nos parecen correctos, con los matices que he introducido. Sobre todo, creemos que esas nuevas necesidades financieras estarán fijadas en un período de tiempo lo suficientemente amplio para no impedir, yo creo, avanzar en el objetivo que en este momento se ha planteado el Gobierno español y que respalda el Grupo Socialista, que es de ampliación de los objetivos del PTF. Lo que sí decimos es que gestionar una inversión que puede llegar en su día a tres billones de pesetas en un período amplio de tiempo exige reforzamiento desde la Compañía RENFE de sus equipos técnicos. No es lo mismo gerenciar la marcha de RENFE en lo que han sido los últimos diez años que abordar un salto cualitativo de las dimensiones como la que se está planteando. Eso exige reforzar los equipos técnicos de RENFE en gran medida con la incorporación de técnicos de otras empresas y de otras tecnologías que hay en el país disponibles. Eso implica esfuerzos de gestión muy importantes de RENFE cara a subcontratar estudios, análisis, ingenierías, etcétera, para abordar un programa de esas dimensiones. Creemos que esto puede tener dificultades en el propio interior de RENFE en cuanto que no es una cultura empresarial consolidada en el interior de RENFE demandar trabajos externos a la propia Compañía, aun a pesar de que, como ha dicho el Presidente, la propia Compañía sea la depositaria del mayor nivel de tecnología ferroviaria que hay en el país, y por tanto ése tiene que ser el equipo que dirija los trabajos; pero el volumen de trabajo es de tal dimensión respecto a los objetivos planteados que se necesitará la compra de muchas horas de ingeniería en el país que existen disponibles en otros ámbitos que no han estado tan ligados al ámbito de lo que era la Compañía RENFE, y éste es un esfuerzo de gestión absolutamente necesario, que muchas veces creará tensiones en el interior de RENFE respecto de culturas empresariales anteriores, pero es uno de los grandes retos para llevar a buen puerto el objetivo que se ha planteado el Gobierno respecto de la política ferroviaria española.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra don Julián García Valverde, Presidente de RENFE.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (García Valverde): Permítame que empiece agradeciendo las ideas y los comentarios que han sido realizados por los distintos portavoces de los grupos representados en esta Cámara en lo que tienen en todo caso de aportación y de interés al tema central en el que está implicada mi actividad profesional. Creo que toda oportunidad de poder hablar sobre la problemática y el futuro del ferrocarril es poca. Por tanto, quiero agradecer en principio la ocasión y los comenta-

rios y preguntas que se me han hecho a lo largo de estos últimos minutos.

Quisiera empezar, si me permite el señor Presidente, con algunas consideraciones de tipo general que entiendo pueden centrar lo que podríamos llamar el hilo argumental o el común denominador de algunas de las argumentaciones que he oído. Realmente el problema con el que desde hace más de tres años nos enfrentamos en RENFE es un problema típicamente empresarial, aunque con condicionamientos bastante distintos de los que suelen ser normales en una empresa, llamémosla normal. No cabe duda de que una empresa de ferrocarriles no es una empresa normal, tiene unos condicionamientos de tipo político, de tipo social, de tipo espacial muy diferentes a los que suelen ser normales en una empresa y, por tanto, lejos debería estar un intento de aplicar las recomendaciones del libro de texto al uso a una empresa de ferrocarriles. Pero tampoco está de más intentar poner en práctica en una empresa de ferrocarriles una serie de principios que son moneda de uso común en la inmensa mayoría de las empresas, no de este país, sino de todo el mundo. No está de más y, desde luego, esa es la razón fundamental que inspira toda la política que personalmente estoy llevando a cabo en RENFE. No está de más introducir dosis, cuanto más grandes mejor y cuanto más intensas mejor, de criterios empresariales en la gestión de RENFE.

Por tanto, si eso es así, lo primero que había que hacer era un diagnóstico de la situación de la empresa que administra, de la empresa que explota el ferrocarril. Y ese diagnóstico reflejaba una situación, no de carencia, sino de penuria de infraestructura; una situación no de carencia, sino de penuria del material móvil; una situación de exceso de plantilla importante y una situación que podríamos llamar de aislamiento de capital humano respecto de lo que existe en el resto del país. Esos tres frentes había que atajarlos de forma metódica y contundente. Había que hacer un plan de infraestructuras y presentarlo como condición «sine qua non» para tener una empresa de ferrocarriles que pudiese dar un servicio mínimamente presentable. Había que hacer un plan de adquisición de nuevo material móvil y había que tener una serie de actuaciones en el campo organizativo y en el campo de lo que podríamos llamar adquisición de nuevo capital humano, capaz de introducir todas esas técnicas existentes en el sector empresarial español.

Lo primero era la infraestructura. Es imposible dar un servicio ferroviario sin tener una infraestructura mínimamente soportable. No quiero entrar en el diagnóstico que hacíamos hace muy poco tiempo y que ya no lo hacemos —pero lo quiero recordar—, cuando mencionábamos el estrangulamiento básico de Despeñaperros como una de las razones fundamentales para hacer algo que elimine ese estrangulamiento y cuando estábamos mencionando el resto de los tramos de vía única y de los estrangulamientos como la razón fundamental para acometer un plan de infraestructuras. Ese plan de infraestructuras es lo que está integrado básicamente en el Plan de Transporte Ferroviario, junto con —como acaba de decir el representante del Grupo Socialista— una determinada filo-

sofía de ferrocarril, una filosofía de ferrocarril basada en una complementariedad con el resto de los modos de transporte, con un no monopolio en el transporte de viajeros y de mercancías, con una clara vocación de especialización en una serie de segmentos de mercado, con especialización en la larga distancia, con lo que podríamos llamar servicios «inter-city», con una especialización en mercancías allí donde puedan ser sustituidas de forma rentable, con una especialización en lo que llamamos servicios de cercanías, como algo inseparable a la existencia de las grandes ciudades.

En este ambiente de especialización no es de extrañar que la primera prioridad para mí como responsable de la empresa RENFE fuese la de tener los medios financieros disponibles para que esas infraestructuras nuevas estuviesen a disposición. En el año 1985 el presupuesto de inversiones en RENFE no estaba más allá de veintitantos mil millones, como mucho de treinta y tantos mil millones de pesetas. En estos momentos estamos en 90.000 millones de pesetas año, en RENFE, más 50.000 millones de pesetas a través de la Dirección General de Infraestructura del Transporte. Es evidente que ese flujo de inversión, que ya lleva dos o tres años realizándose, se va notando y vamos palpando una mejora paulatina pero remarcable de la calidad de las infraestructuras.

Por tanto, no es extraño en esas condiciones que, como responsable de la explotación de los trenes o responsable de la gestión de RENFE, mi máxima prioridad fuese la reforma o modernización de las infraestructuras existentes y que antepusiera cualquier otra actuación a esta. Y no es extraño que una vez que los medios financieros están puestos a disposición de la creación de una serie de infraestructuras, el problema del ancho internacional sea una decisión que puede o no tomarse, pero en ningún caso deberá tomarse —y eso lo he defendido públicamente— detrayendo financiación destinada previamente a llevar a cabo creación de nuevas infraestructuras o mejora de las existentes. Esa es la razón fundamental por la que mis declaraciones, citadas por el señor Alvarez-Cascos, hayan de ser tomadas en el contexto en el que fueron hechas. Y el contexto en el que estaban hechas era el siguiente. Se estaba discutiendo si íbamos a tener más y mejores infraestructuras o no. Y mi voto era mejores y más infraestructuras, primer punto, eso es lo prioritario. Si hay algo que hace peligrar el tener más y mejores infraestructuras, no estoy dispuesto a correr el riesgo. Tengamos más y mejores infraestructuras como primer punto y pongamos todos los esfuerzos para conseguir eso que es absolutamente prioritario para tener un ferrocarril moderno. En ese contexto creo que es perfectamente comprensible que desde un planteamiento empresarial alguien —en este caso yo mismo— dijese que si tuviese el dinero necesario para llevar a cabo el cambio de ancho lo utilizaría en otras actuaciones. ¿Cuáles son aquellas otras actuaciones? Precisamente aquellas que mejoran o aumentan la capacidad de infraestructura ferroviaria que tenemos.

Creo que con eso explico, una vez más, esta aparente contradicción, que creo que no existe en absoluto. Es decir, son dos cosas absolutamente compatibles: la mejora

de las infraestructuras ferroviarias y posteriormente la recomendación, el abogar por el ancho internacional. ¿Cómo entra el ancho internacional como opción? Creo que lo he dicho en varias ocasiones y una de ellas la que ha citado el señor Alvarez-Cascos. Creo que es una opción absolutamente política, que no corresponde a ningún Presidente de RENFE ni al ámbito empresarial de explotación de los ferrocarriles, pero sin duda reconozco que puede ser —y que hecho se constituye en ello— informante o consultor privilegiado para llevar a cabo una decisión de esa naturaleza.

Una vez que se toma la decisión de llevar a cabo una mejora de las infraestructuras ferroviarias, la decisión del ancho internacional viene a complementar los medios puestos a disposición de la empresa ferroviaria para llevar a cabo la modernización de la misma. No cabe duda de que el ancho nacional constituye una barrera tecnológica para incorporar los progresos tecnológicos que se han empezado a dar en otros países y, por tanto, no cabe ninguna duda de que una vez que han sido asegurados los medios financieros necesarios para llevar a cabo una mejora sustancial de las infraestructuras, el siguiente paso para proseguir en el camino de modernización del ferrocarril español es llevar a cabo los pasos necesarios para que se produzca la decisión sobre el cambio de ancho.

Quiero recordar que el acuerdo del Consejo de Ministros, y lo he dicho al principio, tiene tres puntos. Los dos primeros hacen referencia a la creación y puesta en funcionamiento de una línea de alta velocidad; el segundo al ancho internacional en el que se empieza a construir dicha línea y el tercero manifiesta que para poder tomar una decisión sobre la conversión al ancho internacional del resto de la red se encarga el estudio a RENFE. Por tanto, la decisión se tomará después de que haya sido puesto a disposición del Ministro de Transportes el estudio al que nos hemos estado refiriendo.

Estas son consideraciones de tipo general, pero que me parecen absolutamente básicas para poder entrar en el contexto en el que han ido sucediendo las cosas y en el que sólo pueden explicarse unas aparentes contradicciones. Paso a continuación a contestar lo que me parecen preguntas concretas de SS. SS. a medida que las han ido formulando. En este sentido quiero aclarar que el informe que se está realizando no contempla el cierre de ningún tramo, y como dice uno de los principios que he mencionado, el estudio se refiere a la totalidad de la red, incluyendo en esa totalidad no sólo la red existente, sino las líneas de alta velocidad que se hayan decidido o que se puedan decidir.

Siento que S. S. se haya encontrado con la información en la prensa. Es el resultado de unas jornadas que se iniciaron ayer y continúan hoy sobre la problemática del ancho internacional. Son jornadas organizadas por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y la Fundación de los Ferrocarriles. Yo me siento organizador de las jornadas o por lo menos promotor o «empujador» de las mismas hacia las entidades que finalmente lo han organizado. Esto es señal que la intención es tratar de reclamar y recoger todos aquellos planteamientos o infor-

maciones nacionales e internacionales que puedan aportar luz, pero no menoscaben la independencia del equipo de redactores de este informe. Como consecuencia de estas jornadas, una de las ponencias fue llevada a cabo por la persona que dirige el estudio, don Javier Pérez Sanz, quien comentó determinados principios, pero en ningún caso encontrará en el texto de la información periodística ningún dato (excepto lo de las subredes que era previamente conocido por otras intervenciones) que no pueda ser comentado en este lugar.

En cuanto al coste no existe ninguna evaluación y la que aparece allí no es más que una conclusión del autor de la información y, desde luego, no sólo no existe ponencia, sino que no ha existido ningún cálculo de ese tipo. Quiero aclarar que cualquiera que sea la cifra que se maneje, tanto la que aparece por ahí, a la que no puedo dar ningún aval especial, como las que sí tienen el aval, puesto que fueron las que se manejaron en los días de la decisión del cambio de ancho, son cifras que constituyen claramente un coste marginal o adicional a todos los presupuestos de inversiones que ya están decididos. Desde el punto de vista filosófico era importantísimo tener en cuenta de forma machacona que el cambio de ancho no puede detraer ni una sola peseta de aquellos presupuestos que están destinados a llevar a cabo mejora o aumento de las infraestructuras. Este es un punto fundamental del estudio del informe que se está realizando y que le puedo decir claramente.

También tiene especial interés matizar si la operación de cambio de ancho de vía que se está concibiendo en términos de propuesta es un mero cambio de ancho de vía o es algo más. Claramente no es un mero cambio de ancho de vía. La propuesta desde el órgano que está llevando a cabo el informe sería no llevar a cabo un cambio de ancho de vía que podríamos denominar literal, es decir, allá por donde pasa hoy la vía de ancho nacional pongamos la vía de ancho internacional, sin aprovechar la ocasión para modificar los fallos de infraestructuras típicos del momento en que se construyó esa infraestructura. En otras palabras, si estamos ante el problema de convertir a ancho internacional una línea construida en el siglo XIX, con unos medios de movimientos de tierra escasos, que obligaron a trazados con numerosas curvas, que si hoy se llevasen a cabo podrían ser eliminados simplemente aprovechándonos de la máquina de movimiento de tierras, la opinión del informe será hacer el cambio de ancho de vía llevando a cabo las modificaciones del trazado de vía necesarias para no sólo tener una vía de ancho internacional, sino tener una vía con buen trazado en ancho internacional. Evidentemente es mejor tener doble vía que tener vía sencilla. De todas maneras creo que hay que relativizar las ventajas inherentes a la doble vía y dejar la conveniencia de la existencia de doble vía en función de los tráficos que existan en la relación correspondiente. Cuando hay más tráfico del que puede soportarse con una vía única, suficientemente señalizada y banalizada habrá que ir a la doble vía. Sin embargo, también hay que decir que en estos momentos existe la tecnología suficiente como para con una vía única bien señalizada,

con tecnología moderna de banalización, ahorrar bastante dinero de inversión, sin tener necesidad de llevar a cabo la inversión de la doble vía.

No contempla ni va a contemplar el informe sobre el cambio de ancho de vía ninguna modificación de trazado respecto de los que existen en el Plan de Transporte Ferroviario. Creo que son dos cuestiones totalmente distintas. Por tanto, ningún eje nuevo, ni radial, ni transversal, ni nada que tenga que ver con nuevos trazados será contemplado y expuesto en este estudio. Esa es precisamente la materia regulada por el Plan de Transporte Ferroviario.

En cuanto a la variante de Pajares entraría en lo que acabo de decir. Un informe sobre el cambio de ancho de vía no es el sitio para discutir la posible variante de Pajares. Por tanto, no se pondrán ni juicios ni propuestas referentes a esta materia en el informe del cambio de ancho de vía, lo cual no quiere decir que se haga en otro lugar, pero no estimamos que sea este el lugar adecuado para llevarlo a cabo.

En cuanto a los compromisos financieros del cambio de ancho, insisto en la necesidad de llevar a cabo una evaluación lo más fina posible del coste de esta operación y, sobre todo, una observación nítida de que el coste asociado con el cambio de ancho de vía no debe de ser confundido, ni mezclado, ni extraído de los presupuestos ya existentes y destinados a la mejora o ampliación de la infraestructura ferroviaria. Es, por tanto, un problema de cálculo del coste marginal, del coste adicional de la operación de cambio de ancho de vía.

El señor Sedó, como representante de Minoría Catalana, celebraba el reciclaje de las personas de RENFE hacia lo que podríamos llamar el bando del ancho internacional. Quiero repetirle lo que decía al principio. En RENFE tenemos bastante problema con explotar, con modernizar y con gestionar la empresa como para ser partidarios de un ancho o de otro. Somos y seremos partidarios de otro ancho o del ancho internacional en la medida en que sea algo bueno e importante, un instrumento útil para llevar a cabo, para avanzar en el proceso de modernización de una empresa que explota y mueve los trenes y que lo tiene que hacer de la forma más eficaz. Creo que podrá tener noticias a través de los responsables, por ejemplo, de los ferrocarriles de la Generalitat, de cuáles son las verdaderas posturas de los responsables de RENFE en este tema.

Decía usted que seis meses no es plazo suficiente. Pensamos que si no lo fuese, las personas que están al cargo me lo hubiesen hecho notar. Creo que será tiempo suficiente para poner negro sobre blanco y para dar una documentación necesaria respecto a las cuestiones más importantes. Creo que se está avanzando claramente en una metodología útil para llevar a cabo la operación de cambio de ancho y en una argumentación en favor de la misma.

Yo no puedo tener opinión respecto a la conveniencia o no de una ponencia en cuanto a ese informe. Obviamente yo entregaré el informe al cabo de los seis meses y lo que se haga respecto del mismo lógicamente no estará en mis manos. Lo que sí le puedo decir, respecto a su siguien-

te preocupación, es que el proyecto de Madrid-Zaragoza-Barcelona está en estos momentos en lo que podríamos llamar el estadio de elección de rutas alternativas en sus distintos tramos: Madrid-Zaragoza, Zaragoza-Lérida, Lérida-Barcelona.

Por último, debo reiterar la postura de que el ancho de vía no es una mera operación mecánica de estrechamiento del ancho de los dos carriles, sino que debe ser algo más; debe ser una oportunidad, debe ser un momento en el que también hay que hacer determinadas mejoras y determinados cambios de la infraestructura debida.

El señor Pérez Dobón hacía una buena comparación respecto de que agua pasada no mueve molino. De todas maneras creo que es una buena ocasión para tratar de incorporar los elementos de día a día en una filosofía concreta, que es lo que he intentado llevar a cabo hasta ahora. He tratado de insertar el porqué de unas palabras dentro de una política concreta. Desde luego, lo que puedo asegurarle es que el informe no va a ser predeterminado, sino que va a ser independiente. Va a ser un informe que precisamente está llevando a cabo una persona que no tiene responsabilidades directas en uno de los departamentos de RENFE, no es director de nada, sino que lleva siendo asesor del Presidente de RENFE para temas de alta velocidad y de infraestructura desde hace más de dos años y, por tanto, no tiene lo que podríamos llamar una posibilidad de «contaminación» interna o externa. Por otra parte, le puedo asegurar que mi preocupación es que no sea así y que, desde luego, me ocuparé personalmente de la independencia de criterios tanto de los redactores como del redactor final; me preocuparé de que sea así.

Le confirmo que se trata de un estudio cuyo objeto es la conversión de ancho de toda la red y no de una parte de la misma. No estamos ante un intento de hacer una red de ancho europeo elitista. Estamos ante un intento de transformación o de estudio sobre cómo hacer la transformación al ancho europeo de toda la red. Creo que existen razones fuertes para poder pensar que un intento de cambiar el ancho sólo de una parte de la red y no de toda daría lugar a dificultades importantes, ya que desaparecería algo que es muy positivo en la explotación de RENFE, que es el efecto red: hay comunicaciones entre todos y cada uno de los puntos.

En cuanto a las infraestructuras en el País Vasco, precisamente, como ha dicho el representante del Grupo Socialista, son las que están previstas en el Plan de Transporte Ferroviario, donde también está prevista la cofinanciación para la realización de las mismas.

El señor Rebollo, como siempre, me ha impresionado con su documentación y su conocimiento lógico del ferrocarril. Sin embargo, creo que su conocimiento técnico me ha imposibilitado entender preguntas suficientemente concretas en su exposición. Sinceramente, voy a tratar de dar de forma escalonada, un poco deshilvanada quizá, contestación a algunos de los comentarios que ha hecho.

En cuanto a la contradicción de mis declaraciones, si me permite, sirvan las consideraciones que he hecho hasta el momento para contestar a su pregunta.

Referente al tren de alta velocidad a Sevilla, quiero re-

cordarle que la razón fundamental por la que se toma la decisión de hacer una línea Madrid-Sevilla es que existe una línea Madrid-Sevilla por Despeñaperros, con más de cien kilómetros de recorrido y con una vía única en gran parte de su recorrido más importante. Por tanto, era necesario dar una decisión muy urgente, no ya sólo por razones de rentabilidad, sino por razones de estrangulamiento básico, de riesgo y de seguridad, al problema de Despeñaperros. Existían dos grandes alternativas: una, hacer un desdoblamiento de la vía por Despeñaperros; dos, hacer un nuevo trazado. El desdoblamiento no solucionaba el problema básico de Despeñaperros, que eran los cien kilómetros para ir de un punto a otro y el riesgo enorme de la circulación por un sitio cuyo nombre es indicativo de lo difícil del trazado. Por tanto, estábamos ante una inversión que no sólo planteaba una mejora de la calidad del servicio, sino la desaparición de un riesgo y de una saturación demasiado grandes en una determinada línea que une toda Andalucía con el resto del país y con el resto de Europa.

Cuando se habla por tanto de la línea Madrid-Sevilla, creo que no se puede plantear como una línea «ex novo», cuya justificación, única y exclusivamente, sea la rentabilidad. Desde luego, la rentabilidad es mucho mayor en la medida en que haya un mayor número de viajeros. El número de viajeros será mayor cuanto menor sea el tiempo invertido en el recorrido, cuanto mayor sea la calidad de servicio y cuanto menor sea el riesgo, y además de ese mayor número, que desde luego es muy superior a los cálculos que ha aportado usted, tenemos que añadirle la enorme valoración que tiene suprimir un estrangulamiento básico, suprimir un riesgo que todos los días está haciéndonos sufrir las consecuencias de una insuficiencia de infraestructura básica.

Efectivamente, la línea Madrid-Sevilla es de carácter mixto, de viajeros y de mercancías. Como sabe S. S., hay dos grandes filosofías de alta velocidad, la que podríamos llamar filosofía francesa y la alemana, o al menos la filosofía francesa hasta ahora y la filosofía alemana también hasta ahora.

La filosofía francesa-alemana es la del París-Lyon, línea de utilización exclusiva de trenes de viajeros. ¿Por qué los franceses tienen en la línea París-Lyon una filosofía exclusiva de viajeros? Básicamente porque existe una línea convencional París-Lyon, que estaba saturada, y en determinado momento se plantean construir una infraestructura ferroviaria adicional a la ya existente. Para descargar de tráfico a la infraestructura convencional, hacen una infraestructura de alta velocidad, que supone una innovación importante en cuanto a la aceptación de pendientes y rampas, nunca incluidas en la vida del ferrocarril, porque el tramo París-Lyon, como usted sabe, no tiene ni un solo túnel, sino que gracias al aprovechamiento de bajadas y subidas se lleva a cabo una explotación punto a punto de trenes, pero basada en la posibilidad de bajar a más velocidad que en las pendientes, aunque se corone a velocidades mucho menores que las máximas. Esta filosofía no se ha llevado a cabo en la nueva infraestructura de alta velocidad de París-Tours, Tours-Burdeos.

La filosofía francesa de no hacer túneles cambia, imita más a la filosofía alemana. El no hacer túneles y aceptar rampas mayores de lo normal empieza a aparecer como una sensata decisión que se tomó en su momento, cuando no se sabía bien cuáles eran las consecuencias de la alta velocidad al pasar por túneles. Ahora, cuando se tiene algo más de experiencia de cuáles son las consecuencias y los efectos de la alta velocidad pasando por túneles, se toma la decisión de llevar a cabo una infraestructura más parecida la a alemana, en la que ya no está tan clara la especialización en viajeros, pero donde no está en absoluto clara esa especialización es en la infraestructura alemana, que, desde luego, está diseñada para poder llevar trenes de mercancías también. Esa es una de las razones por las que nuestra infraestructura obedece al parámetro de las 12 milésimas, porque si no las tuviésemos, estaríamos frente a una línea no de uso exclusivo de viajeros, sino que simplemente no podríamos transportar mercancías por esa línea. Precisamente para poder tener la libertad de introducir una explotación mixta o no introducirla pero, en principio, diseñar la línea para una explotación mixta, el parámetro fundamental que define pendientes y rampas en el Madrid-Sevilla son las 12 milésimas.

El mantenimiento, no sólo en la alta velocidad, sino en la velocidad convencional, es uno de los elementos más importantes del ferrocarril. Es una de las luchas en que estamos implicados en estos momentos en RENFE: la mejora del mantenimiento de la vía, la mejora de la organización del mantenimiento de la vía, la mejora de la calidad y la disminución del coste simultáneo a ese mantenimiento de la vía mediante cambios organizativos o mediante lo que sea.

Su señoría, mencionaba la compra de dos tecnologías, mencionaba la sobra de material y la no firma de los dos contratos. Se han elegido las dos tecnologías, la francesa y la alemana y no recuerdo si he tenido ocasión de decirselo a S. S., en esta sala, pero se lo repito una vez más. La decisión de compra de material de alta velocidad ha sido absolutamente técnica, en la que se han elegido los dos únicos tipos de material que existen en el mundo, el resto no existe. Me explico. La locomotora más probada en el mundo en estos momentos es la que hemos elegido, la alemana. Solamente están en funcionamiento cinco locomotoras francesas. El tren de alta velocidad que hemos elegido es, de las propuestas que nos han presentado, el único que existe y funciona comercialmente. El alemán es bueno es impecable, pero no funciona comercialmente.

Ni la locomotora ni el tren de alta velocidad japonés funcionan tal y como se nos ha presentado en las propuestas. El tren japonés que funciona es el «tren bala», que se puso en funcionamiento en los años sesenta y que sigue siendo el mismo. El que se nos ha presentado no está en funcionamiento en Japón, y la locomotora tampoco.

Por tanto, no queríamos soportar los costes de decisiones tomadas históricamente en RENFE de material no probado y hemos insistido desde el principio en comprar sólo aquello que esté absolutamente probado en los países tecnológicamente responsables.

¿Por qué no hemos firmado los contratos? Simplemente porque se siguen negociando aspectos concretos de estos contratos que van a ser importantes a la hora de exigir la calidad y las condiciones de ese material en el momento de la recepción. Nos hemos marcado el 15 de marzo como límite para firmar los dos contratos. El contrato con la parte alemana básicamente no ofrece dificultades y el contrato con la parte francesa es el que ha motivado que tengamos como límite de tiempo el 15 de marzo. No hay mayores problemas, sino simplemente la gestión normal de una empresa, tratando de encontrar la redacción del contrato más favorable para su parte.

Quiero recalcar de nuevo la diferencia de planos entre el Plan de transporte ferroviario, como plan de infraestructuras enmarcado en una determinada filosofía del ferrocarril como uno de los modos de transporte, lo que es una decisión y lo que es un informe sobre la decisión eventual de cambio de ancho de vía. Son dos cosas radicalmente distintas, con alguna conexión, pero ninguna sustancial.

En el estudio sobre el ancho internacional no vamos a contemplar aspectos que tengan que ver con las líneas transversales. De hecho existen, como usted sabe, líneas transversales en explotación en RENFE, que, por cierto, son además de las más rentables, Barcelona-Sevilla, Asturias-Levante, Bilbao-Andalucía (Málaga y Sevilla), pero ello no quiere decir que en este estudio figuren propuestas o consideraciones que tengan que ver con alternativas de infraestructura de tipo transversal y no radial ni otro tipo de consideraciones.

En cuanto al coste por kilómetro, es posible que los sesenta millones de francos por kilómetro pueda ser el coste en algún kilómetro concreto. Una de las características del coste por kilómetro es que varía tanto que resulta muy difícil dar una media, y que incluso cuando se halla, la variabilidad es tan grande que puede no ser significativa. Nosotros estamos entre los ciento y pico millones de pesetas por kilómetro en sitios donde no hay ninguna dificultad de terreno, hasta los ochocientos, mil o mil y pico millones de pesetas por kilómetro en los casos de túneles, de viaductos, etcétera.

Depende tanto de qué terreno, de qué geología estemos hablando, que es muy difícil poder darle una respuesta sobre el coste. Lo que sí le puedo decir es el marco de variación, más que la media, estaríamos entre 130 y 1.200 millones de pesetas/kilómetro. Tan grande es la variación como eso. Depende qué tramo estemos considerando, aplicaríamos un coste medio u otro.

En cuanto al costo de trastorno del tráfico, como habrá podido ver en la exposición que he hecho de los criterios, es otro de los principios básicos. Pensamos que una operación de cambio de ancho no puede ser una hipoteca a la explotación ferroviaria normal, no podemos perder clientes por el hecho de cambiar el ancho, tenemos que diseñar los cambios de ancho de tal forma que se produzcan los menores, los mínimos trastornos posibles tanto a viajeros —esto no hay que olvidarlo— como a mercancías. Quiero recordar que el ferrocarril tiene una participación de transporte de mercancías que no es mayorita-

ria, pero sí es mayoritaria para determinadas industrias, y un bloqueo del transporte de estas industrias introduciría o implicaría graves dificultades a las mismas en su explotación, en su producción diaria.

Por tanto, todo el planteamiento de cambio de ancho se está llevando a cabo pensando en la necesidad de hacerlo como se ha venido llamando, como se ha bautizado, mediante operaciones relámpago. Para eso, precisamente, la preparación de los trabajos, la organización de los trabajos previos a la materialización física del cambio de ancho de vía, van a ser muy importantes, y ahí es donde va a residir el éxito de la operación final, en la preparación de los trabajos, en la preparación de las empresas colaboradoras que vayan a llevarlos a cabo, en la invención de procedimientos especializados, incluso en la adaptación de la maquinaria existente para llevar a cabo esta operación.

Quiero despejarle las dudas o temores que pueda tener respecto del inconveniente que implica haber comprado dos tecnologías, en virtud de que ello lleva consigo el tener doble «stock», doble capacitación. Es intención, es política de RENFE —y desde luego es mi empeño— que RENFE sea cada vez más una empresa de servicios ferroviarios y cada vez menos un taller, cada vez menos una empresa industrial. Por tanto, estoy poniendo las bases para cuanto antes tengamos una empresa que preste un servicio ferroviario, que a su vez le hayan prestado otras empresas auxiliares. En la negociación de la compra del material móvil ya se advirtió a los distintos vendedores potenciales que no solamente estaban vendiendo un material, sino que estaban vendiendo un material con el compromiso de llevar a cabo el mantenimiento, y es intención de RENFE que, tanto en locomotoras como en trenes de alta velocidad el mantenimiento lo lleven a cabo las empresas que han diseñado, que han producido ese material. Entiendo además que desde el punto de vista del industrial es bastante difícil provocar progreso tecnológico sin estar, día a día, viendo cuál es el resultado del modelo que previamente acaban de vender. Ese es el mejor banco de pruebas de donde se puede extraer cuáles son las mejoras que hay que introducir en las siguientes generaciones de capital que vende esta empresa. Por tanto, el problema del «stock» ya no va a ser problema de RENFE, va a ser problema de los tecnólogos, problema de la capacitación del personal, va a ser problema de los tecnólogos, será un problema de RENFE dar el OK, dar el conforme a los niveles de calidad previamente fijado, dar el conforme a los niveles de disponibilidad del material, etcétera, pero no la materialización del mantenimiento.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Le rogaria que fuera abreviando.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (García Valverde): Creo que hacía mención al problema de las tensiones de las locomotoras. Efectivamente, a su pregunta básica sobre si lo hemos estudiado en RENFE, tengo que constestar a S. S. que sí, que hemos estudiado, y mucho, en REN-

FE el problema de las tensiones. Creo que podemos estar orgullosos —lo digo sinceramente— de los técnicos que tenemos en RENFE en unas áreas obviamente más que en otras, pero no tengo ningún pudor en decir que ésta es una de las áreas donde en RENFE existen mejores profesionales, tan buenos profesionales que han sido capaces de rechazar ofertas no demasiado válidas por parte de tecnólogos importantes y separar, en las propuestas, la paja del grano. Somos conscientes de que hay un problema de tensiones en Europa; no solamente somos conscientes sino que estamos haciendo lo necesario para convencer al resto de las administraciones ferroviarias, incluso para hacer propuestas a los ministerios de transportes, para que se lleve a cabo un proceso de homologación en todos los aspectos del ferrocarril en Europa y que se elimine el caos normativo que existe en estos momentos, en el que ni siquiera el perfil de las ruedas es igual de un país a otro. En consecuencia, un país como España, que está llevando a cabo un esfuerzo tremendo en infraestructuras, debe también poder decir al resto de las administraciones ferroviarias que es necesario llevar a cabo una armonización.

Parece que existe un acuerdo bastante general sobre la conveniencia de poner en marcha líneas de alta velocidad sólo a 25.000 voltios. La decisión tomada por Alemania Occidental y también por Suiza y Austria, por pertenecer al área, y por razones de comunidad tecnológica, fue una decisión quizá prematura y por tanto no todo lo valiente que podía ser en aquel momento. Fue un avance importante respecto de la situación de 1.500/3.000 voltios que existía en Bélgica, Italia y España, pero sin duda lo que fue un adelanto en aquella época se ha convertido en estos momentos en una cierta hipoteca. Estamos tratando —como digo— de forzar la unificación; no obstante, para su tranquilidad, le puedo decir que ahí tenemos un aliado importante que es la tecnología. Antes, hasta ahora, uno de los problemas de la tracción en el ferrocarril era precisamente la diversidad de tensiones y el peso adicional que se incorporaba a las locomotoras por razón de los transformadores que había que introducir.

El descubrimiento de los GTO y de la electrónica de potencia simplifica tremendamente la conmutación de una tensión a otra, y en estos momentos casi no existe dificultad ni pesos adicionales para introducir cuatro tensiones, tres o dos tensiones. Este es el caso al menos de la tecnología de tracción alemana, en donde ya se está aplicando la técnica de los GTO para facilitar la conmutación de distintas tensiones sin aumentar el peso por locomotora que, como usted sabe, es uno de los objetivos a evitar en la alta velocidad.

Por último, las preguntas que me dirige sobre la variante de Pajares y el tren «Ruta de Plata» no se están considerando en el estudio sobre ancho. La «Y» griega, respondiendo a su segunda pregunta, está incluida en el Plan de transporte Ferroviario. La salida desde Madrid, como sabrá usted, existe una propuesta que está en manos de la Comunidad, a efectos de su informe preceptivo.

Las directrices —que yo le diría a S. S. son muy claras desde RENFE— son modernizar el ferrocarril español,

modernizar la empresa que administra el ferrocarril, tratar de disminuir las pérdidas y tratar de aumentar la calidad del servicio. Esas son las directrices claras que existen en RENFE. Creo que con esas directrices nos podemos clarificar suficientemente.

Me parece que han contestado a todas las preguntas. Quizás me olvidaba de algunas declaraciones del señor Mazarrasa. Su señoría se refería a la necesidad de reforzar los cuadros de RENFE y yo estoy muy de acuerdo en su apreciación. Creo que en esa filosofía de modernizar RENFE, en esa filosofía de mejorar como paso previo las infraestructuras, y, como paso subsiguiente, tomar una decisión sobre ancho internacional y sobre alta velocidad, hay algo que es importante, y es la incorporación de nuevo capital humano a una empresa que está en pleno proceso de expansión y de realización de cambios importantes en sus formas de actuar, en su cultura, en su organización.

Por tanto, no sólo estoy de acuerdo en la necesidad de incorporar nuevos elementos, nuevas personas, sino también en la necesidad y conveniencia de aprovechar los conocimientos que existen en el sector empresarial privado de consultoras para la resolución de los problemas que tenemos planteados de infraestructura, o simplemente de consultoría. En eso estamos y, desde luego, algunos pasos en concreto se han dado en el campo de la ingeniería ya en los últimos meses para llevarlo a cabo.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Si SS. SS. fueran capaces de manifestar lo que tengan que decir en un minuto, de forma telegráfica, se lo agradecería.

El señor Alvarez-Cascos tiene la palabra.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Creo, señor Presidente de RENFE, que, desde la responsabilidad de un cargo público, se puede hacer una política o se puede estar en política, y, en general, en este segundo caso los que prefieren estar en política, no suelen saber lo que hay que hacer. Esto es lo que, creo, ocurre básicamente con los responsables de la política ferroviaria del Ministerio y con los responsables de la política ferroviaria en RENFE, comenzando por su Presidente, que es quien hoy nos honra aquí con su presencia. Debo decírselo así de claro porque creo que lo que se nos dijo aquí hace un año no puede ser interpretado a la luz de sus palabras de hoy, entre otras cosas porque esa concepción del ancho como una barrera tecnológica con Europa era exactamente la misma situación que teníamos hace un año cuando usted nos decía en esta Comisión: por consiguiente, sí sabemos lo que está ocurriendo en Europa, y sabemos también que es prácticamente homologado lo que estamos haciendo en España, tan homologado que la vía que estamos previendo poner en la variante de Brazatortas será una vía de tipo alemán.

Ustedes, en teoría, lo sabían todo hace un año, conocían esas barreras tecnológicas, se supone, y optaban por el mantenimiento del ancho español, no en términos de posibilidad ni de prioridad, señor Presidente de RENFE,

sino en términos de que nunca se haría ese cambio de ancho de vía. Este es el motivo fundamental de la desconfianza que mi grupo político formula en esta comparecencia en relación con el alcance del informe que en estos momentos están desarrollando los mismos equipos básicamente, según sus palabras, que hasta hace un año le asesoraban en la dirección contraria.

Este informe, en lo que se nos han anticipado en esta Comisión, ofrece, desde mi punto de vista, un aspecto positivo (el Presidente de RENFE ha informado que no contempla el cierre de ningún tramo, y lo ha dicho de manera rotunda) y un aspecto sumamente negativo, y es que no aborda, una vez que el Plan de transporte Ferroviario, del que ya se nos ha dicho que tiene que ampliarse y suponemos que vendrá a esta Cámara aunque en otras instancias se dice que no ha cambiado el Plan de Transporte Ferroviario, del que ya se nos ha dicho que tiene que ampliarse y suponemos que vendrá a esta Cámara aunque en otras instancias se dice que no ha cambiado el Plan de transporte ferroviario en esa aplicación del PTF o, mejor dicho, resurrección que se nos anuncia —porque es un plan que está muerto en estos momentos—, no habrá nuevos ejes ferroviarios; no está la concepción de nuevos ejes ferroviarios. Creemos que éste es un elemento muy negativo que quiero subrayar también en este breve turno de puntualizaciones.

Señor Presidente de RENFE, no será mi grupo el que censure cualquier esfuerzo de información a la sociedad por parte de RENFE. Lo único que le estoy sugiriendo, como a otros responsables gubernamentales, es que en ese esfuerzo de información a la sociedad, el Parlamento no sea el último. Tengo serias dudas de que si mi grupo no hubiera pedido esta comparecencia, el Presidente de RENFE estuviera hoy informado. Hace muy bien en hacerlo en esas jornadas del Colegio de Ingenieros de Caminos, pero me atrevo a sugerirle que, con la misma prisa que acepta participar en mesas redondas y en potencias, pueda aceptar sugerencias como las que hizo Minoría Catalana o como las que hace mi grupo político, y es que la información que ustedes circulan a los medios de comunicación o a las ponencias o mesas redondas que se convocan a la sociedad española libremente, que a ese esfuerzo de información ustedes anoten en su cuadro de direcciones la de los casilleros de los diputados en el Congreso, porque eso significaría un cierto respeto y un cierto sentido de la dignidad del Parlamento. Por eso ustedes no van a perder la independencia, ni por escuchar a los grupos parlamentarios ni por escuchar a la sociedad española a través de los medios de comunicación o a través de las ponencias.

Me parece también preocupante, señor Presidente de RENFE, que, decir que no es un mero cambio de ancho de vía lo que se está estudiando, lo simplifiquen de tal manera que nos diga que los cambios en el trazado son aquellos que la actual maquinaria de obras públicas va a permitir, facilitando los movimientos de tierras que en el siglo pasado no se podían acometer, o que las vías dobles sólo se harán en razón de los tráfico.

Creo, señor Presidente de RENFE, que es una visión

miope de lo que en este momento necesita el ferrocarril español, como fue en su momento, y no es su responsabilidad, la concepción miope de las autovías que han tenido que rectificar hace un año y me temo que, de seguir en esta línea, tendrán ustedes que rectificar los criterios del cambio de ancho de vía a la vista del absurdo que supone no abordar en profundidad los nuevos trayectos, los nuevos trazados, de acuerdo con las nuevas velocidades que debe plantearse el ferrocarril español (que no es sólo la alta velocidad sino la velocidad alta, como le he dicho anteriormente) y la necesidad de vías dobles, no para afrontar los tráfico actuales sino, precisamente, para que el ferrocarril pueda generar nuevos tráfico, que es una de las posibilidades que abre una política adecuada de infraestructuras.

Finalmente, señor Presidente de RENFE, lamento que este informe no sea el lugar para discutir la única gran variante —el representante del PSOE se olvidó recordar que en Pleno aprobaron también la variante Zaragoza-Lérida—, la que sirve a una región que representa el 15 por ciento de los tráfico de RENFE y que, desgraciadamente, se está convirtiendo en un cuello de botella para el desarrollo regional. Sólo quiero decir lo pintoresco que va a resultar que se pueda discutir o no si se construye la variante —que es un tema abierto como ha estado todos estos años—, lo pintoresco que va a resultar que alguien pueda afirmar que está en condiciones de efectuar el cambio de ancho de vía sobre el itinerario actual del trayecto Campomanes-León, lo pintoresco que va a resultar el informe planteado en esos términos, puesto que ustedes no quieren plantearse la hipótesis de discutir la variante en este informe.

En cuanto a los presupuestos, es obvio que ninguno de los grupos, por lo menos mi grupo, no plantea el cambio de ancho de vía como una intervención a detrimento del resto de las actuaciones previstas. Para eso nosotros siempre hemos hablado de suplementar las inversiones del Plan de transportes ferroviario porque el horizonte es suficiente, si hubiera que discutir un nuevo horizonte también estaríamos dispuestos a hacerlo y, sobre todo, que se contemple. Creo que el informe es el primer documento donde debe contemplarse que haya fondos como el Fondo de Compensación Interterritorial para resolver, con criterios de solidaridad, los desfases entre las regiones españolas, el ferrocarril puede contribuir a ello, y los fondos estructurales europeos, justamente concedidos para favorecer el desarrollo regional, deben estar como recursos posibles de este informe, no sólo para aumentar las cantidades globales de dinero, señor Presidente, sino también para imponer criterios de desarrollo regional que ustedes están olvidando, de acuerdo con la concepción simplista con que ha transmitido a esta Cámara los objetivos que persigue el informe que realiza RENFE.

Si ustedes contemplan estas fuentes de ingreso, ustedes estarán obligados a modificar profundamente la filosofía de ese informe y añadir a los objetivos que usted nos ha expuesto el objetivo de que el ferrocarril español sea un instrumento al servicio de la igualdad o equiparación

de las regiones españolas, especialmente de las menos favorecidas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): El señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Brevemente, señor Presidente.

Veo que el portavoz del Grupo Socialista ha definido muy claramente que el tema es una decisión política, estoy de acuerdo con ello; también veo que, cuando el informe llegue aquí, sería muy interesante que hubiese un cierto consenso respecto al estudio, pero para ello se necesita conocimiento parcial del estudio en distintos momentos del mismo.

Reafirmo la necesidad de la ponencia. Pido a la Presidencia que se tramite con carácter de urgencia la proposición no de ley en Comisión presentada, que es el documento, en todo caso, vigente.

Usted, señor García Valverde, nos dice que no interviene en esto; estoy de acuerdo, usted no interviene en la creación de la ponencia. Lo que yo le pido, en todo caso, es que tenga una máxima información dada a la Comisión porque usted —son palabras textuales suyas—, es muy abierto a recibir todo lo que sea luz —ha dicho unas palabras más— y acaba diciendo: pero que no influya en la independencia del equipo que está estableciendo el estudio.

En estos momentos, usted nos dice que se está en fase de elección de rutas alternativas. Yo le voy a expresar mi sentimiento quizá más bien poniendo un ejemplo de mi zona y más concretamente de mi demarcación: Tarragona.

Madrid-Barcelona, ¿va a ser un TGV tipo París-Lyon, sólo para pasajeros? En estos momentos, muchos ayuntamientos o pequeñas poblaciones quieren que el TGV pase. Cuando exista ¿será una cosa que ya habrá pasado o verdaderamente la línea TGV será una línea restringida de alta velocidad pero no tipo París-Lyon, directo? Entonces ¿se observa que el posible trazado en estas alternativas Barcelona-Lérida —ya no me meto en la de Lérida-Zaragoza— va a ser una vía directa paralela a la autopista, como se había dicho, o cabría la posibilidad de otra alternativa un poco más arriba? ¿Se podría llegar a contemplar Barcelona zona de Tarragona hacia Lérida, que permitiría, por ejemplo, que desde Tarragona ya tuviese la futura posibilidad hacia el Levante y que, además, abarcaría el núcleo Tarragona-Reus-Salou-Cambrils con más de 600.000 habitantes en la época de verano y un aeropuerto, como posible alternativa de ayuda al de Barcelona, a 30 minutos en un tren rápido? Esto son alternativas. Posiblemente sus equipos o sus asesores ya lo tengan, pero sería interesante que la gente del terreno conociera esto.

En este momento definiendo esta posible alternativa desde un punto de vista de diputado por la demarcación de Tarragona, supongo que otro diputado por otra demarcación defendería la suya, pero si antes de tener el estudio

formalizado hubiese habido una serie de conocimientos y una serie de consensos, sería mucho más fácil para todos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): El señor Pérez Dobón tiene la palabra.

El señor **PEREZ DOBON**: Señor Presidente, voy a ser muy breve. Como el señor Presidente de RENFE ha señalado que el informe se va a referir a toda la red —no va a ser un informe elitista, he creído entender—, pienso que el informe también debería contemplar las líneas suspendidas, puesto que no están suprimidas: las líneas cuyo tráfico de mercancías, de viajeros o de mercancías y viajeros está suspendido, puesto que como se contempla el cambio de ancho también como una mejora de infraestructuras o una corrección de los trazados, incluso líneas que ser revelaban como especialmente poco rentables, podrían ser mucho más rentables de lo que eran en el pasado debido a los defectos de trazado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): El señor Rebollo tiene la palabra. Le ruego sea breve. Sus señorías son conscientes de que nos hemos pasado notablemente del tiempo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, haré todo lo posible para que sea así. Voy a ser telegráfico. Señor Presidente de RENFE, el estrangulamiento de Despeñaperros ya se comprendía en el Plan General de Ferrocarriles. Por tanto, agradezco sus explicaciones, pero en este momento por lo que a mí respecta y para su tranquilidad le digo que sobaban.

El problema de mi grupo en este punto es que entiende que al establecerse una línea de alta velocidad con todo lo que esto significa es posible que se vuelva a plantear el problema del estrangulamiento de Despeñaperros, porque para el ferrocarril convencional y fundamentalmente para las mercancías y para parte de los viajeros que no quieren pagar las tasas o precios más altos que impone un ferrocarril de alta velocidad tendrá que seguir existiendo el tren convencional. Por tanto, el problema se produce en cierto modo y de ahí mi preocupación.

En segundo lugar, usted ha dicho que no se detraería por el ancho de vía y por la alta velocidad una sola peseta del Plan de transporte ferroviario, pero ¿y el encargo de los trenes y locomotoras que eran para el ancho español y pasaron al ancho europeo? Si hubiera sido verdad lo que usted dice, se hubiera encargado un número de trenes y de locomotoras para el ancho español, porque con ese ancho viviremos entre diez y veinte años presumiblemente.

Paso a referirme al tercer punto. Señor Presidente, usted decía que el PTF estaba basado en más y mejores infraestructuras. Yo creo que esto más que nada es un recurso dialéctico, porque ¿por qué no ocurre esto en Asturias? Mire, por Pajares en vía única pasan, según cifras oficiales de RENFE, 18,6 miles de millones de unidades de tráfico; por Orduña en vía única —mis felicitaciones al País Vasco— pasa 16 miles de millones de unidades de

tráfico. Yo me pregunto ¿por qué se hace la variante Orduña y no la de Pajares?

En definitiva, y concluyo —aquí sí termino de verdad, señor Presidente de la Comisión—, creo que en estos momentos en España se está haciendo una política de infraestructuras discriminatoria, una política de transporte inexistente y considero que tenemos un Presidente de RENFE que gestiona la empresa de manera acomodaticia respecto al Gobierno, lo digo con respeto personal, y «pasota» respecto a las demandas territoriales y, en definitiva, al usuario.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): El señor Mazarrasa tiene la palabra.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Voy a ser muy breve. Deseo insistir en algo sobre lo que querría una respuesta del señor Presidente de RENFE. Estamos de acuerdo en que el ancho de vía viene a solventar el problema de evitar rupturas de la red española respecto de la red internacional en el ámbito de estudio que él ha dicho que se limita exclusivamente a la actual red RENFE más las nuevas variantes de trazado de alta velocidad, nosotros consideramos si no sería imprescindible —desde nuestro punto de vista lo es—, evaluar, también, la necesidad de acabar con las rupturas que hay en España, concretamente en la vía estrecha respecto de la red general de RENFE y la posible incorporación en aquellos sitios en que la vía estrecha no se dedica exclusivamente a cercanía, sino que también tienen un ámbito interterritorial e interregional la necesidad de acabar con esta ruptura histórica la vía estrecha en la red general de RENFE. Desde nuestro punto de vista este sería un objetivo a incorporar en el ámbito de actuación o en el ámbito de estudio de informe correspondiente no sólo en cuanto a la perspectiva nacional respecto a la internacional sino también en cuanto a los puntos singulares de la situación española.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): El señor García Valverde tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (García Valverde): Señor Presidente, paso a responder a las diferentes cuestiones rápidamente. Al señor Alvarez-Cascos le diría que no se ha repartido ningún informe a los medios de comunicación; si se hubiese repartido lo hubiésemos hecho llegar. Lo único que ha habido, como he dicho anteriormente, ha sido un seminario cuyo resumen ha sido publicado por un medio de comunicación. La información que se da en esta publicación creo que es menos que la que he dicho esta mañana en esta Comisión. Por tanto, cualquier información adicional que esté contenida en dicha información estaría en disposición de proporcionársela.

El señor Sedó hablaba de rutas alternativas. En estos momentos, como decía antes, estamos en la etapa de llevar a cabo los distintos trazados alternativos. Por tanto, los pros y los contras asociados a cada una de las alternativas son los que deberían dictar cuáles son los trazados definitivos en el caso que usted señalara si por Tarra-

gona o por el norte. RENFE y los servicios de ingeniería, que mayoritariamente son realizados por una empresa filial de RENFE, INECO, por la Dirección de Ingeniería y por otras empresas privadas, lo ponen a disposición de la Dirección General de Infraestructura.

El señor Pérez Dobón hacía una propuesta relativa a las líneas suprimidas. Le tengo que decir que tampoco van a ser incluidas en el informe sobre ancho internacional las líneas de ferrocarril que fueron de circulación restringida o suprimidas por el Decreto de 1984 por imposibilidad jurídica de que sean consideradas como líneas en funcionamiento, en todo caso.

Señor Rebollo, creo que el argumento de Despeñaperros sobre la línea Madrid-Sevilla no da más de sí; creo que es un argumento suficiente, en todo caso, para llevar a cabo una nueva infraestructura que permita ir de Madrid a Sevilla. Desde luego, los clientes que quieran ir de Madrid a Sevilla cuando esté en funcionamiento la línea no irán nada más que por la nueva línea, no por Despeñaperros; sería un desperdicio de recursos desde el punto de vista empresarial encaminar a los clientes en 1992 por la ruta actual. Todos irán por la ruta nueva de Madrid a Sevilla, unos irán en los trenes de alta velocidad, pero no es intención de RENFE hacer de la alta velocidad un medio de transporte elitista desde el punto de vista espacial ni desde el punto de vista de material rodante. No creo que las cuentas de la alta velocidad puedan salir si llevamos a cabo una política tarifaria de altos precios; no es esa la experiencia en otros países, y tampoco va a serlo tampoco en el nuestro. Para eso hay distintas clases y distintos tipos de trenes, etcétera.

En cuanto a que hay trenes que sobran respecto de los que hemos comprado lamento haberme olvidado de esta pregunta en mi anterior intervención como consecuencia de su primera pregunta. Aprovecho ahora y se la contesto. No sobran trenes respecto de los que hemos pedido o comprado. La razón es que el calendario de entregas es suficientemente dilatado en el tiempo como para que no se terminen de entregar los trenes de alta velocidad y las locomotoras hasta 1994/1995. Tenga en cuenta que el número de locomotoras que hemos encargado, 75, es insignificante respecto del parque total de locomotoras de RENFE y, por tanto, 75 locomotoras se consumen perfectamente en lo que podríamos llamar primer subsector o sub-red de ancho internacional. En cualquier caso, ese consumo de locomotoras se llevará a cabo a medida que se vaya extendiendo ese ancho, se vayan entregando esas sub-redes y, desde luego eso no va a ocurrir en 1992, fecha en la que vamos a tener tanto los trenes necesarios como locomotoras para la línea de alta velocidad Madrid-Córdoba-Sevilla. Por tanto, lo único que puedo hacer allí es darle la información oportuna para que vea como cuadra la cadencia de entrega del material rodante con las estimaciones de demanda que tenemos.

En cuanto a su última consideración, espero no ser demasiado «pasota» sobre las demandas sociales y, en cualquier caso, le aseguro que no lo soy respecto de las demandas del usuario, que ese sí que es el auténtico rey para mí.

El señor Mazarrasa hacía una pregunta sobre algo a lo que sinceramente no le puedo contestar, que es, si he entendido bien, la incorporación de la vía estrecha a la red de RENFE. Creo que en el estudio para transformación de ancho tampoco podría incluirse la red de vía estrecha dentro del ámbito de estudio de conversión al ancho internacional, entre otras cosas, por dificultades físicas de conexión entre la red actual RENFE y la red FEVE. Serían necesarias esquemas de conexión y trabajos adicionales importantes, tanto desde el punto de vista de infraestructura como desde el punto de vista de material rodante, para que pudiesen incorporar esta nueva dimensión en el estudio que estamos contemplando.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Agradeciendo el esfuerzo del señor García Valverde por informar a esta Comisión la levantamos por unos segundos.

Se reanuda la sesión.

PREGUNTAS A RESPONDER POR EL ILUSTRISIMO SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES:

— SOBRE COMUNICACIONES POR VIA AEREA DE LA PROVINCIA DE ALMERIA CON BARCELONA Y VALENCIA, FORMULADA POR EL SEÑOR PEREZ DOBON, GRUPO MIXTO

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): El segundo punto del orden del día es el de preguntas a responder por el Ilustrísimo señor Subsecretario de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

La primera pregunta es comunicaciones por vía aérea de la provincia de Almería con Barcelona y Valencia y está presentada por el señor Pérez Dobón, del Grupo Mixto, que tiene la palabra.

El señor **PEREZ DOBON**: Agradezco la presencia del señor Subsecretario de Transportes, Turismo y Comunicaciones. La pregunta va expresada en el enunciado. Como bien sabe el señor Subsecretario existe actualmente un vuelo entre Almería y Barcelona, un vuelo Almería-Mucia-Barcelona, con una frecuencia de seis días a la semana en ambos sentidos. Ese vuelo no resuelve los problemas de comunicación de Almería, que tiene unas malas comunicaciones. Esto no es un tópico. Además, todo tópico tiene un fundamento, porque el tópico del frío en Siberia tiene un fundamento meteorológico y el tópico de las malas comunicaciones de Almería tiene el fundamento de sus muy malas comunicaciones. Estas son especialmente malas con Levante y Cataluña, la salida natural del sureste, que es un gran mercado agrario, hacia el resto de los países de Europa. Esto se ha visto acentuado con una serie de medidas, como fue la supresión de la línea de Almanzora y el retraso en las autovías, lo que hace especialmente necesario mejorar las comunicaciones por vía aérea. Además hay una serie de relaciones de tipo co-

mercial importantísimas con Levante y con Cataluña, derivadas, sobre todo, del potencial agrario de la provincia de Almería y, están también las relaciones humanas, puesto que en Valencia hay una colonia importante de almerienses y en Cataluña son centenares de miles las personas que son originarias, en primer o segunda generación, de la provincia de Almería.

Por otra parte —he observado los datos que me ha suministrado el Ministerio— este vuelo ha venido obteniendo un notable incremento del número de viajeros durante el último año. Pero plantea el absurdo de que el avión despegue de Almería, a los 20 minutos aterriza en Murcia, vuelve a despegar de Murcia y llega a Barcelona. La pregunta, por concretar, es, en primer lugar, si está previsto sustituir esa escala en Murcia por una escala en Valencia, con lo cual aumentaría el número de usuarios y así habría una buena comunicación entre Almería, Valencia, la zona levantina y Cataluña, y viceversa. Por otra parte, ello permitiría incrementar a siete el número de vuelos semanales, que fuera un vuelo diario y completarlo, por otra parte, en la época de verano, que está demostrado que hay un incremento muy notable del número de viajeros como consecuencia del tráfico turístico, con algún vuelo directo, si no diario algunos días a la semana, entre Almería y Barcelona. La alternativa que también se plantea, con objeto de evitar carencias en cuanto al tráfico del vuelo entre Murcia y Barcelona, es que sería mucho más lógico que esa escala en Murcia la hiciera un vuelo procedente de un punto más distante, podría ser desde Málaga, desde Sevilla, desde Granada, pero no desde Almería.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra el señor Subsecretario, para responder a la pregunta.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): En primer lugar, comprendo la preocupación que S. S., formula al respecto. Sin embargo, debemos partir de centrar el esquema de transporte aéreo al cual responde el actual servicio. Indudablemente siempre hay un óptimo difícil de alcanzar y, en este caso, en relación a su propuesta y a sus demandas no se alcanza. En síntesis, lo que yo diría, en primer lugar, es que el actual esquema de transportes responde a la necesidad de satisfacer las conexiones entre las ciudades del corredor mediterráneo, en este caso Almería y Murcia, y los dos puntos nodales básicos de captación de tráfico y demandas de viajeros, que son en un caso Madrid y en otro caso Barcelona, que es el que nos ocupa. Este es el esquema que orienta la estructura de operación de las compañías. Es decir, Barcelona es el segundo centro fundamental de nuestro país en cuanto a capacidad potencial y a demanda de transporte doméstico también aéreo y, por tanto, el esquema está trazado para tratar de conectar dos puntos, Almería y Murcia, con Barcelona. En ese sentido, creemos que el esquema es coherente y adecuado y, aunque la empresa está constantemente tratando de redactar sus programas de vuelo en

función de las necesidades que se planteen y de las posibilidades que tenga la empresa, difícilmente hay otra alternativa mejor desde ese objetivo.

Otro planteamiento que entiendo está paralelamente en su pregunta, pero que puede ser incompatible para satisfacer a la anterior, es el planteamiento de que hay que resolver el problema de la comunicación entre Almería y Valencia, o entre Murcia y Valencia; en este caso Almería y Valencia. Es un tema que difícilmente puede ser contestable desde la lógica de operación de Iberia o Aviaco actualmente, en el que, insisto, estamos satisfaciendo en este momento la relación con Barcelona. Le añadiría, por si esto permite resolver algún tipo de interrogante en este sentido, que tanto los tráficos que hay desde Murcia a Barcelona, como desde Almería con Barcelona son tráficos relativamente semejantes. No hay ninguna razón añadida para suprimir la escala en Murcia en beneficio de mantener una escala alternativa en Valencia o con otro esquema. Por tanto, nos parece que el servicio que se ofrece con una frecuencia de seis vuelos durante los días hábiles de la semana y con frecuencia de ida y vuelta es un servicio que funciona de acuerdo a las necesidades fundamentales de esas zonas, que tratan de conectar estas ciudades con Barcelona, que es el punto fundamental de tráfico, tanto Almería como Murcia.

La única forma de mantener mínimamente la operación dentro del marco obvio de una mínima rentabilidad es que el avión haga escala en Murcia. De este modo se consigue viabilizar un poco más la operación y, por otra parte, satisfacer una demanda de acercamiento de Murcia a Barcelona.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Para réplica, por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: No he planteado en ningún momento que se suprima el vuelo Murcia-Barcelona, sino otras alternativas.

Actualmente la línea Almería-Murcia-Barcelona debe ser un negocio redondo. Tengo aquí los datos de ocupación y hay meses que ha estado al 100 por cien, cosa casi insólita en una línea de ese tipo. En concreto el verano pasado hubo un mes, me parece que julio, con una cobertura del 100 por cien en el trayecto Barcelona-Murcia, Murcia-Barcelona gracias al tráfico que también iba a Almería. Por tanto es un negocio bastante redondo para la compañía Aviaco, de lo que me alegro.

Lo que yo planteo simplemente es que si se demuestra que la línea Murcia-Barcelona, por sí misma, o la de Almería-Barcelona, por sí misma, no tienen el grado de rentabilidad necesario —la rentabilidad siempre es discutible en materia de servicios públicos— se debe hacer una remodelación de esas escalas. Es mucho más lógico plantear una línea Almería-Valencia-Barcelona, con lo cual un vuelo diario estaría cubierto casi al 100 por cien durante todo el año, puesto que hay un gran potencial de viajeros en general y en deficiente comunicación entre Almería y Valencia, a los que se sumarían los que ya tienen que ir

a Barcelona. Luego, si se revela que la relación Murcia-Barcelona no es suficiente por sí misma, que se practique la misma fórmula, pero no partiendo de Almería, sino desde Granada, Málaga u otro punto de origen, puesto que son ciudades que tienen servicio con Barcelona, también con Valencia y así tienen resuelto el tema de Valencia y el de Barcelona. Por ejemplo, Málaga tiene tres vuelos diarios a Barcelona. Véase la fórmula de si con tres vuelos y medio diarios puede hacerse una escala en Murcia hacia Barcelona. Con Granada hay diez vuelos semanales a Barcelona; a lo mejor incrementando esos diez a catorce vuelos se puede cubrir esa necesidad. Se plantea una fórmula razonable de alternativa para beneficio de la provincia de Almería, pero, también, para beneficio de otras comunidades que verían incrementado, a su vez, su tráfico entre los puntos de origen y la propia Comunidad murciana.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): El señor Subsecretario tiene la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Con carácter general quisiera decir que, desde el punto de vista de política de transportes y desde la perspectiva del departamento, es básico y está en primer plano adecuar el esquema de transportes de nuestras compañías de bandera, Iberia —Aviaco en este caso— a las necesidades de transporte de los usuarios de diversas zonas. Desde esa óptica querría darle tres o cuatro datos en relación con lo que S. S. plantea.

En primer lugar, los datos de ocupación. Los datos de ocupación revelan, por ejemplo, en Murcia-Barcelona o Murcia-Almería, tanto en el trayecto de ida como en el de vuelta, que estamos dentro de una línea que no sé si es negocio bueno o malo para Aviaco, no es el problema fundamental desde la óptica del servicio público de transportes, aunque también es una óptica que hay que contemplar. En cualquier caso el dato de ocupación, en el verano de 1988, es del 75 por ciento en el trayecto Murcia-Barcelona, y en el invierno 1987-88 del 66 por ciento. Estamos en unos datos de ocupación próximos a los promedios en la red doméstica española y, desde luego, por debajo de los corredores punta de tráfico de transportes. Tanto en el caso de Murcia-Barcelona, como en el caso de la conexión con Almería, los datos de ocupación que tenemos son 66 y 75 por ciento de promedio en temporada alta y baja, que más bien tiran a bajos que a altos.

Segundo dato que yo creo relevante. El número de pasajeros transportados punto a punto, es decir, pasajeros que suben en Almería para ir a Barcelona o pasajeros que se suben en Murcia con destino a Barcelona son prácticamente equivalentes, tanto en un caso como en otro; es decir, tanto el tramo desde Almería, como el tramo desde Murcia son prácticamente equivalentes. Por ejemplo, tomando los datos más recientes, de 30 de octubre de 1988, a 31 de diciembre de 1988, los dos meses finales del año pasado, temporada que no es de tráfico alto, de Almería a Barcelona han viajado 1.887 personas y de Murcia a Barcelona, 1.727. Creo que este dato nos indica que los

dos segmentos son prácticamente equivalentes. Es decir, el servicio que estamos dando con escala en Murcia satisface la misma necesidad para Almería y para Murcia en su relación con Barcelona. Segundo tema que creo hay que contemplar.

Tercero y fundamental. El número de pasajeros, es decir, las necesidades captadas de conexión en trayectos del tipo Almería-Murcia o el que sería prácticamente equivalente Valencia-Murcia son desalentadores respecto a la capacidad con un servicio de transporte aéreo como el ofrecido por una compañía como Aviaco o Iberia en la actualidad. Es decir, el trayecto, Almería-Murcia lo han cogido 48 personas y Murcia-Almería, 53. Si tomamos el caso de Valencia o una relación del tipo que usted plantea, por ejemplo Granada, estaríamos en el mismo caso. Es decir, los corredores de tráfico que tiene estudiada la empresa se plantean esencialmente a nivel de operativa de compañía con vuelos y aparatos, en la relación con Barcelona. Insisto en que los datos que le acabo de suministrar plantean que estamos cubriendo una demanda lógica con Murcia y con Almería. De esta forma rentabilizamos el vuelo y satisfacemos una necesidad de conexión con Barcelona. Las conexiones internacionales de Almería, Murcia, Valencia y sus cruces respectivos son conexiones con una intensidad de tráfico debilísima. Estoy dando datos de 53 y 48 pasajeros transportados en estos dos meses. Con Valencia poco mayor iba a ser la relación y dejaríamos de atender alternativamente, si lo planteamos en términos de sustitución de escala.

El planteamiento a que me referí en el inicio de mi contestación preocupa al Ministerio y es dar salida e ir a la implantación de vuelos regionales con otro tipo de compañía, de operativa, tanto por el tipo de aviones, como por la agilidad de la operación. Estamos tratando de potenciar este tipo de operativa que el Ministerio de Transportes estima como altamente positiva y de que se ponga en marcha. En lo que hace referencia a la región Mediterránea, tema que a usted le preocupa, esperamos vea luz en no muy largo plazo. Creemos que dentro de este esquema de compañías de tercer nivel o de vuelos regionales en el que se deben atender ese tipo de demandas que con la estructura actual difícilmente es atendible y no sería lógico.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Muchas gracias.

— **SOBRE SITUACION DEL SERVICIO DE CORREOS, FORMULADA POR EL SEÑOR MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA, GRUPO CENTRO DEMOCRATICO Y SOCIAL**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): La segunda pregunta es sobre situación de los servicios de Correos y está formulada por el señor Martínez-Campillo, del CDS.

Para una exposición inicial tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Gracias al señor Subsecretario por su presencia; siempre ha sido útil discutir con él o que nos informe.

En septiembre del año pasado hubo una comparecencia del Director General de Correos, hoy cesado, en la que solicitamos que nos explicara los planes que tenía Correos de cara al futuro para mejorar el servicio. Debo decir, sin ningún tipo de ánimo especialmente crítico para una persona que ya ha cesado, que la comparecencia no fue precisamente un modelo de lo que debe ser la exposición de un programa de la Administración. Allí se esbozaron una serie de compromisos que teníamos que seguir chequeando hasta que llegara el denominado Plan estratégico de Correos. Se habló en la comparecencia del Plan Estratégico de Correos, pero se nos dijo que no se podía desvelar porque todavía estaba pendiente de cuantificar y que, además, el PEC necesitaba, todavía, una mayor concreción. Textualmente nos dijo el Director General de Correos en aquellos momentos que una vez lo tuviera, lo traería al Congreso de los Diputados para su discusión y conocimiento.

En aquella comparecencia el Director General de Correos habló de unas medidas urgentes, habló de plan de medidas urgentes. Yo preferí llamarle medidas urgentes, porque plan y urgente son dos términos que se contraponen y no casan entre sí. Habló de que había hasta 37 planes, dentro del Plan Estratégico de Correos que fue desarrollando de una forma muy esquemática en lo que llamó plan logístico, plan de acceso, plan de automatización, plan de reparto, plan comercial y plan de organización.

Teniendo en cuenta que los planes deben sobrevivir a las personas y no hay que esperar un plan por cada una de las que vayan accediendo al puesto de Director General de Correos, hasta tanto no se produzca el conocimiento de ese plan estratégico, que suponemos que será cuando se produzca la nueva comparecencia del Director General de Correos sobre el tema solicitado, sería muy útil saber qué piensa el Ministerio, por boca de su Subsecretario, sobre la aplicación de esas medidas urgentes que anunció en aquellos momentos el Director General de Correos y también sobre las acciones a medio y largo plazo, que incluían dentro de un plan estratégico que todavía no ha conocido la luz.

Este es el planteamiento de la pregunta, que finalmente se remata con los índices de calidad y cómo han variado. Nos consta que en lo que llaman en Correos la primera categoría, es decir cartas y tarjetas postales, el índice de calidad ha mejorado, pero no así en el resto de servicios que cumple el Servicio público de Correos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Para responder, tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Efectivamente, señoría, el Director General de Correos había comparecido ante el Congreso exponiendo lo que eran las líneas maestras o básicas del Plan Estratégico de Actua-

ción en Correos, que era a realizar lógicamente en un marco plurianual, previsiblemente hasta 1992.

El Plan Estratégico de Correos (aunque creo que no era éste el objeto de su pregunta, y por tanto, voy a resumir para situarme en el contexto en que se desarrolla su pregunta) comprendía esencialmente actuaciones en torno a cuatro grandes temas. Por una parte, se trata de la necesidad de crear un nuevo esquema logístico, que permitiera alcanzar los niveles de calidad marcados para los diferentes servicios y productos postales. En segundo lugar, junto a este esquema logístico, se trataba también de modernizar de una forma radical y en profundidad lo que son los procesos del propio correo para mejorar la productividad. En tercer lugar, una estrategia comercial destinada a lograr el equilibrio económico en última instancia y a la captación de nuevos mercados. Por último, y como cuarta palanca básica de este Plan Estratégico, mejorar y adecuar la estructura orgánica de los sistemas de gestión, lógicamente complementándolo con algo esencial, que era el conjunto de inversiones en infraestructura y en modernización de los servicios.

Este Plan, que es a largo plazo, está dando sus primeros pasos. Tengo que decir a S. S. que es un plan que se está perfilando, dando sus primeros pasos y que su grado de cumplimiento en estos momentos es el de unas labores de programación, de inversiones y de actuaciones para el presente año 1989. Quizá, del resultado inicial de ese Plan Estratégico (y no es el momento adecuado para empezar a valorarlo ni a medirlo, porque, insisto, se está en una fase de comienzo del mismo) se podría decir que una palanca fundamental ha sido contar con aquellas inversiones necesarias para la modernización del servicio y de las infraestructuras y que era lógico efectuarlas en el Presupuesto de este año 1989 y que así se ha hecho.

Como S. S. conoce, se ha saltado de 5.800 millones de pesetas, números redondos, para inversión en el área de la Secretaría de Comunicaciones y de Correos, pero en definitiva para el Servicio de Correos, a una inversión de 11.600, con un incremento prácticamente de 6.000 millones de pesetas, que permitirá en esta primera fase del Plan una importante mejora de las oficinas de Correos, de las infraestructuras y de los propios servicios de mecanización y automatización del correo.

Lo que el Director General presentaba en aquel momento —y yo creo que quizá es lo más importante de reseñar— es que dentro del Plan Estratégico de Correos se contemplaba un paquete de medidas que se denominaban, más o menos correctamente medidas urgentes —la palabra es lo de menos— para atajar los problemas que estaban surgiendo con el servicio en los primeros meses de 1989.

En definitiva, el objetivo estratégico que se trazó la Secretaría General y el Ministerio fue el de colocar el nivel del Servicio de Correos en un óptimo de partida suficiente que permitiera acometer el Plan Estratégico en condiciones adecuadas. La verdad es que, con toda claridad, los informes que hemos hecho sobre el contraste y el control de la calidad ofrecida por los servicios, el grado alcanzado por las medidas urgentes dentro del Plan Estra-

tégico, creemos que es ampliamente satisfactorio. Y me voy a referir a ello.

Entendemos que la acumulación de correspondencia típica de las últimas fases del año, los retrasos en la correspondencia que se venían padeciendo en el servicio, se han visto claramente mejorados y superados con las medidas urgentes de este Plan, que contemplaba básicamente medidas en cuanto a personal, al reparto y a la admisión del correo, en cuanto a la clasificación y al transporte. Y las medidas, que puedo detallar si S. S. lo entiende necesario, que se han ido tomando en todas estas áreas de actividad han posibilitado que los objetivos inicialmente marcados hayan sido ampliamente conseguidos desde el punto de vista de los controles que se han hecho, cuando menos en tres ocasiones: en noviembre y diciembre de 1988 y en enero de este año. Es decir, tres controles de todos los servicios realizados dan que los índices de calidad han mejorado incluso respecto a los objetivos previstos en las medidas urgentes del Plan. Con ello se sitúa, en cuanto a datos, en los niveles mejores de la década de los ochenta. En concreto, el porcentaje de cartas repartidas antes de transcurrir las 48 horas de su admisión —el D + 2— ha pasado, en el período de un año, del 59 por ciento a un 83,1 por ciento. Y el porcentaje de cartas repartidas antes de transcurridas las setenta y dos horas —el D + 3— ha pasado de un 73 por ciento que era una cifra baja, a un 94,9 por ciento.

Son cifras que desde el punto de vista del esfuerzo de la Dirección General y del Ministerio lógicamente no se consideran todavía óptimas y habrá que seguir trabajando para consolidarlas y mejorarlas, pero entendemos que los objetivos fundamentales del Plan Estratégico, que no hubiese retrasos en la correspondencia, que se superasen los niveles anteriores y colocar el correo en condiciones de normalidad del servicio, han sido conseguidos con estas medidas urgentes del Plan.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Para réplica, por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Gracias, señor Subsecretario.

Efectivamente, no es el momento de discutir el Plan Estratégico, aunque creo que, ya que está en su primera andadura, sería conveniente que se nos aportara para examinarlo y debatirlo aquí en el Congreso, tal como se comprometió el anterior Director General de Correos. Sin embargo, usted ha citado dos palabras mágicas, que yo creo que condicionan totalmente el futuro Plan Estratégico de Correos en su funcionamiento, que son la inversión y las medidas urgentes.

Si hay una buena toma de datos y hay un buen control de esas medidas urgentes, probablemente se esté realizando una labor positiva para continuar el Plan Estratégico. Si, por el contrario, la información que está recibiendo el Ministerio de Transportes de sus más altos órganos, como puede ser el suyo como Subsecretario, no son correctos,

probablemente esté tomando unas medidas que no son adecuadas. Me explicaré.

En nuestra opinión las medidas urgentes que se han tomado son las siguientes. La primera es la contratación de gran número de personal. Efectivamente ha sido, a nuestro juicio, la gran clave que ha permitido una mejora en lo que sería la calidad del servicio, como comentaba antes, de primera categoría. ¿Cómo se produce esa contratación que es importante controlar por parte del Ministerio? Se contratan personas que formalizan un documento por un mes, se les va renovando hasta seis meses y se les expulsa.

Esta es una aplicación «sui generis» del Plan de Empleo Juvenil que se suponía que estaba en un cajón y, al mismo tiempo, supone que personas que durante seis meses —no todas pero probablemente bastantes de ellas— van adquiriendo una experiencia, desaparecen del servicio de correos cuando empiezan a familiarizarse con él; los primeros meses son normalmente caóticos.

En segundo lugar, esa contratación de seis meses se produce sobre unas malas infraestructuras, es decir, sobre unos departamentos de correos que se encuentran en pésimas condiciones. Quiero señalar al señor Subsecretario y a la Comisión cómo titula hoy un periódico de Alicante, que es el de mayor difusión, su primera plana: «Las ratas devoran paquetes en Correos de Alicante.» Y luego dice el Jefe Provincial de Correos: «Estoy recomendando que nadie envíe alimentos por correo.» A mí no hace falta que me lo explique porque estuve allí hace más de un mes y comprobé seis paquetes devorados por ratas y que el personal trabajaba a con botas para que no se subieran las ratas... No quiero calificar la situación porque creo que usted y nosotros, todo el mundo, nos hacemos cargo de ella y ponerle adjetivos no conduce a nada. Esta es una situación real y si la inspección que se está realizando sobre estos departamentos no le está diciendo que estos contratos durante un mes, renovables hasta seis meses, no producen la eficacia que deberían —la producen de manera inmediata, pero no a largo plazo— ni para la estabilidad del propio contratado, ni para la estabilidad de la función que se tiene que desarrollar, creo que no le dicen la verdad, como tampoco le dicen la verdad sobre los instrumentos o el lugar de trabajo donde están desarrollando su labor.

La segunda medida urgente es la creación de equipos de asesoramiento. Quizás ese es el órgano que no esté informando adecuadamente. Ese equipo de asesoramiento se reúne frecuentemente a nivel nacional y tiene normalmente, una persona de cada servicio de correos, pero por diversas circunstancias que no vienen al caso parece que no son las personas más adecuadas para informar. Muchas veces proceden de lugares distintos a Correos, principalmente Telégrafos, desconocen los servicios y están haciendo que esa gran inversión de que hablaba de 5.000 a 12.000 millones se haga mal; lo importante no es sólo invertir, sino hacerlo bien.

¿Qué quiero decir con esto? Que se están duplicando servicios, se está utilizando el avión innecesariamente,

otras veces duplicándolo con el servicio de RENFE, etcétera.

Por otro lado, las visitas de inspección, que es otra vía de control que tenía que llegar a los órganos decisores, que son ustedes, en su análisis final creo que deforman también la realidad, porque esas visitas de inspección, que se dijo que se harían diariamente, se hacen una sola vez y lo único que están haciendo es fijar numéricamente la cantidad de personal que haría falta en cada unidad, servicio o departamento, pero en modo alguno están estudiando rigurosamente la organización del servicio.

De nada nos sirven en la Administración personas o analistas que transmitan halagos al poder o a los órganos decisores, porque el decisor va a tomar pésimas decisiones. De nada le serviría a usted poner en marcha un plan estratégico con mucho dinero, aprobado por los representantes del pueblo español aquí en el Congreso, si luego su aplicación es incorrecta y si su control, además, no es adecuado.

Hago esas reflexiones al señor Subsecretario para que las tenga en cuenta.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Señor Subsecretario, tiene la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): En relación con el planteamiento que hace S. S. creo que hay algo que todos sabemos pero que es necesario tener siempre presente, y es que este país ha conocido mutaciones sustanciales en el último período en diversos aspectos de la vida productiva y social que han conducido a una necesidad muy importante de modernización de sus servicios y de sus infraestructuras. Generalmente, servicios como el de Correos, que es del que estamos hablando en este momento, demandan un nivel de inversión para su mejora y un nivel de reorganización y reorientación en su servicio que difícilmente pueden ser acometidos en un corto período de tiempo. Quiero decir que tenemos que juzgar las cosas, creo, siempre desde la óptica y desde el prisma de que difícilmente inversiones aprobadas en el Parlamento, en la Ley de Presupuestos de este año, que plantean una senda inversora en este servicio (en otros se ha crecido en otros momentos, pero en este se ha podido acometer en este instante), han podido dar ya su resultado. Estamos empezando en ese incremento sustancial de modernización del servicio de Correos.

Por otra parte, un aspecto importante a considerar dentro de lo que es el servicio de Correos es que es una inmensa maquinaria, con un número muy importante de personal y con una complejidad de organización del servicio que requiere también de un esfuerzo en muchos frentes. Desde esa perspectiva, quisiera comentar, en primer lugar, que lo primero que ha ocurrido es que este plan de medidas de actuación urgente se hace en un período de tiempo que es el de final de año (noviembre, diciembre y también enero), que es uno de los períodos punta del tráfico de correos. En segundo lugar, se da sobre la base de

un crecimiento y recuperación del correo realmente importantes.

Es decir, el deterioro, por así decirlo, en la calidad del servicio ofrecido por correos se daba además en una circunstancia en que era previsible un incremento muy importante del tráfico generado. El crecimiento previsto era de un 10 por ciento en su totalidad, hablando de previsiones generales; pues bien, el tráfico se ha incrementado en el mes de octubre en un 13 por ciento y en diciembre en un 25 por ciento. Si queremos hablar, por decirlo más gráficamente, del volumen de objetos postales transportados por el servicio de Correos, han sido de 583 millones frente a los 466 del año anterior, un salto de más de 100 millones que habría que tratar.

Con esto quiero decir que hay que pararse en el momento de tiempo en que se traza este plan de urgencia que se da en un doble contexto: con unos niveles de calidad determinados, conocidos por ustedes y por la opinión pública, en un momento de recuperación de los tráficos de correos y, además, en un momento punta del año.

Con todos esos condicionantes, los controles de calidad, de los cuales el Ministerio conoce qué metodología se emplea y cómo se realizan y, por tanto, tienen el grado de fiabilidad que estimamos suficiente y adecuado, se han hecho durante los tres meses de vigencia del plan. En el primer control se da que el grado de correspondencia en el D + 2 —el día más dos— es un 83,7 por ciento. En el mes de diciembre este grado de mejora baja un poco a un 82 por ciento y en el mes de enero se da ya una cifra que demuestra que se ha consolidado esa mejora, porque la cifra del control de enero nos dice que estamos también por encima de la cota del 80 por ciento. En concreto, el 13 de enero nos da un índice de cobertura del D + 2 de un 83,1 por ciento y para el D + 3 —es decir, 72 horas— un 94 a 95 por ciento.

Es decir, que las medidas —y ahora voy a entrar en ellas—, sean cuales sean las que se hayan tomado, parece que ha dado, por lo menos, el resultado que se perseguía, que era estabilizar el nivel de atención de demanda en un punto suficiente.

¿Qué medidas se han tomado? Creo que no han sido sólo y exclusivamente medidas de personal, sin olvidar que las medidas de personal en un servicio como Correos son fundamentales; en un servicio público como Correos, y en otros muchos, las medidas tendentes a lograr un grado importante de no conflictividad social y de cobertura de personal son medidas sustanciales en servicios públicos que son intensivos en el empleo de mano de obra y que necesitan, por tanto, un óptimo funcionamiento de los recursos humanos. Quiero decir que las medidas de personal que S. S. plantea se han tomado; en concreto, se han tenido que contratar 2.600 personas en régimen temporal, que es un sistema que venía siendo utilizado por el correo y que responde a la lógica de que estamos en un servicio profundamente estacional donde tenemos puntas de tráfico y donde, en cierta medida, es lógico pensar que debemos tener una flexibilidad en la plantilla. Es uno de los temas que tiene que estudiar el Plan Estratégico, porque es fundamental, y de hecho lo está estudiando. No pa-

rece descabellado, por lo menos de entrada, pensar que estemos en un servicio que tiene que recurrir en determinados momentos del año a la contratación temporal de un determinado personal que, en otros momentos del año, previsiblemente puede no hacerle falta. Estamos ante un servicio que se caracteriza por su elevada estacionalidad. Pero las medidas que se han tomado —y esto está analizado, porque debe ser la base para el Plan Estratégico— no son fundamentalmente de personal, sino, además, medidas que han afectado principalmente —y son las que han producido mayores resultados— al área de transportes.

En primer lugar, modificaciones extensas de horarios e itinerarios de los ferrocarriles. Se ha reorganizado buena parte de todo el esquema ferroviario de atención a los trenes postales. En segundo lugar, junto con las modificaciones de horarios y de itinerarios en los trenes en los servicios atendidos por el ferrocarril, se ha variado también buena parte del esquema de transporte por vía aérea, bien a través de vuelos potenciados, bien a través de otros vuelos que se han implantado con estas medidas urgentes. En tercer lugar, en el área de transporte por carretera se han implantado nuevos servicios y se han modificado los anteriores. Es decir, que hay una larga lista —que podría facilitar a S. S.— de medidas en el área de transportes que han sido las de mayor impacto en cuanto a reducción de los tiempos empleados en el traslado de cartas y en los demás servicios postales.

En cuanto al segundo grupo de actuaciones, se han reducido los tránsitos. Se ha estudiado un conjunto de medidas tendentes a reducir el tiempo de estancia en el centro de clasificación postal de Chamartín. En definitiva, es otra manera de reducir el tiempo que transcurre entre el depósito y la entrega. Por ejemplo, la correspondencia que tiene que pasar de Sevilla a Valencia, permanecía equis tiempo en el centro de tratamiento postal central de Chamartín. Esto se ha corregido, desviándolo de tal forma que se ha logrado una mejora importante gracias a esta reducción de los tránsitos. También se ha incrementado de forma notoria el número de medidas urgentes en cuanto a medios materiales, como vehículos, motocicletas, carretillas transportadoras, etcétera, es decir, material básico para la mejora del servicio instrumental de Correos. Como medidas de choque, se ha decidido la compra y la instrumentación de una serie de elementos de esta índole, que también han tenido un impacto positivo importante.

Por último, se han reordenado los servicios. Así, desde el 18 de noviembre, por ejemplo, funciona un servicio nocturno y otro de madrugada de recogida de buzones en ciudades como Barcelona, Bilbao, Sevilla, Córdoba, Huelva o Salamanca. Este servicio, que anteriormente no existía, de recogida en horario nocturno y de madrugada, ha permitido, obviamente, reducir el tiempo de recogida de correspondencia de manera importante, con una repercusión en el porcentaje final de mejora.

Yo creo que este paquete de medidas —entre las cuales no faltan, desde luego, las que he comentado en primer lugar y a las que S. S. aludía, las relativas al personal—

explica cómo se tienen que orientar los distintos aspectos para la mejora del servicio de Correos. Es decir, aquellos elementos básicos del plan de actuación a los que me he referido anteriormente; del plan a largo y medio plazo para la mejora del servicio y a los que se refería el Director General en su comparecencia, que afectan a los esquemas de reordenación de los tráficos, de los tránsitos, de la automatización de los servicios y del tipo de inversiones que se realizan.

En síntesis, estos son los elementos que puedo aportar. En definitiva, creo que revelan que hemos logrado, dentro de un orden, como es lógico, estabilizar la situación de Correos y mejorarla de una forma muy importante en este período inicial, desde el verano hasta ahora, a través del Plan de medidas urgentes. Con el Plan Estratégico, en cuanto que actuará estructuralmente sobre estas variables, a corto plazo se podrán presentar mejoras muy importantes respecto a otros temas más a fondo, en cuanto a los productos y servicios que Correos podría y debe mejorar. Respecto a la correspondencia ordinaria, tenemos el objetivo de que más del 75 por ciento se entregue en 24 horas, objetivo básico de este Plan Estratégico, alcanzando el plazo D + 1 —24 horas—, así como una oferta de servicios de mayor calidad, de la que podría ser un punto de referencia, que también queremos perseguir y alcanzar, el incorporar España a la Red Europea Nocturna, que, como saben SS. SS., tiene la sede en Bruselas y permitiría que la entrega de la correspondencia «express» se hiciera en plazos no superiores a 24 horas en Europa occidental, en Estados Unidos y en Canadá.

Tanto el de la entrega en Europa, Canadá y Estados Unidos, como el de la entrega dentro de España de más del 75 por ciento de la correspondencia dentro del plazo de 24 horas son los objetivos básicos a alcanzar por el Plan Estratégico, y son los que se están desarrollando en este momento. Espero que el Director General, o quien SS. SS. estimen oportuno, pueda informarles de él en un período no muy lejano.

— CRITERIOS DE VALORACION SEGUIDOS POR LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) PARA LA VENTA DE SU PATRIMONIO

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Respecto a la siguiente pregunta, no se ha presentado a la Mesa ningún escrito de sustitución de la persona. (**El señor Rebollo Alvarez-Amandi pide la palabra.**) Puede realizarla su señoría. Rogaría a su Grupo que, en el futuro, tengan en cuenta algunos aspectos reglamentarios, como es el presentar por escrito la petición de sustitución.

Tiene la palabra el señor Rebollo, por el Grupo parlamentario del CDS para formular la siguiente pregunta.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Gracias, doblemente, señor Presidente.

La pregunta se formula en sus términos y tiene como precedente inmediato, señor Subsecretario, un hecho que

sin duda usted conoce, y es que en el mes de julio del año pasado, 1988, RENFE vende a través del correspondiente otorgamiento de escritura pública de compraventa en 280 millones de pesetas los terrenos de la Estación del Norte de Zaragoza, es decir, la estación del Arrabal, a una compañía con 100.000 pesetas de capital que, al parecer, ha realizado operaciones con la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles en estos últimos tiempos en Zaragoza, Tarazona, Málaga, etcétera.

En diciembre de 1988, esa empresa vende nuevamente sus terrenos en 1.043 millones de pesetas a dos constructores zaragozanos. Se han dado diversas explicaciones, como la del sometimiento a la ley de la oferta y la demanda —no parece que en cinco meses esa ley haya cambiado fundamentalmente—; que se cumplieron los trámites administrativos —tampoco creo que tengan una relación absoluta con los precios y ese corto transcurso de tiempo entre una y otra compraventa— e incluso se justifica el precio diciendo que RENFE no ha tenido que pagar impuestos. Señor Subsecretario, usted sabe perfectamente que los impuestos se pagan por el adquirente y, por tanto, es obvio que RENFE no tenía en ningún caso que pagar impuestos.

Yo creo que el valor urbanístico de la zona, según el avance del Plan General, es justamente algo que ya se sabía perfectamente cuando se otorga la primera compraventa mediante el documento público y, por tanto, no justifica la contestación dada por los servicios de RENFE, que dicen que es debido a la escasez de suelo y a la producción de las correspondientes plusvalías. Esto, repito, no se produce en cinco meses.

Desde este espíritu de denuncia constructiva, pido al señor Subsecretario, aparte de una explicación, si cabe, una rectificación en orden a que no se sigan produciendo casos como éste, que, en definitiva, provocan escándalo en la población y dan muy mala imagen del Gobierno.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Muchas gracias, especialmente por la brevedad. Señor Subsecretario, tiene la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Gracias, señoría, por la pregunta que formula, porque, efectivamente, creo que la información es fundamental para poder despejar las dudas sobre esquemas o juicios que se puedan realizar en cuanto a la gestión y a los responsables en un momento determinado de un servicio público como es el de transporte ferroviario.

El tema de la enajenación por parte de RENFE de terrenos, en definitiva de bienes inmuebles de su patrimonio, está siendo objeto de tratamiento de una forma diversa y variada en los medios de difusión y comunicación pública en estos últimos tiempos. Por tanto, entiendo que la preocupación de S. S. obviamente la comparte el Ministerio y la propia empresa, y creo que es bueno tener esta oportunidad que nos va a permitir aclarar las circunstancias en las que RENFE está actuando.

Creo que hay que destacar, como primer punto funda-

mental, que RENFE está actuando de acuerdo a lo que podríamos llamar la voluntad del legislador cuando hace la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres. Esta Ley, como SS. SS. conocen bien, otorga a RENFE la titularidad de un patrimonio propio y posibilita el ejercicio de las plenas facultades, lógicas, de aquel que dispone de la titularidad del patrimonio, que son las de administrar y disponer, acomodándose a lo que es la normativa del Derecho privado. Yo creo que es importante retener este punto, porque a veces, como el otro día, en el Consejo de RENFE aún se planteaba por parte de un representante sindical —y ha salido también en medios de comunicación por parte de esa misma central sindical— una especie de planteamiento, digamos, válidamente crítico respecto a este tipo de actuación por parte de la empresa. Creo que ese primer punto que ilumina la actuación es claro. Hay una ley que posibilita, y por algo lo hace, que ha entendido que es bueno que la empresa pueda disponer de un patrimonio. Por tanto RENFE está actuando, no faltaría más, con el marco legal específico de una ley reciente, moderna, como es la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres del año 1987.

En segundo lugar, en todo expediente de enajenación, empezando por este último que se ha seguido en todos sus pasos, entendemos que RENFE lo hace de un modo plenamente coherente y yo diría que bueno e incluso, por qué no decirlo, ejemplar en ese sentido. RENFE incluye dos procesos de tasación del valor del suelo en el mercado. Incluye un proceso de tasación propio interno de la empresa, es decir, hecho por los servicios técnicos de la propia empresa que se dedican a esto (hay un servicio en RENFE que va tasando en cada mercado del suelo, en cada zona en concreto), y por otra parte hay un proceso de tasación externo a la propia empresa, hecho a través de una asistencia técnica. Para ello encarga esto a empresas especializadas. Me han facilitado una extensa lista de empresas del sector, especialistas en esto, como Trasvalor, American Appraisal, Gesvisa, Kratha, empresas especializadas que son las que realizan para RENFE estas tasaciones del mercado del suelo. Con estas dos tasaciones RENFE —tercer elemento que creo que es sustancial— procede a abrir un proceso de petición abierta de ofertas, en definitiva de concurso, al que llegan promotores inmobiliarios muy distintos y muy diversos. Normalmente hemos comprobado que hay concurrencia de ofertas muy importantes (145 promotores inmobiliarios en el último de los casos), que hacen que garantice un sistema de concurso y, por tanto, totalmente abierto a captar todas las posibilidades del mercado.

Creo que están reunidos los elementos sustanciales: base legal y aprovechamiento óptimo de las posibilidades que la legislación otorga en este sentido a la empresa que ha querido ofertar. Segundo elemento, elementos de tasación internos y externos que garanticen lo que se está haciendo, dentro de la capacidad técnica que existe en un país, en un momento determinado, de poder valorar los terrenos. En tercer lugar, no es un procedimiento cerrado, más o menos restringido; no, no. Es un concurso abierto al mercado a que te hagan ofertas. Por último, esto lo ad-

judica la empresa pero no a través de un órgano unipersonal ni tan siquiera mínimo, sino que es el máximo órgano de la empresa el que finalmente le da el visto bueno y aprueba, que es el Consejo de Administración. ¿Podría haber algún tipo de error? Yo creo que en todo en la vida puede haber algún tipo de error, pero creo que están dados —y eso es lo importante— los mecanismos que deben impedir que ese error se produzca y que deben posibilitar que las cosas funcionen adecuadamente. Entiendo, por tanto, que están tomadas las medidas y se está realizando de tal modo que se puedan dar casos como el que usted alude, que efectivamente ha sido objeto de preocupación en los medios de difusión, en los medios de la empresa y en los medios del Ministerio, porque nadie impide que en un período de 15 meses, según los datos de los que puedo disponer —exactamente de 15 meses—, haya una recalificación por parte de un ayuntamiento en un plan de ordenación de unos terrenos, y nadie impide que en un mercado como el inmobiliario, que si se define por algo es por sus constantes oscilaciones, puedan suceder este tipo de cosas y en un caso puntual como ha sido éste de Zaragoza pueda haber una oscilación del tipo de la que se ha dado. Sin embargo los mecanismos, los procedimientos y el método a través del cual se funciona parece que garantizan que se esté funcionando en las mejores condiciones posibles.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra el señor Rebollo para réplica.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: No exactamente para réplica, señor Presidente, porque no hay nada que decir respecto a las explicaciones que nos ha dado el señor Subsecretario. En sí mismas debieran tener el peso y la eficacia que en su enunciación se ponen de manifiesto, pero es aquel viejo aforismo de «sin embargo se mueve». Es decir, no son 15 meses. Si bien la decisión de vender se había tomado antes, la venta se formaliza en escritura pública en julio de 1988. De modo que en cinco meses se pasa de 280.043. Algo debió haber fallado. A mí me parece que es positivo que se revisen esos mecanismos por si acaso ese fallo pudiera originar que, a pesar de que las medidas se hayan adoptado de una manera más ágil y operativa en los últimos tiempos, no obstante se puedan modificar incluso para bien la imagen de la empresa, para mayor imagen en general del funcionamiento de la Administración.

— OBRAS REALIZADAS EN LA NUEVA ESTACION DE FERROCARRIL DE ATOCHA (MADRID) DESDE SU INAUGURACION

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): La siguiente pregunta es la formulada por el señor Camisón Asensio, del Grupo de Coalición Popular, respecto a las obras realizadas en la nueva estación de ferrocarril de Atocha (Madrid) desde su inauguración. Tiene la palabra

el señor Camisón para formular la pregunta más extensamente.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, voy a intentar resumir al máximo mi intervención dado lo intempestivo de la hora.

El señor Presidente me ahorra repetir lo que a este Diputado le interesa conocer. El señor Subsecretario sabe que la estación nueva de Atocha fue inaugurada el pasado 27 de julio, hace unos siete meses, por el entonces flamante y nuevo Ministro de Transportes, señor Barrionuevo. Era una de sus primeras intervenciones, y se ha dicho en algún medio que realmente no se lució con aquella inauguración. Entró con mal pie, dado que procedió a inaugurar lo que ha sido calificado por una gran parte de la opinión pública como la chapuza mayor del reino, chapuza que había costado nada menos que 6.350 millones de pesetas, que no son ninguna broma. Todo lo que gira alrededor de esta obra, cada mes que pasa, está demostrando una total falta de previsión. Calculo que los pretextos que el Ministerio de Transportes va a aducir defendiéndose un poco de estos hechos, a la vista de que es necesario hacer una cantidad de obras importante después de su inauguración, serán que se trata de retoques normales o del hecho de que la instalación está en rodaje y tiene que acomodarse a las circunstancias. Nosotros hemos tenido contactos con usuarios y trabajadores de la instalación y no están de acuerdo con este pretexto. Ellos entienden que se trata de una instalación que yo les he oído calificar como un mamotreto, chocante por supuesto por su arquitectura, totalmente disfuncional. Me imagino que para justificar este disfuncionamiento también se ha dicho que se debe a que aquel mamotreto fue concebido para actuar en cercanías pero que está dando un servicio de largo recorrido. Por nuestra parte tenemos que aducir que no es de recibo ese argumento, dado que, como está funcionando mientras dure la obra de la estación nueva de Atocha, lo que resta de largo recorrido, está previsto que esas obras duren como mínimo dos años, y dos años o quizás más ya justificaban el haber previsto una serie de circunstancias que ahora están siendo inconvenientes en la estación inaugurada por el señor Barrionuevo. Por otro lado nosotros creemos que, aunque fuera concebida para viajeros de cercanías, los viajeros de cercanías tampoco tienen por qué estar incómodos en una estación, porque habrá veces que vayan deprisa y otras veces no tanto, y por la misma razón entendemos que tampoco los de largo recorrido tienen por qué esperar mucho tiempo en las estaciones. Luego tampoco creemos que es de justificación ese razonamiento.

Nosotros hemos hecho averiguaciones, hemos hablado con gente sobre la instalación, y se nos ha dicho que ha habido que limar andenes, de 60 centímetros, para evitar rozaduras del propio material rodante contra las partes duras de hormigón de la instalación. En cuanto a la megafonía ha sido preciso renovar toda la instalación, con un coste del orden de los 30 millones —eso se ha dicho—, y se ha hecho porque, en razón a falta de previsión, el eco impedía enterarse a los viajeros de lo que se les estaba

anunciando. Ha sido preciso un tratamiento especial del suelo, ya que aparecían problemas de humedad y que el granito que sustentaba se estaba deteriorando. También ha habido que pensar en la climatización, incluso en poner falsos techos y calefacción en las salas de espera. En cuanto a la información, ha habido necesidad de instalar unas diez pantallas de información y cambiar las señales de a pie de andén, porque las primeras estaban tal mal instaladas que no se veían más allá de cinco metros y, por otro lado, no se estaban dando las señales de llegadas de convoyes, con lo cual los usuarios no se enteraban de este servicio al que tiene derecho. Por añadidura se ha dicho —se nos ha confirmado allí— que tres días antes de este acto de inauguración, en julio pasado, el tren que había el recorrido del nuevo acceso a Atocha desde Chamartín se llevó por delante el semáforo porque estaba excesivamente cerca de la vía, o que cuando se estrenó el andén —creo que fue el Talgo que hace el servicio de Madrid a Cádiz— tres de los vagones quedaron fuera del andén, lo que motivó a que los viajeros tuvieran que pisar la vía, lo cual no es agradable, o tuvieran que recorrer todo el convoy para salir por aquellos vagones que daban a pie al andén urbanizado. Todo un cúmulo no sé si se imprevisión, de irreflexión o de imprudencia, pero desde luego lo que acusa es una negligencia grande en la concepción de esta estación ferroviaria.

Los trabajadores nos han dicho que aquello es singular, incluso lo han comparado con una mezquita por la cantidad de columnas que hay, pero que ellos tienen un frío insoportable y con unas condiciones de trabajo realmente incómodas. Este tipo de obras que va a haber que hacer en el futuro. Nos gustaría que el señor Subsecretario nos explicara, en este trámite no sólo qué obras va a haber que hacer en el futuro, sino a cuánto ascendería el acondicionar esto a las circunstancias normales de una estación moderna y de finales del siglo XX.

Por otro lado —ya para terminar—, señor Presidente—, comprobamos que el pasado 19 de enero, según se nos dijo, el jefe de estación de Atocha había quedado atrapado en un ascensor durante cuatro horas, y a los dos días los medios de comunicación nacionales dieron la noticia de que un vigilante jurado había herido de bala a un joven gitano que estaba manipulando chatarra amontonada en un departamento de la nueva estación. En definitiva, todo esto demuestra que, a partir de la inauguración, ha habido una serie de peripecias permanentes, lo cual nos hace pensar —ese es nuestro criterio— que se trata de un proyecto inadecuado, no ya porque tuviera detalles que haya que arreglar, que se arreglan y punto, no; esto va por otro lado y creo que es causa de un despilfarro totalmente impropio, sobre todo porque se le ha dado una concepción arquitectónica que a mí, que soy extremeño y conozco el Museo de Mérida, me recuerda a aquella instalación totalmente, pero, claro, aquello es el Museo Romano de Mérida y allí va bien, y yo creo que la estación de ferrocarril de Atocha era otra cosa distinta a un museo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Yo no sé si es buen pie, regular o qué tipo de pie le tocó utilizar al Ministro de Transportes cuando inauguró esta estación. Mi valoración, como Subsecretario del Departamento, es que, en cualquier caso, no es malo sino bueno tener que poner en funcionamiento este servicio cuando está en condiciones para ello, sobre todo cuando hay una demanda largo tiempo contenida. Y es bueno inaugurar una estación, poner en marcha un nuevo servicio para los usuarios de las cercanías de Madrid, cuando ese proyecto además ha sido realizado mediante los mecanismos ordinarios, es decir, dirección de obras, etcétera, por parte de los servicios de RENFE y del Ministerio de Transportes y por un arquitecto, don Rafael Moneo, respecto al cual, por lo menos hasta ahora, nadie ha discutido su calidad como técnico. Por tanto, la doble circunstancia de poner en marcha un servicio de cercanías importante en Madrid y que se haya hecho recurriendo a los medios técnicos y al nivel que en este país tenemos y que, por otra parte, tampoco es bajo en esa materia, a mí me parece que no es excesivamente negra ni pesimista respecto a nadie. Otra cosa es que el evento haya sido lo más brillante posible. Evidentemente, en la gestión muy pocas veces los eventos son los más brillantes posibles, o nunca alcanza los grados que uno quisiera, porque estamos sometidos siempre a un doble problema, que se ha visto agudizado en esta situación. El doble problema es el de los techos presupuestarios y las necesidades temporales derivadas de esos hechos presupuestarios, las necesidades en el tiempo para atender las demandas y los servicios que reclamen los ciudadanos. En esa doble tensión y al tratar de compatibilizar ese objetivo es por lo que se produce la puesta en funcionamiento de la estación en esas condiciones. Quiero decir que la estación de cercanías de Atocha efectivamente ha costado las cifras que usted mismo ha dado y que había que ponerla en funcionamiento porque era necesario.

Posiblemente se hubiera podido dotar —a ello me voy a referir— con unos servicios de climatización propios de una estación de largo recorrido, no tan propios de una estación de cercanías (no los suelen tener ni en este país ni en otros de parecida climatología). Posiblemente el sistema de información al usuario que se podía dar a la estación de cercanías pudo haber sido desde el primer momento el propio de una estación de largo recorrido, etcétera; los dos o tres elementos sustanciales a los que luego me referiré, que son los que dan lugar a los acontecimientos a que S. S., se ha referido. Pero ello, obviamente, tendría un reflejo presupuestario y los técnicos que lo han proyectado procuraron someterse a un presupuesto determinado ya de por sí importante, ya de por sí elevado, dado que, además de la estación de cercanías de Atocha, hay muchas cosas más que hacer en el transporte ferroviario en este país; muchas y al mismo tiempo. De verdad, señoría, en la dificultad de compatibilizar un límite presupuestario con un nivel adecuado de servicio, el resultado ha sido esta estación de cercanías.

Entrando ya en lo concreto, yo quisiera decirle que efectivamente

ha sido necesario acometer dos tipos de modificaciones de distinta significación. Por una parte lo que son obras de corrección de elementos de la construcción, dentro del proyecto de estación, que en buena medida coinciden con los que usted mismo apunta. Efectivamente su información es correcta. Se trata en concreto de sustituir algunas losas de granito —exactamente diría que menos del 2 por mil de la superficie total—, cuyos defectos se producen en una zona localizada de la estación debido al tránsito de unas carretillas mecánicas muy pesadas que son utilizadas para el montaje de instalaciones auxiliares. La utilización de estas carretillas pesadas, no lógicas, en una estación de estas características está levantando algunas losas, ya digo que menos del 2 por mil. Por otra parte, se trata también de corregir algunos defectos puntuales y locales en la colocación de la lámina asfáltica; es decir, del tema de la impermeabilización. Son dos temas muy puntuales, localizados, de muy escaso coste y que, en todo caso, están siendo reparados por la propia empresa constructora con cargo a su propio presupuesto, al de adjudicación de la obra.

Además —y aquí entramos en el capítulo que entiendo tiene más significación— se han producido una serie de obras complementarias de acondicionamiento de la estación de cercanías —yo creo que éste es el tema importante— para el nuevo uso provisional y parcial que se le ha dado como estación de trenes de largo recorrido. Dichas obras son exactamente las siguientes, en lo fundamental: Un retoque en los bordes de los andenes; la colocación de información al viajero en cuanto a teleindicadores y mejora de la megafonía —164 millones de pesetas—; la climatización de las salas de espera que no estaba diseñada en principio para este tipo de estación y la instalación de determinadas cúpulas de aluminio para el aparcamiento. En síntesis yo creo que estamos hablando de los siguientes tipos de obras. Por una parte, un tema de información al usuario en cuanto a megafonía y a teleindicadores que se está tratando de mejorar y ya se han hecho cosas en ese sentido y, por otra parte, básicamente el tema de climatización, de calefacción en definitiva. Una estación que va a dar servicio de largo recorrido, que por lo tanto va a tener un número importante de usuarios en las salas de espera —que en cercanías lógicamente no deberían estar— necesita tener atendido este servicio. Estos son los elementos sustanciales que explican lo sucedido.

Creo que no es una realización feliz en ese sentido, pero tiene una explicación. No se trata tanto de un caso —entiendo— de despilfarro por el volumen presupuestario de los recursos que hay que generar para estos nuevos servicios a atender— por lo tanto no se puede hablar, desde el punto de vista de la Administración, con este tipo de calificativo—, sino de acomodación de un servicio de cercanías a otro de largo recorrido, lo que ha conducido a que, sobre la marcha, una estación que era bueno que funcionara para atender ese servicio atemperarla para el servicio que provisionalmente se le demanda y esa provisionalidad es excesivamente elevada, pero no puede ser menor. Esto será así hasta el año 1991. Por tanto nos queda recorrer lo que resta de 1989 y 1990 para tener una nue-

va estación de largo recorrido, en Madrid, que estamos tratando de acelerar lo máximo posible. Estamos tratando de reducir al máximo los tiempos de construcción de esta estación de largo recorrido para que sufra lo menos posible la estación de cercanías.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Para réplica tiene la palabra el señor Camisón por tiempo de cinco minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: No sé si al decir que había entrado con mal pie fue corregir mi expresión, pero el señor Subsecretario ha ido en tono ascendente al calificar la entrada del señor Ministro en el ejercicio de su Departamento por esta enumeración que no sabía si era mala o regular, lo que sabía era que no era mala la entrada; pero dejemos el tema ahí. Lo que sí me interesa en este corto espacio de tiempo es dejar claro, como ya ha quedado expresado en mi intervención anterior, mi admiración por las cualidades profesionales del arquitecto señor Moneo, lo que ha quedado patente en su magnífica obra del Museo Romano de Mérida. Por tanto no procede indicar aquí que yo quiera inculpar al arquitecto de esta obra, porque no es así en absoluto. Hay un solo responsable, si no es la obra adecuada, que es el organismo que aprobó el proyecto, no siendo éste el más adecuado para esta instalación. Y el organismo que aprobó este proyecto fue el Ministerio de Transportes. Luego dejemos al señor Moneo exculpado de toda responsabilidad, que debe asumirla quien aprobó el proyecto, que fue el Ministerio de Transportes.

El señor Subsecretario nos da algunas justificaciones como han sido los techos presupuestarios, por un lado, y las prisas, por otro. Son comprensibles estas dos motivaciones, máxime teniendo en cuenta que si no se le hubiera dado este carácter, que los obreros con cierta gracia califican de mezquita por el tono monumental y ampuloso de la arquitectura de la obra, si no hubiera ido tanto importe a esta ampulosidad, a lo mejor hubiera habido dinero para este tipo de cosas que ha sido necesario ir corrigiendo y que todavía hay que corregir.

Termino ya, señor Presidente. Agradezco mucho la sinceridad del señor Subsecretario al decir que no se ha conseguido en este caso una solución feliz para esta importante obra ferroviaria en la capital de España. Lo único que hacemos es rogar que en las próximas programaciones del Ministerio se tenga más felicidad a la hora de aprobar proyectos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TU-**

RISMO Y COMUNICACIONES (Perez Touriño): Había básicamente tres opciones. Hay un problema concreto que es que en Madrid necesitamos, en esta zona y para estos tráficos, una estación de cercanías y otra de largo recorrido. El segundo dato que nos viene dado por la realidad es que no se podía compatibilizar presupuestariamente, frente a otras opciones de destino de recursos, al abordar las dos al mismo tiempo. En ese esquema de partida había tres opciones. Una, mantener el servicio de largo recorrido en la vieja estación. Esto haría sufrir a los usuarios molestias muy superiores a las de las obras que con la opción tomada se abordan. La segunda opción real que teníamos delante era trasladar todo el servicio de trenes de largo recorrido que había la vieja estación de Atocha a la estación de Chamartín. Esto prácticamente hubiera planteado riesgos de colapso muy importante en los servicios de largo recorrido que se dan en la estación de Chamartín. Lo ha estudiado RENFE en profundidad y lo sigue estudiando, porque hemos demandado de la empresa que se siguiera el tema puntualmente para ver en qué medida se podría ir adaptando en la medida de lo posible. En cualquier caso hoy por hoy, y esa fue la opción tomada, se valoró que iban a ser muy superiores los impactos de molestias sobre los usuarios en Chamartín que tendría que trasladar allí el largo recorrido en su totalidad. Quedaba una tercera opción, que es la que se ha planteado. Obviamente en el terreno de la realidad hay que escoger entre las opciones que uno tiene delante y parece que este es el camino menos malo. Esta opción era la de compatibilizar que la estación de cercanías durante un tiempo no excesivo, a ser posible inferior a dos años, atendiera también a parte de los tráficos de largo recorrido. Tomar esta opción condujo necesariamente a que se detectaran algunas insuficientes como la climatización, los teleindicadores, los bordes de los andenes, que son las más sustanciales y relevantes, de no excesivo coste, y que efectivamente hay que atenderlas y se están atendiendo. Este es el esquema en el que nos movemos que evidencia, en cualquier caso, la dificultad de una operación y, efectivamente, no es la mejor de las circunstancias en la que nos hemos tenido que desarrollar.

El Ministerio de Transportes asume la responsabilidad de las obras que dirige y aprueba. No trato, en absoluto, de traspasar esa responsabilidad a ninguna otra parte que no sea el propio Ministerio.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Muchas gracias, señor Subsecretario. Con esto damos por finalizada la sesión.

Se levanta la sesión.

Eran las tres de la tarde

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961