

# DECLARACIONES DE SU DIRECTOR, DON FERNANDO OLIVEROS EL INSTITUTO TECNOLÓGICO FERROVIARIO, ORGANO DE RENFE PARA LA INVESTIGACION

**P**OR circular número 474, de fecha 30-VII-81, RENFE crea el Instituto Tecnológico Ferroviario, organismo que recoge prácticamente la totalidad de las tareas y funciones encomendadas al antiguo Gabinete de Investigación y Desarrollo.

Con el fin de que nos exponga el alcance y trascendencia del acuerdo de la presidencia de RENFE en virtud del cual se crea este nuevo organismo, hemos celebrado una entrevista con don Fernando Oliveros Rives, actual director del Instituto, quien ha respondido a las siguientes preguntas de VIA LIBRE.

—Hemos visto en la circular del treinta de julio del ochenta y uno que el Laboratorio queda integrado en la estructura del Instituto. ¿Qué función primordial realizará el Laboratorio en apoyo del Plan General de Ferrocarriles?

—En principio, el control de calidad de la Red lo va a efectuar preferentemente el Laboratorio, al que se le dotará de los medios adecuados que precise para desarrollar la función que tiene asignada. De momento y de acuerdo con los deseos de nuestra Dirección General, todos los trabajos de realización de medidas, ensayos, sondeos y cuantas actividades relacionadas con ellos se precise realizar, se tramitarán a través del Laboratorio, que procederá a ejecutarlos o a encargarlos a centros afines, con lo que se conseguirá una homogeneización de estas acciones, mejorar la productividad de nuestros medios y elevar la calidad de los resultados como consecuencia de este control técnico. Por todo ello, el Laboratorio ha de conseguir progresivamente los niveles necesarios para poder hacer frente al desarrollo del PGF, en el cual estamos fuertemente comprometidos.

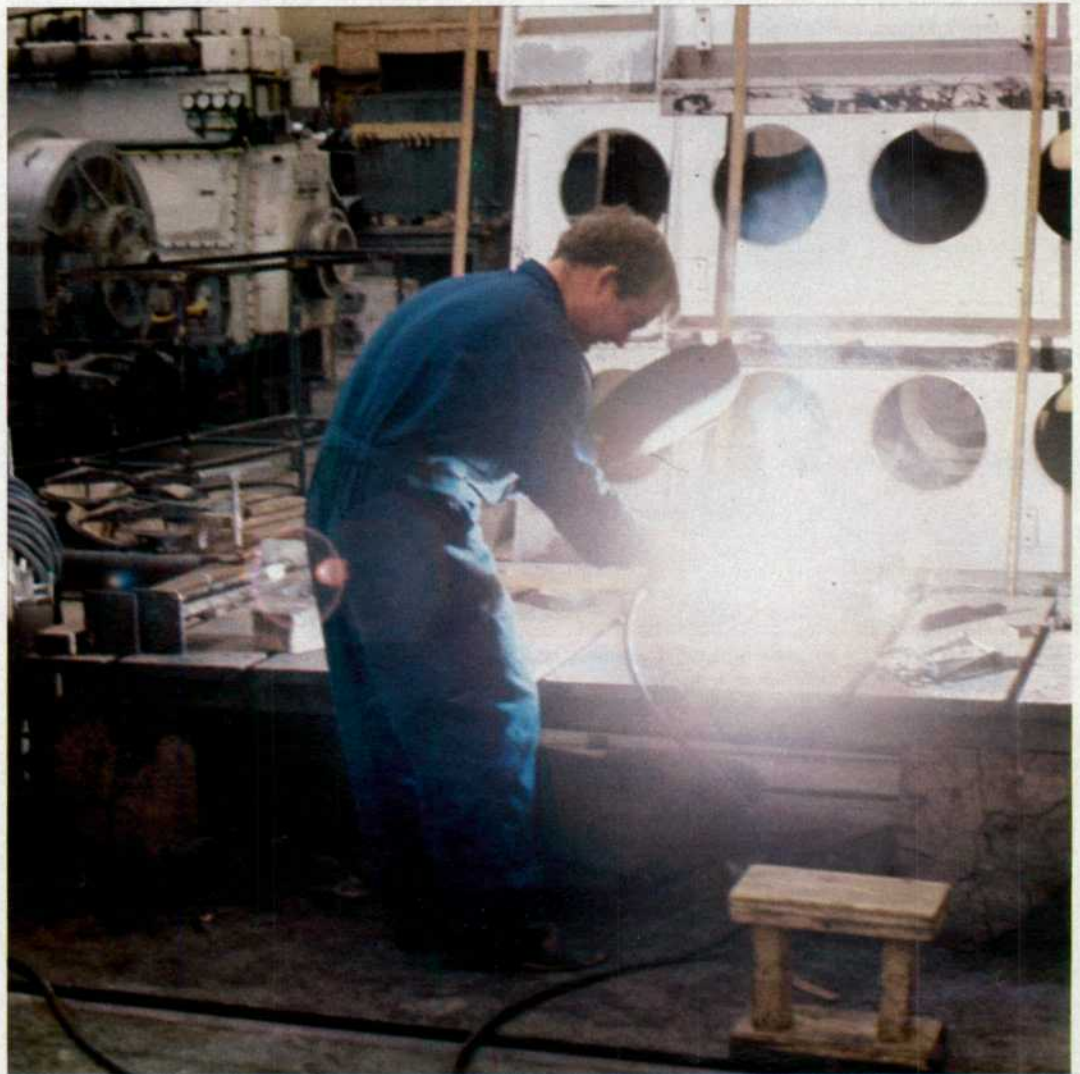
---

● *Creado hace ahora un año, asume las funciones del antiguo Gabinete de Investigación y Desarrollo.*

● *“El ITF nace como un apoyo indispensable del Plan General de Ferrocarriles”, dice el señor Oliveros.*

● *Entre las tareas encomendadas al Instituto de aquí a 1985 figuran casi cuatrocientos proyectos específicos sobre Vía e Ingeniería Civil, Instalaciones, Material Rodante y Procesos de Explotación.*

---



Don Fernando Oliveros Rives.

—¿Con qué objeto ha sido creado el Instituto Tecnológico Ferroviario?

—La finalidad del Instituto es conseguir en la Red la máxima rentabilidad a sus inversiones y la introducción de las innovaciones adecuadas, basadas en la experiencia de otras Administraciones Ferroviarias que poseen tecnologías más avanzadas. Conviene recordar a este respecto que el Plan General de Ferrocarriles (PGF) tiene a su vez como objetivo colocar a los ferrocarriles españoles en los niveles europeos y, a tal fin, destaca la necesidad de adoptar las tecnologías hoy existentes en el ferrocarril convencional, así como su adaptación a nuestra Red, e impulsar la investigación nacional, con objeto de reducir nuestra dependencia tecnológica del exterior. En resumen, se puede decir que el Instituto Tecnológico Ferroviario

nace como un apoyo indispensable para poder acometer el PGF.

—¿Qué razones exigen la necesidad de una puesta al día inmediata de las técnicas ferroviarias al uso?

—Son varias las razones, pero entre ellas podemos destacar las características específicas de nuestro ancho de vía, la heterogeneidad de nuestras instalaciones y la diversidad de vehículos existentes, que obligan a tomar a menudo soluciones individualizadas. Por otra parte, la carencia de una tecnología propia en el campo ferroviario viene determinando una fuerte dependencia del exterior, con el consiguiente coste adicional por vía de royalties. Además, es preciso crear una tecnología com-

efectuar su aplicación y puesta en servicio se constituyen equipos mixtos formados por personal de los referidos órganos y del Instituto.

—De acuerdo con lo que acaba usted de manifestar, ¿puede indicarnos cómo se financian los trabajos que desarrolla el Instituto?

—En esta vertiente se autofinancia a través de los encargos que le hacen las direcciones operativas de la Red y la Dirección General en el caso de programas propuestos por el propio Instituto; de los fondos procedentes de la Comisión Asesora de Investigación Científica y Técnica (CAYCIT), del Ministerio de Educación y Ciencia; del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI), del Ministerio de Industria y Energía, y de todas aquellas fuentes

## EL PLAN ESPECIAL DE INVESTIGACION

—El pasado treinta de abril fue aprobado por los ministros de Industria y Energía, Transporte, Turismo y Comunicaciones y Educación y Ciencia un Plan Especial de Investigación y Desarrollo del Sector Ferroviario, ¿puede finalmente indicarnos en qué consiste este Plan y cómo queda comprometido en su desarrollo el Instituto Tecnológico Ferroviario?

—El Plan Especial de Investigación y Desarrollo del Sector Ferroviario (PID) responde a la necesidad de dotar de un nivel tecnológico cada vez más elevado y progresivamente independiente a la industria española del sector ferroviario. Se comprende así que sea la industria privada el auténtico protagonista del PID, tanto por su concepción como su formulación y objetivos, mientras que el sector público juega aquí un simple papel de cauce y promotor, lo que, dicho en otras palabras, significa que tanto los organismos oficiales como las diferentes empresas ferroviarias españolas (RENFE, FEVE, FF. CC. de la Generalidad, etc.) se limitarán a posibilitar la realización del Plan, mediante la financiación parcial y la adquisición, en su caso, de los prototipos que la industria diseñe y construya bajo los auspicios del Plan.

“El brazo científico ejecutor del Plan está constituido por la labor que han de desarrollar los centros de investigación, que habrán de realizar investigación aplicada para poner a punto los principios básicos de las nuevas tecnologías.

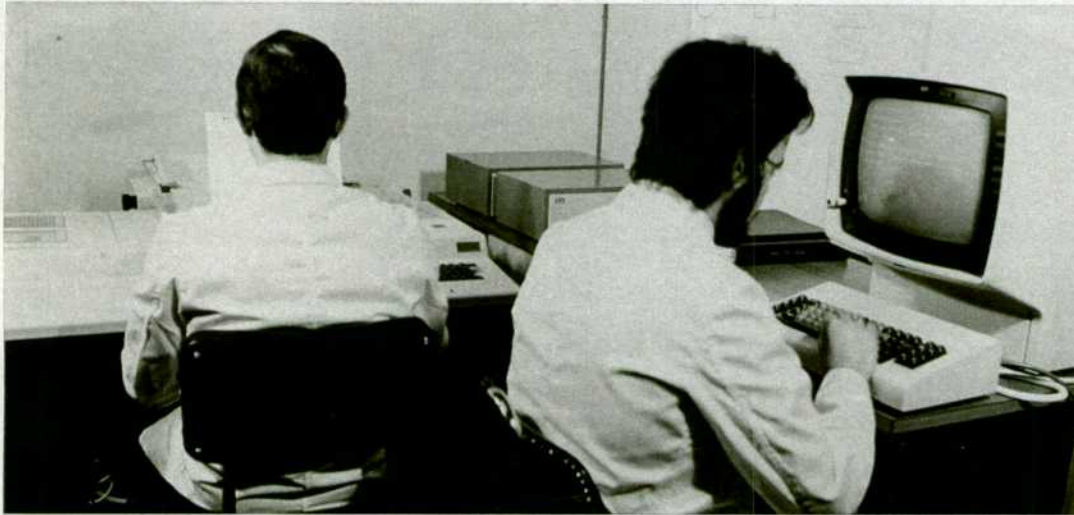
“En resumen, podemos indicar que el objetivo más genérico del PID consiste en propiciar la capacitación tecnológica del sector ferroviario español, haciendo posible la producción en España de innovaciones técnicas capaces de satisfacer los requerimientos de la demanda interior y de competir en el futuro en los mercados exteriores, con lo que a corto y medio plazo se pretende cubrir las necesidades propias de las empresas ferroviarias. Por lo que a RENFE se refiere, el Plan se ha fundado en la satisfacción de las necesidades puestas de manifiesto por los objetivos de calidad insertos en el Plan General de los Ferrocarriles Españoles.

“Por esta circunstancia, y al objeto de poder abarcar todos los ámbitos del sector ferroviario, el Plan se ha estructurado en cuatro subprogramas: Vía e Ingeniería Civil, Instalaciones, Material Rodante y Procesos de Explotación.

“Cada uno de estos subprogramas se ha subdividido, a su vez, en sectores, que abarcan cincuenta y seis temas, y, finalmente, figuran trescientos noventa y siete proyectos específicos agrupados en los temas antes mencionados y que habrán de ser desarrollados en el período de vigencia del Plan, que comprende cuatro años, de mil novecientos ochenta y dos a mil novecientos ochenta y cinco.

“Por parte de RENFE se cuenta ya con la estructura organizativa adecuada y será precisamente el Instituto Tecnológico Ferroviario quien ejecute la misión de Dirección Técnica del PID, pues desde la iniciación de los estudios de base del Plan, el Instituto ha participado activamente en su configuración.

VIA LIBRE, al agradecer las interesantes declaraciones del señor Oliveros, desea los mayores éxitos a las tareas encomendadas al Instituto Tecnológico que preside. ■ Fotos: Archivo e ISABEL PERALEDA.



Los centros de investigación deberán poner a punto los principios básicos de las nuevas tecnologías aplicables al ferrocarril.

petitiva en el mercado internacional que permita la expansión exterior de la industria ferroviaria española, en especial hacia Iberoamérica, zona en la que, por encontrarse en pleno desarrollo, se hace más interesante nuestra participación.

## COOPERACION CON OTROS ORGANISMOS

—¿Cómo llevará a cabo su cometido el Instituto? ¿Se han establecido ya las posibles formas de cooperación con los diversos organismos de la Red o con otras entidades ajenas a ella?

—Bueno, téngase en cuenta que el Instituto ha sido establecido como un centro de responsabilidad, con presupuestos específicos, es decir, basados en los programas de adaptación y desarrollo tecnológico que se le encomiendan, sean a petición de los distintos organismos de la Red o por iniciativa del propio Instituto, para lo cual habrá de apoyarse en su propia estructura, según se contemplan en la circular de treinta de julio de mil novecientos ochenta y uno, o en los colaboradores que se designen de los diversos organismos de RENFE; también se apoya, para realizar su cometido, en las empresas del sector ferroviario, a través de los oportunos convenios, y en los organismos de investigación, tanto nacionales como extranjeros.

“Para el desarrollo de los programas que se establezcan y el logro de una total coordinación con los órganos de RENFE que tengan que

posibles de financiación que el Instituto pueda propiciarse por la ejecución de ensayos o trabajos realizados.

—Entonces, ¿quién o quiénes efectuarán la supervisión de las funciones que ha de desarrollar el Instituto?

—Existe un comité rector del Instituto, constituido con fecha quince de octubre del ochenta y uno, que coordina las actividades del mismo con las del resto de la Red. El Comité está compuesto por el presidente del Consejo de Administración, director general adjunto, secretario general y los directores de las Áreas de Mantenimiento e Inversiones y el director del propio Instituto.

—¿Es ya conocido por el Instituto el programa de trabajos a desarrollar o se espera alguna decisión al respecto por parte del comité rector?

—En efecto, el comité rector ha aprobado una relación de proyectos referentes a Vía e Ingeniería Civil, a Instalaciones y Material Rodante y que serán desarrollados directamente por RENFE, CDTI y la Comisión Asesora de Investigación Científica y Técnica. Por otra parte, los planes del Instituto están constituidos, de momento, por los proyectos que están en trance de realización por parte de otros organismos de RENFE, excepto aquellos que se encuentran en estado muy avanzado de desarrollo; los proyectos que están siendo desarrollados por el Instituto; los proyectos ya contratados y los que solicitan las Zonas, Áreas, el propio Instituto y los trabajos que encarguen organismos ajenos a RENFE.