

SE LEYO UN MENSAJE DE S. M. EL REY, SU PRESIDENTE DE HONOR

CUARENTA Y SIETE PAISES DE TODO EL MUNDO, EN LA "CUMBRE" FERROVIARIA DE MALAGA

● *Más de quinientos delegados asistieron (los días del 27 de septiembre al 1 de octubre) a las sesiones del XXIII Congreso de la AICCF-UIC.*

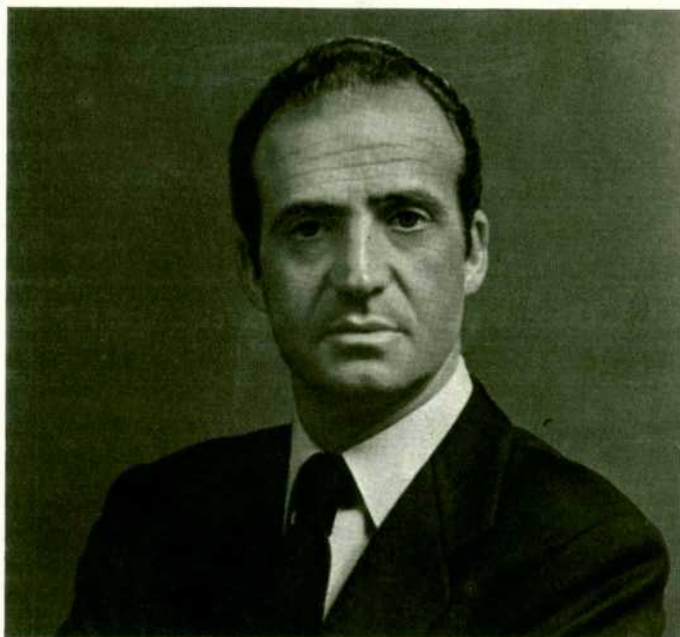
● El ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que leyó un mensaje de S. M. el Rey, presidió la inauguración del XXIII Congreso Internacional de Ferrocarriles que, con la asistencia de más de 500 delegados, en representación de 47 países, se desarrolló en el Palacio de Congresos de Torremolinos, los días 27, 28, 29 y 30 de septiembre y 1 de octubre pasados.

En el acto inaugural, que tuvo lugar en el Salón Málaga del Palacio de Congresos, habló en primer lugar M. Emmanuel Flachet, presidente de la Asociación Internacional del Congreso de Ferrocarriles (AICCF), que destacó el importante papel que le corresponde al ferrocarril, en un momento en que todas las modalidades del transporte están afectadas por la crisis económica que padecemos desde hace cerca de diez años.

A continuación intervino don Antonio Carbonell Romero, presidente de RENFE y del XXIII Congreso Internacional de Ferrocarriles, cuyo discurso —junto con los que pronunció con ocasión de una cena ofrecida a los congresistas y el correspondien-



Un aspecto general del acto inaugural del Congreso, en Torremolinos.



S. M. el Rey don Juan Carlos I, presidente de honor del XXIII Congreso Internacional de Ferrocarriles.

te a la sesión de clausura—recogemos íntegramente aparte.

MENSAJE DEL REY, PRESIDENTE DE HONOR

El turno de intervenciones fue cerrado con las palabras del ministro de Transportes, Luis Gámir, quien leyó el siguiente mensaje de Su Majestad el Rey:

“Como Rey de España, como presidente de honor de esta sesión de la Asociación Internacional del Congreso de Ferrocarriles, hubiera querido estar presente en este acto de inauguración; no



Los señores (de izquierda a derecha) Magdalena, Flachet y Carbonell siguen con atención una de las sesiones de trabajo.

Importantes discursos de don Antonio Carbonell, presidente de RENFE y de la UIC, en las jornadas de apertura y clausura.

habiendo sido posible, quiero dirigirme a todos vosotros y renovar, como ya lo hizo mi abuelo Alfonso XIII en la XI sesión, en 1930, nuestros mejores y más fervientes deseos de que vuestro trabajo fructifique para mejora del ferrocarril en beneficio de todos. Por tercera vez tengo el honor de ofreceros nuestra tradicional hospitalidad y ponemos a vuestra disposición nuestra capacidad, nuestro trabajo y el máximo interés de todos nosotros para crear el ambiente de comprensión, tolerancia y cordialidad que facilita toda tarea humana colectiva. ¡Bien venidos al Congreso!”.

A continuación tuvo lugar una rueda de prensa con la asistencia, entre otras personalidades, de los señores Flachet, Carbonell y el director general de RENFE, don Emilio Magdalena, que respondieron a diversas preguntas sobre la seguridad en el ferrocarril, el ahorro de energía y el proyecto de enlace permanente a través del estrecho de Gibraltar, tema éste al que el XXIII Congreso dedicaría una conferencia.

En un sencillo acto, momentos antes de la apertura del Congreso, le fue impuesta

a don Antonio Carbonell la Gran Cruz del Mérito Civil. El presidente de RENFE recibiría asimismo el nombramiento de miembro vitalicio de la Comisión Permanente de la AICCF.

Tras la sesión de apertura de los trabajos técnicos, en que el presidente de los mismos, señor Lasala, expuso los objetivos del Congreso, se iniciaron las sesiones de trabajo. Hay que destacar la ponencia del señor P. Lazarus, director general de Transportes del Reino Unido, quien habló de la productividad y las relaciones entre las administraciones ferroviarias y los poderes públicos, señalando que los Gobiernos “deben asegurarse de que la dirección ferroviaria esté dotada de objetivos apropiados para garantizar que sus recursos son utilizados de forma productiva en la medida de lo posible, desde el punto de vista de colectividad, considerada en su conjunto”.

La justificación de las inversiones en mejoras técnicas y en la automatización en una empresa que, a la luz de la contabilidad clásica, trabaja con pérdidas, fue el tema abordado por Juan Carlos de Marchi, presidente

de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, tema muy directamente relacionado con el déficit de las administraciones ferroviarias en todos los países.

En su intervención, el señor De Marchi señaló que la llamada paradoja de las inversiones en una empresa

que no tiene beneficio puede encontrar una justificación por el camino de la contabilidad social, que se desprende de la comparación de la situación de un país con o sin ferrocarril y que indica claramente las ventajas que de ello resulta para la colectividad.

“Este beneficio —dijo—

RELACION DE PAISES CON DELEGACION EN EL CONGRESO

- Angola.
- Arabia Saudita.
- Argelia.
- Argentina.
- Austria.
- Bélgica.
- Brasil.
- Bulgaria.
- Camerún.
- Checoslovaquia.
- Chile.
- Dinamarca.
- España.
- Finlandia.
- Francia.
- Gran Bretaña.
- Grecia.
- Holanda.
- Hungría.
- India.
- Indonesia.
- Irlanda.
- Italia.
- Japón.
- Kenia.
- Luxemburgo.
- Marruecos.
- México.
- Nigeria.
- Noruega.
- Perú.
- Portugal.
- República Federal Alemana.
- Rumania.
- Siria.
- Sudáfrica.
- Suecia.
- Suiza.
- Taiwan.
- Túnez.
- Turquía.
- URSS.
- USA.
- Venezuela.
- Yugoslavia.
- Zaire.
- Zimbabwe.



Palacio de Exposiciones y Congresos de Torremolinos, donde tuvieron lugar las jornadas de trabajo del gran encuentro ferroviario internacional.

debidamente reconocido, modificará la imagen de un ferrocarril mendicante frente a los poderes públicos por otra imagen, a la vez más exacta y más exigente, que dé sentido a las inversiones ferroviarias e incluso justifique su crecimiento, lo que hará posible la aplicación de nuevas tecnologías, la informática y la automatización, que, en definitiva, redundarán en beneficio de la sociedad".

SESIONES DE TRABAJO

El segundo día de sesiones continuó con la exposición y discusión de cuatro ponencias de la I Sección, que se ocuparon del estudio de las incidencias de las nuevas técnicas de informática y de automatización en la dirección de los ferrocarriles.

La primera ponencia fue presentada por el señor Spring, director de Estudios Estratégicos de los Ferrocarriles Británicos, que abordó, con el título "La revolución lógica", diversos temas

referentes al control, las comunicaciones, la informática y el tratamiento de datos. Más tarde, P. Duval, representante de los Ferrocarriles Franceses, explicó a los congresistas los elementos de la política informática de la SNCF.

La sesión de la mañana continuó con la presentación de un estudio sobre la contribución del principio de planificación de empresa, tomando como bases el ejemplo de los Ferrocarriles Federales Alemanes (DB), exposición que corrió a cargo de U. Hausler, directivo de dicha red.

La jornada matinal la cerró el señor Romero Rangel, jefe de Estudios y Pronósticos de Tráfico de los Ferrocarriles Nacionales de México, que presentó un trabajo sobre las previsiones de tráfico de mercancías a largo plazo.

La sesión de trabajo de la tarde se abrió con la intervención del señor Holtgreffe, profesor de Economía del

Transporte en Holanda, que presentó la ponencia titulada "Ayudas y medios utilizados para planificación, prospectiva y control de la gestión de una explotación ferroviaria". J. P. Perrin y J. M. Lassalle, directivos del ente rector de los Transportes Parisinos (RATP), presentaron un estudio sobre la evolución reciente en materia de automatización de la explotación del Metro de París.

La tercera ponencia estuvo presentada por R. Dayal, director adjunto de los ferrocarriles de la India, que se refirió a las nuevas técnicas que recurren al tratamiento de la informática y la automatización para la dirección de la explotación ferroviaria.

Esta segunda jornada del Congreso terminó con la intervención del señor H. Brändli (profesor de la Universidad Técnica de Zurich), que presentó una ponencia que abordaba el estudio del aumento de la productividad del ferrocarril y la calidad de las prestaciones.

Durante el día también tuvo lugar la reunión del grupo permanente del Comité de Gerencia de la Unión Internacional de Ferrocarriles, presidido por don Antonio Carbonell, presidente de RENFE.

TERCER DIA DE SESIONES

La tercera sesión de trabajo del XXIII Congreso Internacional de Ferrocarriles, celebrada el día 29, estuvo dedicada al estudio de la incidencia que las funciones de producción y venta tienen en la gestión de las administraciones ferroviarias, estudio que se ha llevado a cabo con la presentación de cuatro ponencias que ocuparon la atención de los delegados

asistentes al mismo durante más de cuatro horas.

La primera intervención estuvo a cargo de M. Southgate, quien hizo una descripción de los métodos seguidos por los Ferrocarriles Británicos para la introducción de las técnicas electrónicas, tendientes a mejorar la eficacia de su explotación y a satisfacer las demandas de su clientela, tanto por lo que respecta al servicio de viajeros como el de mercancías.

El jefe de Ingeniería y Sistemas de Transporte de RENFE, con el título "Sistema informático auxiliar para la confección de horarios", abordó la planificación de las circulaciones en el tiempo y en el espacio, explicando la solución adoptada por RENFE para conseguir una utilización programada de la vía. La sesión matinal se cerró con la intervención de Y. M. Tischkin, que habló de los métodos y modelos de regulación automatizada del movimiento en los ferrocarriles soviéticos. Otras intervenciones destacadas en esta Sección correspondieron a los señores Schenk (DB), Walter (CFF), Ryckebosch y Vanderlinden (SNCF), Ougrymov (Ferrocarriles Soviéticos) y H. A. Verbeeck, secretario técnico de la AICCF.

La discusión de las ponencias de la III Sección y última de la agenda de trabajo, que se ocupa de analizar los progresos técnicos posibles en los campos de material móvil y de equipos ferroviarios, ocupó a los congresistas del "cónclave" ferroviario en la siguiente sesión.

La primera de ellas estuvo a cargo de J. M. Metzler, de los Ferrocarriles Franceses, que habló de las características requeridas, tanto por la vía como por el material, y

sus incidencias sobre el coste de la explotación en el nuevo tren francés de gran velocidad (TGV), que cubre en dos horas el trayecto París-Lyon. A continuación, H. Müller, representante de los Ferrocarriles Alemanes, explicó la experiencia y los proyectos de grandes velocidades en la red de su país, indicando que, en circulación mixta, se pueden alcanzar velocidades normales de 200 kilómetros por hora, sin dificultades técnicas ni operacionales. Señaló la eficacia económica del acortamiento del tiempo de viaje y puso como ejemplo el éxito obtenido desde el punto de vista comercial por la nueva red de trenes inter-city.

Entre otros oradores, intervino el director de Planificación de RENFE, don Manuel Díaz del Río Jáudenes, que presentó una interesantísima ponencia sobre "Bases para una gestión integrada de las instalaciones fijas". Por último, el director de Obras e Instalaciones de los Ferrocarriles de Japón, T. Ino, abordó en su ponencia el estudio del mantenimiento de la vía y otras instalaciones fijas, así como los programas de renovación, y dijo que la utilización de carriles en largas barras soldadas y traviesas de hormigón, el aumento del espesor del balastro y la intervención del afloramiento de barros por bombeo, son algunas de las medidas prácticas que se han adoptado en Japón para conseguir un óptimo mantenimiento de la vía que haga posible el aumento de la velocidad de los trenes.

Concluidos los trabajos de las sesiones técnicas, los tres presidentes de Sección, señores Reid (director general de los Ferrocarriles Británicos),

(Pasa a la página 20)

DON ANTONIO CARBONELL ROMERO, DURANTE EL ACTO DE APERTURA:

"DEBEMOS ROMPER CON LOS ESQUEMAS CONVENCIONALES Y FUNCIONAR EN 'TIEMPO REAL'"

- "RENFE se ha esforzado siempre —dijo también su presidente— en mejorar sus prestaciones internacionales".

El presidente de RENFE y de la UIC, don Antonio Carbonell Romero, que asimismo ostentaba la presidencia del XXIII Congreso Internacional de Ferrocarriles, dirigió la palabra a los congresistas en diversas ocasiones. Destacamos sus intervenciones en el solemne acto de apertura, al término de la cena oficial ofrecida a los delegados y en la ceremonia de clausura de las jornadas del Congreso. Reproducimos seguidamente en versión íntegra dichos discursos, dado el evidente interés de su contenido no sólo desde el punto de vista ferroviario, sino también de las relaciones humanas, tal como se reflejan en un encuentro internacional de la magnitud del celebrado en Málaga.

● "El crecimiento del tráfico ferroviario contribuye eficazmente a resolver los grandes problemas de dependencia y carestía de la energía".

**APERTURA OFICIAL:
SALUTACION
Y BIENVENIDA**

● Quisiera, si me lo permiten, expresar la satisfacción que como español siento de ver a mi país hacer gala, una vez más, de su proverbial hospitalidad, de su apertura y de su vocación internacional, siendo la sede de esta eminente asamblea que constituye el XXIII Congreso Internacional de Ferrocarriles, que se celebra bajo la presidencia de Su Majestad el Rey don Juan Carlos: El Congreso —así lo espero— dará lugar a provechosas confrontaciones de ideas en las que el ferrocarril podrá mostrar su capacidad para adaptarse a las necesidades de transporte de la

sociedad de nuestro tiempo. — Había sido en un principio previsto que me dirigiese a ustedes en esta sesión inaugural en mi calidad de presidente de la Unión Internacional de Ferrocarriles, cargo que ostento desde hace casi dos años, pero, como saben, he tenido recientemente el honor de acceder a la presidencia de los Ferrocarriles Españoles, y en su virtud, ustedes, mis queridos colegas y amigos, han tenido a bien designarme para la honrosa tarea de presidir las sesiones de este Congreso, distinción que les agradezco de todo corazón.

Les dirijo, pues, estas palabras de bienvenida teniendo en cuenta estas diversas funciones que la coyuntura ha hecho coincidir en mí. Al mismo tiempo,



El Talgo internacional París-Madrid, a punto de salir de la estación madrileña con un grupo de delegados del Congreso.



Don Antonio Carbonell dirige la palabra a los congresistas durante el acto de apertura.

deseo pedirles que transmitan mis más cordiales saludos a todos los hombres y mujeres de los países que hoy representan aquí.

Como presidente de la UIC —continuó diciendo el señor Carbonell— no puedo menos que felicitarlos de que nuestra Unión participe en la organización de un Congreso de esta magnitud. No podía ser de otro modo, pues al mismo tiempo que nuestros órganos de estudio se reúnen a lo largo del año para resolver los múltiples y complejos problemas que plantea el tráfico ferroviario en sus diferentes facetas, también experimentamos la necesidad de reunirnos periódicamente en una especie de amplio foro, en el que responsables gubernamentales, dirigentes y expertos ferroviarios y representantes de la industria y de la Universidad discutan acerca de un tema lo suficientemente amplio como para darnos una visión panorámica y prospectiva del sistema ferroviario existente en el mundo.

“FE Y ESPERANZA EN EL FERROCARRIL”

A este respecto, la UIC se adhiere plenamente a lo que acaba de decir hace unos instantes el señor Flachet, cuando nos ha comentado el tema general elegido para nuestro Congreso: “La mejora de las prestaciones ferroviarias”. Sus palabras expresan un verdadero “acto de fe” y podríamos añadir “de esperanza” en el ferrocarril, que no podemos menos que compartir.

Nuestra Unión se esfuerza, desde su creación, hace exactamente sesenta años, por promover los intercambios internacionales, por borrar las fronteras, por eliminar obstáculos de todo orden, por favorecer el desarrollo de los ferrocarriles en todos los continentes: es tanto como decir que nuestros trabajos se inscriben plenamente en el marco de un tema: “La mejora de las prestaciones ferroviarias”, que se identifica ampliamente con los objetivos mismos de la UIC.

En cuanto al problema de la energía, que no deja de gravitar sobre las economías nacionales, la UIC ha publicado un Libro Blanco que servirá como una de las bases de discusión de una mesa redonda sobre el tema, que tendrá lugar esta semana y que permitirá —como espero— que la “verdad energética” resulte clara y objetivamente.

Y, para terminar, la UIC, preocupada siempre por poner remedio a las discontinuidades geográficas que obstaculizan el desarrollo de los ferrocarriles y de los intercambios mundiales, ha tomado conciencia del interés suscitado por el proyecto de enlace euroafricano a través del estrecho de Gibraltar, en el que se encuentran directamente interesados Marruecos y España. Para ello ha propuesto que, con ocasión de este Congreso, y por así decir “sobre el terreno”, se presente una exposición documentada sobre esta operación de nexo entre los dos continentes que tan inevitablemente nos trae a la memoria las columnas de Hércules.

Como presidente de RENFE, quiero expresarles el gran honor que representa para los Ferrocarriles Españoles el haber asumido, en colaboración con el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, la responsabilidad de la organización de este Congreso, por otra parte el tercero que se celebra en nuestro país.

La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles hace de este modo suya la voluntad de todo el país de abrirse al exterior, de ampliar sus horizontes, voluntad que se traduce principalmente en las excelentes relaciones que mantiene con todas las redes ferroviarias vecinas, francesa, portuguesa y marroquí, y en general con todas las redes europeas y el resto del mundo, entre las que permitirme que destaque las redes de los países de América Latina, tan próxi-

mos a nosotros por una lengua, una cultura y una sensibilidad comunes.

“REPENSAR EL F. C. DEL SIGLO PASADO”

Por otro lado —y esto nos devuelve otra vez al tema central de nuestro Congreso—, RENFE se ha esforzado siempre en mejorar sus prestaciones internacionales, esfuerzo tanto más destacable cuanto que se realiza en un territorio periférico en relación a Europa y que existe una diferencia de ancho de vía que da origen a una problemática especial. Una prueba reciente de esta preocupación constante de RENFE la constituye la puesta en servicio del nuevo tren Talgo París-Madrid, que, como muchos de ustedes han podido comprobar, puede citarse por su confort entre los ejemplos de prestaciones de calidad ofrecidos por el ferrocarril moderno, y que, además de ello, gracias a las características técnicas originales de este tren —principalmente gracias a su sistema de cambio automático de ancho de vía—, ha permitido una sensible reducción del tiempo de recorrido de alrededor de dos horas en cada dirección.

El ferrocarril del siglo pasado hay que pensarlo completamente, tanto la gestión como la productividad, la explotación, las relaciones con la clientela y con los usuarios, la competitividad, la investigación y la adaptabilidad del instrumento ferroviario a las necesidades de nuestro tiempo. Sí, debemos romper con los esquemas con-



El ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones se dirige, en unión del director general de RENFE, señor Magdalena, a la sede del Congreso para el acto oficial de apertura.



● "Es preciso que los poderes públicos nos proporcionen todo el apoyo que necesitamos para lograr, en coordinación con los otros modos de transporte, nuestros objetivos", señaló asimismo el señor Carbonell.

vencionales y funcionar "en tiempo real", como dicen los informáticos. Yo también quiero hacer hincapié en el papel primordial de la informática y de la automatización, tecnologías avanzadas si las hay, que pueden ser explotadas a fondo en el terreno específicamente "cibernetizable" del ferrocarril.

A nivel nacional, RENFE se halla comprometida en un vasto problema de mejora de sus prestaciones. Se trata del Plan General de Ferrocarriles, de doce años de duración, que ha sido aprobado por nuestro Consejo de Administración en julio de 1981, después de haber recibido un juicio altamente positivo de parte de la Comisión Interministerial creada al efecto, y cuya dotación para inversiones para el período 1982-1984, que asciende a 322.249 millones de pesetas, ha sido aprobada por el Consejo de Ministros.

El Plan General representa una remodelación de la propia estructura ferroviaria, que tiene por objeto conseguir, tanto en el tráfico de viajeros como en el de mercancías, una sensible mejora del servicio en lo que se refiere a los niveles de confort, la frecuencia, el número de plazas ofrecidas y el tiempo de viaje.

Estas mejoras en los servicios darán lugar a un importante crecimiento del tráfico ferroviario, que ayudará al país a alcanzar otros objetivos de diversa índole, tales como la solución de los problemas de transporte en las grandes aglomeraciones urbanas, alcanzar niveles elevados de independencia y economía energética, favorecer el desarrollo e integración de las regiones, reducir la contaminación y la degradación del entorno, aumentar la participación del ferrocarril en el transporte de mercancías y favorecer la investigación tecnológica, entre otros.

"...NO CONTAMINA Y ES MAS BARATO"

Vemos, pues, que el crecimiento del tráfico ferroviario contribuye eficazmente a resolver los grandes problemas de dependencia y carestía de la energía, de seguridad, de capacidad, de contaminación, de la escasez de recursos financieros y muchos otros, que tienen planteados los transportes y la sociedad. Esto es posible porque el ferrocarril es más sobrio y puede consumir energía de origen nacional; es más seguro, presenta sustanciales reservas de potencia y capacidad, no contamina y es más barato.

Nosotros tenemos la íntima convicción de que, con estos triunfos en nuestro haber, la intensificación del tráfico ferroviario debe ser una componente esencial de la estrategia económica de los poderes públicos en todos los países, ya sean desarrollados o en vías de desarrollo. Ahora bien, no se podrá conseguir un desarrollo importante del transporte por ferrocarril si no se ofrecen servicios de calidad. Resulta, pues, que la mejora de las prestaciones ferroviarias, tema mismo de este Congreso, no sólo beneficia al propio ferrocarril, sino que beneficia a toda la sociedad.

No ignoramos que la captación de mayores cotas de tráfico exigirá de nosotros un esfuerzo considerable, pero será también preciso que los poderes públicos nos proporcionen todo el apoyo que necesitamos para lograr, en coordinación con los otros modos de transporte, nuestros objetivos de los que, en definitiva, saldrá beneficiada toda la colectividad.

No me queda más, para no abusar de la paciencia de ustedes, que formular mi deseo de

que este Congreso consutuya un éxito. Espero que permitirá recoger un conjunto de ideas y poner de manifiesto las posibilidades del ferrocarril en una atmósfera de trabajo, de contactos y de discusiones útiles, pero también en un ambiente familiar y acogedor. Y ningún lugar es mejor para ello que esta espléndida tierra andaluza, cuna de un pueblo que une a una exquisita sensibilidad una antigua sabiduría. Ortega y Gasset, que con tanta perspicacia ha calado en el ser de la Historia y de la civilización, ha hablado en uno de sus ensayos del andaluz como "hombre resuelto a evitar la tragedia, a sortearla, a darle un quiebro".

Pues bien, señores, queridos colegas y amigos, entre estas gentes alegres que saben dar quiebros a los serios momentos que pueda presentarnos la vida, les deseo que pasen unos días llenos de satisfacciones personales y profesionales, que me gustaría puedan recordar siempre con agrado. ■

SEÑOR FLACHET, PRESIDENTE DE LA A. I. C. C. F.:

"ACTUAR DE TAL FORMA QUE EL PUBLICO Y LA INDUSTRIA TENGAN QUE UTILIZAR EL TREN"

● *"El ferrocarril —señaló también— debe incrementar sus esfuerzos para una utilización más racional de todo su personal".*

Siendo la de Málaga la vigésima tercera sesión de la Asociación Internacional del Congreso de Ferrocarriles (AICCF/UIO), su actual presidente, señor Flachet (director general de los Ferrocarriles Nacionales Belgas, SNCB), pronunció durante el acto inaugural el discurso que reproducimos a continuación:

● Señoras, señores: Cuando surgió la crisis económica en el año 1974, muchos creyeron, en principio, en la aparición de uno de esos fenómenos coyunturales cíclicos —y por lo tanto pasajeros— a los que la Historia moderna nos había acostumbrado.

Desde entonces ya han pasado ocho años. Inflación, desorden monetario y desempleo persistente, entre unos; una producción y una distribución de bienes manufacturados sin orden ni concierto, entre otros, y el endeuda-

miento creciente de numerosos países del tercer y del cuarto mundo, con todos sus corolarios políticos y sociales, han marcado profundamente esta época. Además, a partir de 1978, se ha generalizado la elevación de las tasas de interés, medida que aun contribuyendo a frenar la inflación, ha retardado mucho las inversiones indispensables para modernizar los instrumentos de producción, ya obsoletos, o para crearlos allí donde faltaban.

La persistencia de esta crisis y su gravedad, la escasa

eficacia de los métodos para combatirla y la impotencia de los especialistas para predecir la evolución futura, hacen presentir que asistimos en realidad a una profunda revisión de las estructuras mismas de la sociedad y de las responsabilidades que cada uno de nosotros debe asumir.

En este contexto, hecho de inseguridades e incertidumbres y al nivel de las preocupaciones del transportista, que son las nuestras, el papel de un organismo como la AICCF se justifica más que nunca. Su objetivo no es establecer planes de acción coordinados ni reunir órganos de trabajo permanente para mejorar la explotación normal de nuestras empresas. Es más simple: se propone establecer, a intervalos regulares, la situación de los conocimientos de la investigación en los diversos aspectos de la gestión del transporte ferroviario.

Esta es la razón por la cual nos hemos reunido hoy, esperando dar así, a todos nuestros miembros representantes de las redes ferroviarias o de los Gobiernos, los medios para tomar sus decisiones finales con un mejor conocimiento de causa.

Estos medios, sin duda, deben ser sopesados más cuidadosamente que nunca, ya que una realidad se impone en la mayor parte de los países; todas las modalidades del transporte están profundamente afectadas por la crisis. Dotados de una organización donde proliferan las empresas de pequeñas dimensiones, financieramente vulnerables, los transportes por carretera, así como la navegación interior, nos ofrecen un primer ejemplo.

Por su parte, la aviación civil, puesta hasta ahora como ejemplo, registra en la mayor parte de los casos una seria reducción e incluso pérdidas de explotación, como revela la reciente publicación de los balances correspondientes a varias grandes compañías aéreas, a las que

se suponía financieramente sólidas.

Numerosas empresas de navegación marítima también han sido atrapadas por las dificultades debidas al exceso de capacidad crónico de la flota mercante.

Finalmente, muchas de las redes ferroviarias registran en el plano financiero unos resultados de explotación cada vez más preocupantes, que se traducen, en algunos casos particulares, en unas fuertes tensiones de tesorería.

MEJORAR TRABAJO Y EXPLOTACION

Esta comprobación inquietante me incita a comentar brevemente un aspecto particular del tema de nuestro XXIII Congreso, que va a comenzar oficialmente dentro de unos instantes.

En nuestra profesión, en la que el conjunto de costos de mano de obra representan a menudo las dos terceras partes, como mínimo, de los gastos de explotación, no deja la menor duda sobre el hecho de que uno de los elementos fundamentales para el enderezamiento de la situación presente se refiere a la mejora de la productividad del trabajo y de la explotación.

A pesar de los considerables resultados obtenidos en este campo durante los últimos decenios, el ferrocarril, servicio público básico en la mayor parte de los países, debe continuar e incrementar sus esfuerzos con vistas a una utilización más racional de su personal en los trenes, en las estaciones, en los talleres y en las oficinas. La misma actitud debe prevalecer en la utilización eficaz de su infraestructura y de su material rodante, cuyas inversiones representan la carga financiera que todo el mundo conoce.

Afortunadamente, gracias a los progresos de las tecnologías de automatización y electrónica de gestión, que serán, no me cabe ninguna duda, resaltadas en esta tri-

buna, la realización de este doble objetivo con respecto a los progresos sociales de los ferroviarios quedará, en un próximo futuro, al alcance de nuestra mano.

El tema de nuestros trabajos que engloba la noción de productividad nos llega, por lo tanto, oportunamente.

HAY QUE REDUCIR LA FACTURA DEL PETROLEO

Hace falta, por otra parte, para hacer un diagnóstico

tán al alcance de ningún otro medio de transporte.

Estas bazas son, esencialmente, la sobriedad en el consumo específico y la posibilidad de diversificar las fuentes primarias de energía gracias a la tracción eléctrica. Pero todavía es necesario potenciarlas pensando realmente en los beneficios que de ello puede obtener el ferrocarril, más, sobre todo, trabajando en provecho de los usuarios y de la colectividad. ¿Qué objetivos pueden fijarse razonablemente a este



Durante el acto inaugural, el señor Flachet, portavoz de la AICCF, pronunció un importante discurso ante todos los congresistas.

correcto de las posibilidades para mejorar el lugar que el transporte ferroviario ocupa en nuestra economía, no perder jamás de vista que la crisis actual resulta, en gran medida, de los incrementos sucesivos de la factura petrolera. Cada vez, una carga más pesada es impuesta al conjunto de los países importadores y a las empresas que en ellos ejercen sus actividades.

El único medio de reducir los efectos de esta dependencia, a la cual el sector de transportes es particularmente sensible, consiste en dominar mejor la utilización de la energía necesaria, en hacerla lo más económica posible.

A este respecto no se puede discutir que el ferrocarril se beneficia en principio de apreciables bazas que no es-

respecto y cuáles son los medios para conseguirlos? Estas cuestiones preocupan actualmente a numerosas redes y Gobiernos, y por eso nuestro Comité de Gestión ha juzgado necesario dedicarle un intercambio público de puntos de vista, en mesa redonda dentro del marco de este Congreso, entre representantes de los Estados y especialistas en explotación, sobre la contribución del ferrocarril a la economía de la energía.

Para que el ferrocarril pueda ocupar en el mercado de los transportes el lugar que le corresponde en relación con sus posibilidades, no le basta, evidentemente, con incrementar la productividad de su explotación técnica y economizar la energía de su tracción. Es necesario actuar de tal forma que el público y la industria tengan necesidad

de utilizar sus servicios y le otorguen confianza. Es esta otra forma de mejorar las prestaciones, de importancia capital desde mi punto de vista, y a la cual el ferrocarril debe prestar cada vez una mayor atención.

Comoquiera que, recientemente todavía, los criterios de confort, rapidez, seguridad y de puntualidad eran, en materia de encaminamiento, frecuentemente antinómicas, actualmente es posible coordinarlas más estrechamente gracias al concur-

al ferrocarril perspectivas reales. En este terreno también nuestro Congreso aportará, yo espero, informaciones útiles sobre estas cuestiones.

PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE COMBINADO

Por otra parte, en un gran número de casos, una estrategia de complementariedad entre los ferrocarriles y otros modos de transporte puede ser establecida a satisfacción de los clientes y para un ma-

la cual nos alegramos de ver algunos de sus representantes, hoy, entre nosotros.

Es igualmente feliz y reconfortante comprobar que, lejos de desanimarse por la crisis, nuestras redes, cualquiera que sea el sistema económico que las rige, han continuado desde nuestro Congreso de Estocolmo la puesta en marcha de prestigiosas realizaciones que pueden inscribirse exactamente dentro de las perspectivas que acabo de señalar. Pienso especialmente en el TGV

tria ferroviaria, a las empresas y a las oficinas de estudios y proyectos, de las cuales una importante delegación nos hace el honor de estar presente.

UN MEDIO "LLENO DE PORVENIR"

Señoras, señores: Al final de esta rápida visión sobre los problemas con los que nuestra profesión se enfrenta y de los medios de que ella dispone para resolverlos, creo poder afirmar que, cualesquiera que sean las dificultades presentes, el ferrocarril continúa siendo un medio de transporte lleno de porvenir, como viene demostrando a diario.

Con esta certeza, les propongo pasar ahora a la parte administrativa de nuestro Congreso, rogándoos elegir por aclamación: Presidente del Comité de Honor, a don Luis Gámir Casares, ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones; vicepresidente del Comité de Honor, a don Antonio Carbonell Romero, presidente del Consejo de Administración de RENFE; don Eloy Ibáñez Bueno, secretario de Estado de Turismo; presidente de esta XXIII Sesión, a don Antonio Carbonell Romero, presidente del Consejo de Administración de RENFE, y vicepresidente, a don Emilio Magdalena Carreño, consejero-director general de RENFE.

Tomo acta de vuestra decisión y, en vuestro nombre, expreso a estas personalidades nuestro reconocimiento por haber puesto su competencia y su entrega al servicio de nuestra Asociación.

Tengo, igualmente, la gran satisfacción de poder anunciaros que don José María Lasala Escala, jefe del Gabinete de Informática de RENFE, se ha dignado aceptar la presidencia de los trabajos técnicos de nuestro Congreso. Esta decisión, que representa un gran honor para nosotros, me permite augurar un pleno éxito a nuestras actividades." ■



Reunión del comité permanente de la UIC.

so de la informática, que permite programar y cadenciar hasta el tráfico con mayor efectividad, hasta el punto de poder llegar a distancia hasta casi la milésima de segundo según la técnica llamada del "tiempo real". El recurrir a procedimientos análogos en el campo comercial, por ejemplo, para la reserva de plazas y para la facturación de transportes de mercancías, y los éxitos ya obtenidos, permiten mirar con confianza, a pesar de las actuales dificultades, la ampliación de la clientela ferroviaria y la obtención de nuevos tráficos gracias a la calidad de nuestras prestaciones.

Hace falta, pues, desarrollar estas acciones de manera reflexiva, pero sin perder el tiempo, después de haber detectado cuidadosamente las oportunidades que abren

por beneficio de la colectividad. Pienso especialmente en las perspectivas que ofrece el transporte combinado "ferrocarril-carretera", que es en este instante objeto de nuevas iniciativas, que me complazco en saludarlas de pasada.

En definitiva, es esencialmente a los poderes públicos a quienes incumbe la tarea de velar para que se realice este equilibrio intermodal en el marco de una política de transportes que nosotros deseamos esté impregnada de coherencia y sea garantía de eficacia, a nivel nacional, por cada Gobierno; a nivel de conjuntos parciales, como la CEE, por su Comisión de Transportes, y a un nivel de instancias más amplio todavía, como la Conferencia Europea de Ministros de Transportes. Esta es la razón por

francés, nuevo detentador del record del mundo de velocidad ferroviaria; en las líneas de gran velocidad en fase de construcción o a punto de finalizarse, en las redes de la Alemania Federal, de Italia y de Polonia; en el enlace Baikal-Amour, puesto ya parcialmente en servicio por los Ferrocarriles Soviéticos; en la ampliación constante de la red de gran velocidad de los Ferrocarriles Japoneses, y, en fin, en los esfuerzos efectuados por otros Estados menos favorecidos del globo, destinados a procurarse un ferrocarril moderno indispensable para el desarrollo de su economía.

Que me sea permitido felicitarles por ello calurosamente y también de rendir homenaje, en la parte que le corresponde en esta evolución espectacular, a la indus-