

El ministro de Transportes habla para VIA LIBRE sobre el PTF

«El nuevo futuro del ferrocarril necesita el apoyo de la gran familia ferroviaria»

Lo primero que le advierto al ministro de Transportes, Abel Caballero, que ha tenido la deferencia de conceder una entrevista especial a VIA LIBRE para hablar —sin prisas y sin cuestionario previo— acerca del recién aprobado Plan de Transporte Ferroviario, es que los ferroviarios de RENFE, incluso los que no llevan mucho tiempo en la empresa, han oído hablar otras veces —demasiadas veces, quizá— de otros planes, de otros ambiciosos proyectos; también, de salida, planes y proyectos resonantes, que con el tiempo se iban apagando hasta, por no se sabe qué razones de orden económico, político, etc., terminar abandonados o, a lo sumo, quedar en escaramuzas voluntariosas, parciales, pero que, en ningún caso, eran el remedio que necesitaba-necesita el ferrocarril español para estar a la altura de las circunstancias.



El ministro de Transportes, Abel Caballero.

—¿Pasará lo mismo con este PTF que se anuncia como un acontecimiento ferroviario histórico, pero con un horizonte relativamente lejano?

Antes de nada, el ministro quiere aclararme que le parece importante afrontar el posible escepticismo de los ferroviarios que le planteo, porque entre los implicados —afirma—, para llevar a buen fin el nuevo proyecto ferroviario, figuran de manera destacada, junto a la decisión del Gobierno y al esfuerzo de financiación de todo el país, la voluntad de los profesionales del ferrocarril, la participación de la familia ferroviaria.

Una importante diferencia

—En cuanto a la pregunta concreta que me hace, hay una diferencia importante entre el PTF y proyectos anteriores. Los anteriores nunca llegaron a estar aprobados por Consejo de Ministros y nunca tuvieron tramitación parlamentaria. El PTF fue aprobado por Consejo de Ministros y va a tener tramitación parlamentaria. Por lo tanto, hay un compromiso político de este Gobierno con la realización del Plan. Incluso, una parte nada desdeñable del Plan, que es Madrid-Brazatortas-Córdoba-Sevilla está a punto de emprenderse, ya salió en concurso en el «BOE». Sí, estamos hablando de un Plan con

un horizonte lejano, pero en proceso de realización inmediata. En el presupuesto de este año hay una partida para llevar adelante el Plan. Por tanto, estamos hablando de realidades.

—La inversión del PTF no es sólo la mayor realizada en la historia del ferrocarril en el siglo veinte, sino la planificación de más envergadura emprendida en España para un proyecto sectorial. ¿Querría explicar a los lectores de VIA LIBRE las razones fundamentales de esta decisión?

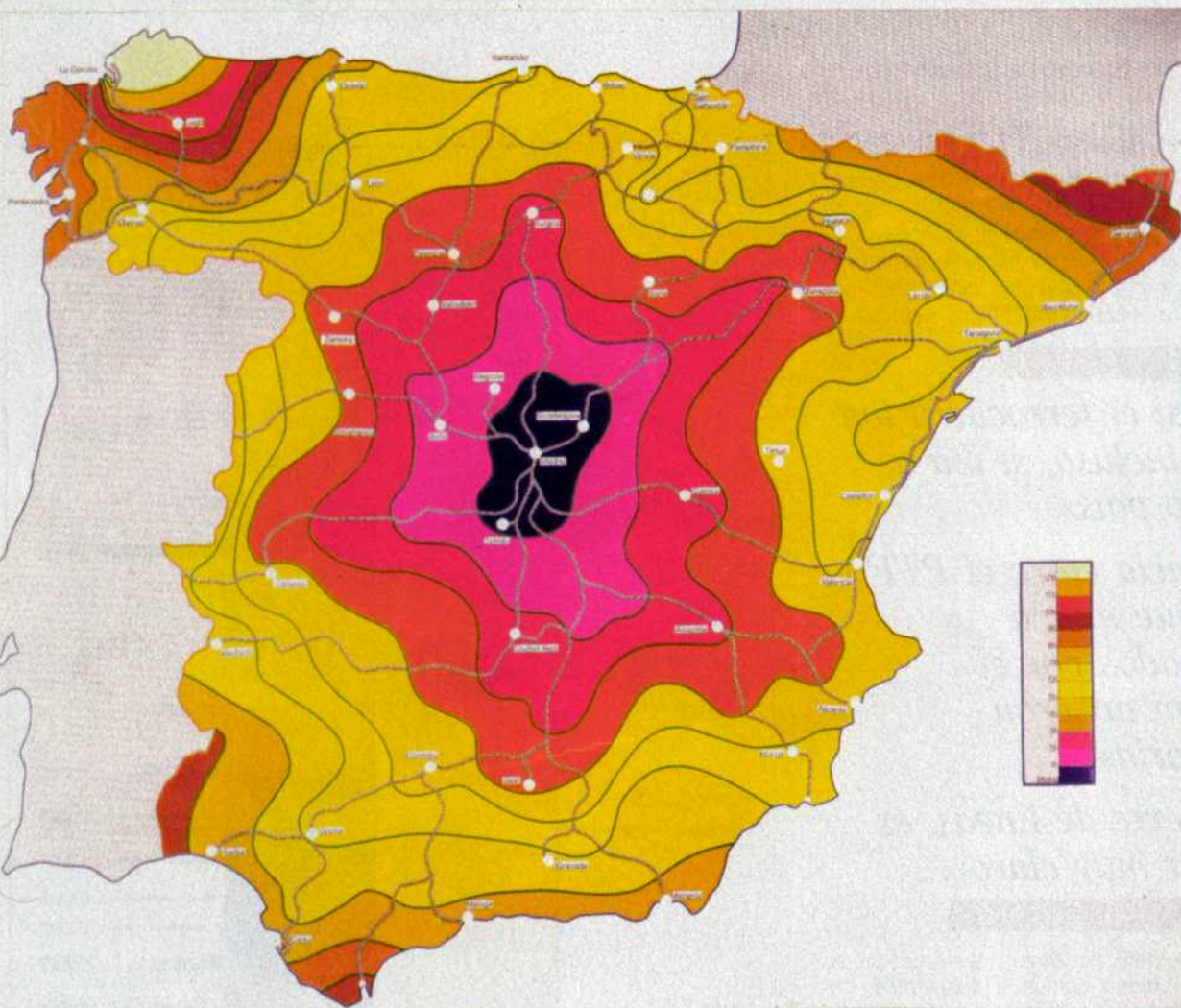
—Se trataba de dilucidar si el ferrocarril tenía o no futuro en nuestro país, si iba a seguir vegetando o, incluso, si iba a desaparecer. Está claro que un ferrocarril como el actual, con velocidades intermedias, no tendría un gran futuro ni podría competir con medios de transporte rápidos, como el transporte por carretera o como la aviación. Por tanto, se trata de situar al ferrocarril en el contexto que le corresponde, como modo de transporte especializado, con transporte de viajeros a alta velocidad en distancias intermedias, lo cual implica retomar el viejo concepto de ferrocarril, situarlo a finales del siglo veinte, principios del veintiuno, tomar esta decisión de la velocidad, de la calidad, del confort y de la especialización, y planificarlo. Esto es, en suma, lo que se ha hecho con el PTF.

Triángulo Madrid-Valencia-Barcelona-Madrid

—La infraestructura de nuestras líneas, aun de las mejores, no permite rebasar, en la mayor parte de los trayectos, las velocidades tipo ciento sesenta que ahora se implantan. La actuación preferente en el triángulo Madrid-Valencia-Barcelona-Madrid, ¿significa que se va a adoptar en todo él la velocidad mayor de doscientos kilómetros por hora?

—Sí, la actuación en el triángulo que usted acaba de citar se va a implantar en el tiempo horizonte del Plan, a doscientos kilómetros por hora; éstas son las perspectivas. Incluso existe la posibilidad de que una parte del trayecto entre Zaragoza y Barcelona sea de nuevo trazado.

—Siguiendo con la línea de Madrid-Barcelona. Se habló en tiempos de construir una línea de alta velocidad entre ambas ciudades. A la vista de que las mejoras que se introducirán en ella sólo reducirán en el futuro el tiempo de viaje en algo más de una hora, ¿no considera todavía excesivo este tiempo



Tiempos de viaje desde Madrid, en el tren más rápido, en mayo de 1987.

que aún separará ferroviariamente a las dos ciudades más importantes de este país?

—No. Entre Madrid y Barcelona estamos alcanzando ya unas velocidades, en muchos casos, de ciento sesenta kilómetros por hora; por tanto, el superar tiempos desde ahí ya empieza a ser difícil. De todos modos, estamos estudiando la posibilidad de realizar un trazado diferente en el tramo desde Zaragoza hasta Tarragona; la posibilidad aparece incluso en el Plan. Esto se podría estudiar sin dejar ciudades importantes fuera del trazado, al objeto de conseguir ahorros superiores a la hora y media. En todo caso, el ferrocarril directo Madrid-Barcelona a alta velocidad —se llegó a hablar de trescientos kilómetros por hora— no es, económica ni técnicamente, viable.

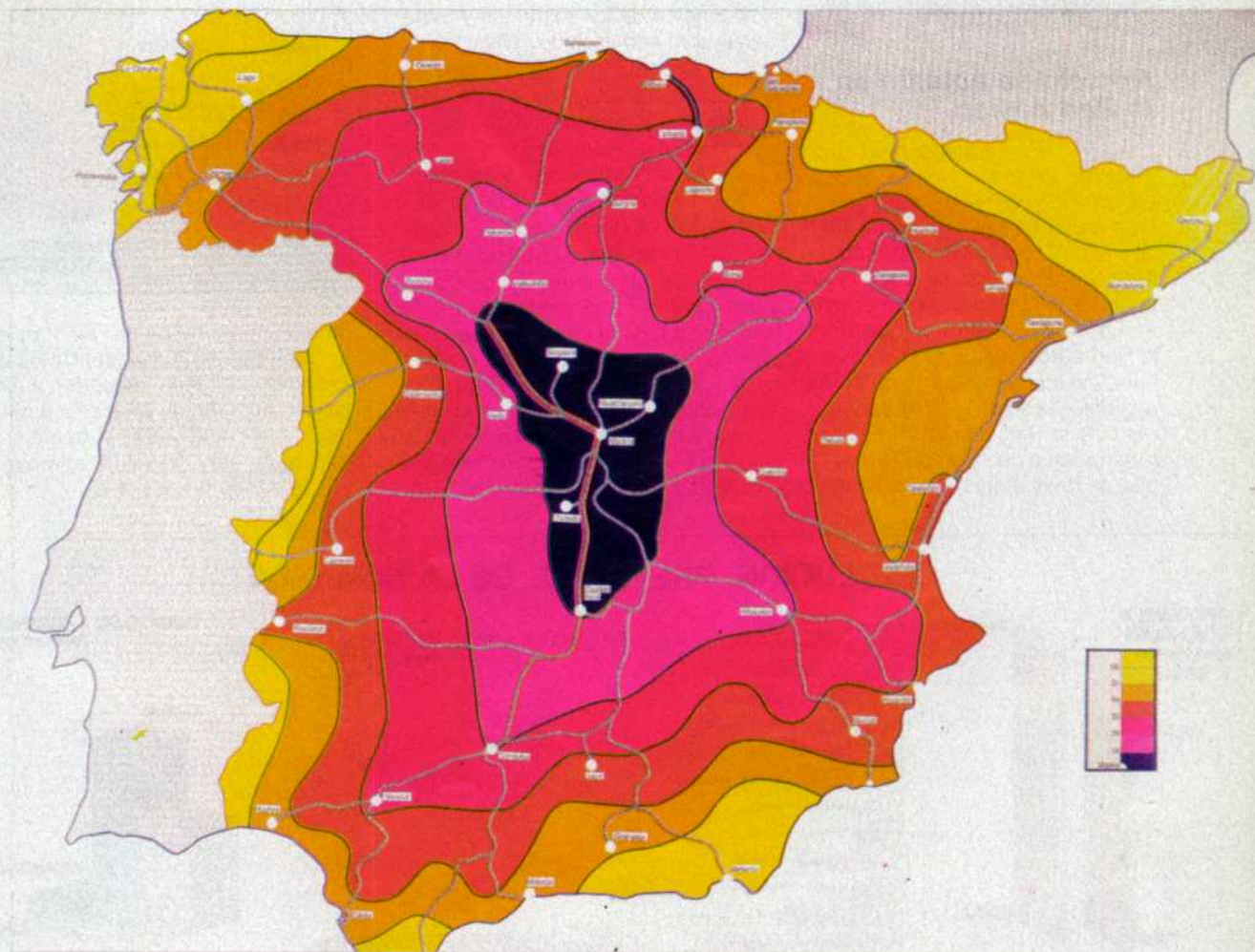
La vieja polémica del ancho internacional

—Se llegó a hablar de una línea de ancho internacional entre Zaragoza-Barcelona-Madrid-Lisboa...

—Este tipo de proyectos rompen la homogeneidad de nuestra red de transporte. Nosotros no vamos a

entrar en el ancho europeo por razones obvias, y este tipo de decisiones trastocarían y romperían una homogeneidad que a mí me parece muy importante, desde el punto de vista de explotación de la Red. El coste económico y las dificultades técnicas de este tipo de ferrocarril lo hacen inviable.

La cuestión del ancho europeo y su traslación a España es un problema espúreo, no es un problema real. Primero, porque el problema está técnicamente resuelto. Se hacen los cambios de ancho de eje en muy pocos minutos; en un trayecto que sobrepasa las seis horas, Madrid-París, por ejemplo, la pérdida de tiempo por el cambio de ancho de ejes es muy escaso. Por lo tanto, técnicamente el problema está resuelto, no hay ninguna dificultad de transporte. En segundo lugar, el coste económico que se produciría con el cambio a ancho internacional sería tremebundo. Se escaparía de nuestras posibilidades económicas, porque habría que cambiar toda la red, no podríamos tener redes con anchos distintos. En tercer lugar está el tráfico internacional, que no llega al diez



Tiempos de viaje previstos desde Madrid después del PTF.

por ciento del total. En consecuencia, plantear una inversión de esas características para ese porcentaje de tráfico no es conveniente. En cuarto lugar, el tiempo que tendríamos que emplear en el cambio podría ser de hasta veinte años, significaría el colapso del ferrocarril, porque solamente podríamos hacerlo en aquellos sitios donde hubiese dobles vías y en las dobles

de pesetas, va a extenderse por toda la Red. En consecuencia, las mejoras en infraestructuras y material se extienden a toda la Red, e incluso los tramos de doscientos kilómetros por hora van a tener recorridos comunes. Una parte del tramo que va hasta la frontera de Irún, a doscientos kilómetros, se va a utilizar para Galicia, Asturias, et-

«Había que dilucidar si el ferrocarril iba a seguir vegetando o, incluso, si iba a desaparecer en nuestro país».

«Hay una gran diferencia entre el PTF y proyectos anteriores, que nunca llegaron a estar aprobados por el Consejo de Ministros ni tuvieron tramitación parlamentaria».

«El PTF no incluye cierre de líneas, es algo que hay que dejar muy claro».

vías inutilizando una, lo cual supondría un número de años importante y una dificultad de transporte. Nos encontraríamos, al final, sin ferrocarril.

No sólo se actuará en la Red básica

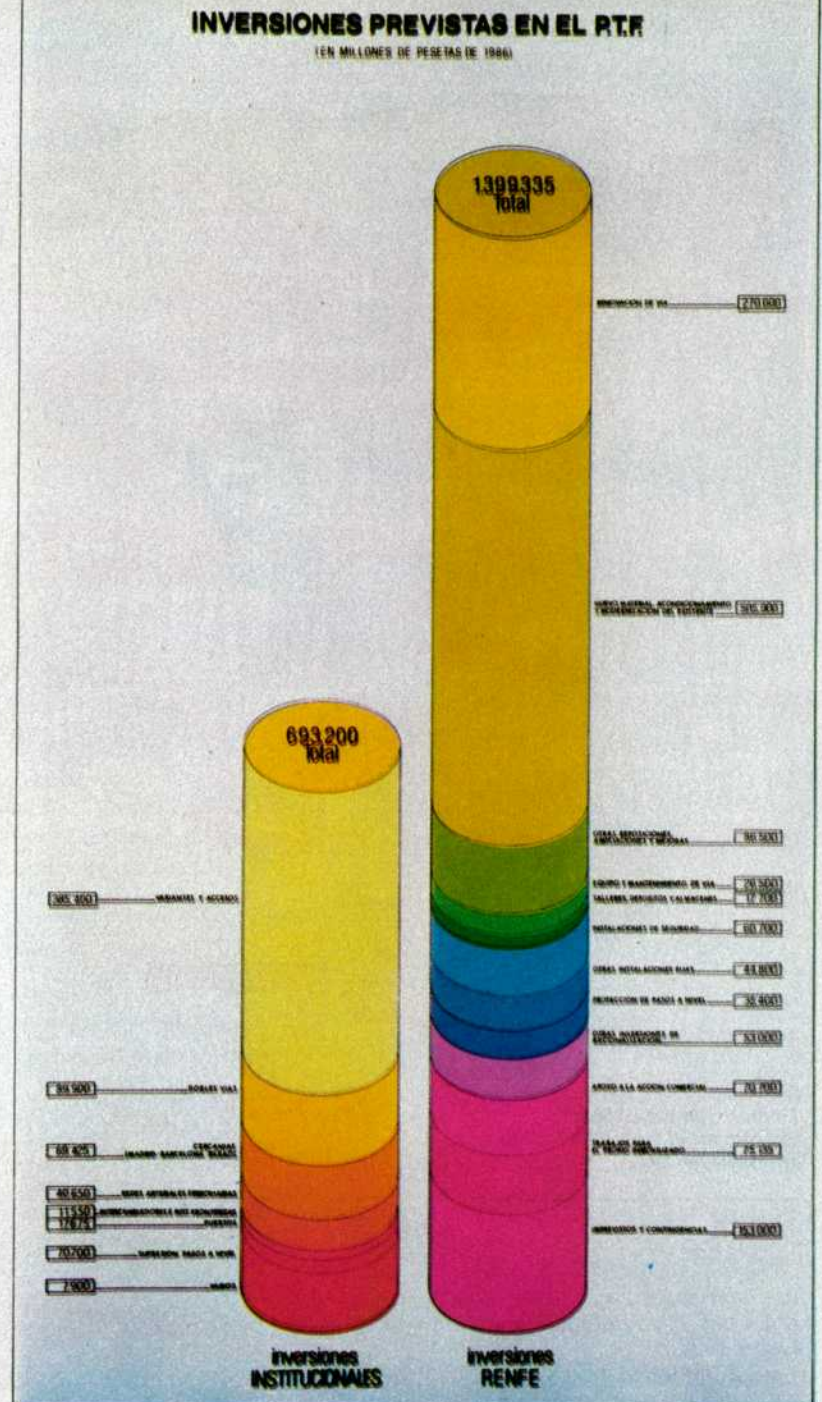
—¿El PTF va a actuar fundamentalmente en la llamada «Red básica» de RENFE? Si es así, ¿qué se va a hacer con el resto de la Red?

—El PTF no va a actuar solamente en la Red básica, sino que actúa también en la Red complementaria. Actúa estableciendo una parte de la Red a doscientos kilómetros por hora, elevando otra parte de la Red a ciento sesenta y mejorando el resto de la Red. Eso en infraestructura, porque el material móvil, al que se dedica más de medio billón

cétera. Por tanto, hay tramos de utilización común a doscientos, tramos específicos a ciento sesenta y elevación de los restantes y material común para todos ellos.

—Algunas de las actuaciones programadas cuestionarán, evidentemente, la continuidad de determinadas líneas ferroviarias, como las de Avila-Salamanca, Madrid-Burgos, Cuenca-Valencia... ¿Se va a estudiar el cierre de más líneas?

—El Plan no incluye cierre de líneas, es algo que hay que dejar muy claro. En la medida, como he dicho antes, que se produce una renovación de la Red, se produce una mejora de toda la Red. Esto significa que el Plan no es un plan para cerrar líneas, sino para mejorar el conjunto de los trayectos. Estos trayectos que usted me ha ci-



tado, de bajo recorrido, tendrán el servicio que se demande. No es la intención del Plan proceder a un cierre solapado de líneas, sino mejorar el servicio y que la demanda decida, si hay servicios alternativos, a dónde quieren ir.

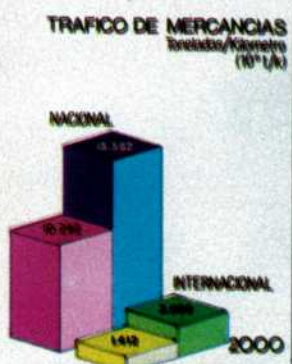
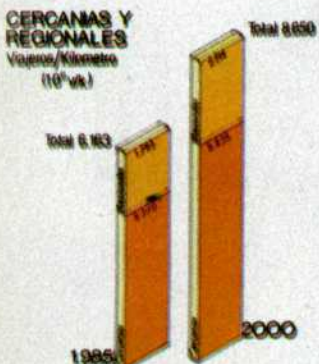
—¿Se ha planteado la posibilidad de privatizar alguna línea férrea?
—No; categóricamente, no.

Plan amplio y ajustado a las necesidades

—Algunas de las regiones donde más se ha contestado al PTF son Galicia, Extremadura, Asturias y Castilla-León. ¿Qué puede decir sobre esto?

—En cada una de estas zonas las condiciones son distintas. Últimamente se ha criticado el Plan en Galicia. Si por el PTF, en su vertiente regional, entendemos el tiempo de transporte que ahorra un ferrocarril desde Galicia hasta Madrid, los trenes Madrid-Vigo acortan su viaje en dos horas y media, por lo menos, y los trenes Madrid-La Coruña lo reducen por encima de las dos horas. Lo cual quiere decir que hay un ahorro notable en tiempos

EVOLUCION PREVISIBLE DE LA DEMANDA



de viaje. Por otra parte, las líneas de alta velocidad llegan prácticamente hasta Monforte, con una velocidad de doscientos kilómetros por hora hasta León, y de ciento sesenta hasta Monforte. A partir de Monforte, el Plan establece la mejora general de toda la infraestructura. Cuando llegue el momento de singularizar las inversiones, nos vamos a encontrar con que en Galicia se van a invertir por encima de los setenta mil millones. Plantear la alternativa de los doscientos cincuenta kilómetros por hora en la región gallega es difícilmente defendible, porque las condiciones geográficas no lo permiten. A ningún país con una geografía similar se le olvidaría hacer ese planteamiento. Por tanto, una parte importante del trazado de alta velocidad se dirige a Galicia y se le destinan inversiones importantes, además del considerable ahorro en los tiempos de viaje de los trenes. No se sostiene, pues, la teoría de que el PTF excluye a Galicia. En Extremadura, el PTF penetra, a través de Mérida-Badajoz, en líneas de alta velocidad; por tanto, es una región no sólo atendida por el Plan, sino atendida también en líneas de alta velocidad. La crítica desde Extremadura surgió porque cuando se hizo la presentación del Plan a la prensa no se anunció inicialmente la línea del enlace internacional con Portugal. Esta línea, aunque se contemplaba en el primer borrador del PTF, tiene características distintas. Por razones fáciles de entender, se dijo que Extremadura no estaba presente en el Plan, cuando es evidente, para cualquiera que estudie el Plan después de su aprobación por el Consejo de Ministros, que está perfectamente incluida.

En cuanto a Castilla-León, las distancias son cortas como para establecer un ferrocarril de alta velocidad. Sin embargo, hay zonas de Castilla-León, como Valladolid, que están favorecidas por el Plan en núcleos troncales. En general, todo el transporte con las ciudades de esta región se beneficia. Castilla-León no es, de ninguna manera, una zona descuidada por el PTF.

Quiero hacer hincapié en que el PTF se ha concebido en términos mucho más amplios de lo que se está haciendo en otros países europeos, en los que se está planteando ferrocarriles de alta velocidad en líneas muy localizadas y con utilización exclusiva, como es el caso del trayecto París-Lyon. Nuestro Plan tiene una concepción más amplia y está más ajustado a las necesidades de transporte.

—Hace tiempo se proyectó construir una variante en Pajares. Ahora el PTF no considera esta opción. ¿Qué factores han influido para tomar esta decisión?

—Esta es una opción ya rechazada desde el año ochenta y tres, porque ni siquiera estaba bien estudiada. Ahora está en proyecto el Tratamiento Integral de Línea (TIL), con un presupuesto aproximado de diecisiete mil millones. El nivel de saturación en el puerto de Pajares no es importante todavía y con el TIL se resuelven todos los problemas de previsión de crecimiento de tráfico. No se justifica una inversión de la envergadura de Pajares cuando se puede hacer a través del TIL, que soluciona los problemas de capacidad de línea. Además, con respecto a Asturias, hay un ahorro importante en los tiempos de viaje. De hecho, la línea de alta velocidad llega justamente hasta Pajares. A partir de ahí, las condiciones geográficas no permiten implantar este tipo de trenes.

—¿Cree que ha cambiado en España el pesimista diagnóstico de Tortellá, que describía la actitud ofi-

cial hacia el ferrocarril como «una mezcla de indiferencia hostil y estímulo mal encaminado, dominando alternativamente una y otra tónica?»

—Yo creo que la actitud del Gobierno, apostando en este momento por el ferrocarril, es sobradamente clara. Se apuesta no por el ferrocarril, sino por un ferrocarril de futuro, moderno, de alta calidad, dando un servicio standard elevado a los ciudadanos. Y, desde luego, la apuesta del Gobierno y la voluntad decidida de proceder a la construcción y al establecimiento de este ferrocarril en nuestro país queda de manifiesto en la aprobación del Plan en un Consejo de Ministros. En segundo lugar, se manifiesta ya en las propias realizaciones. La inversión que el Gobierno ha destinado en mil novecientos ochenta y siete a RENFE es la más alta de su historia, en términos reales. Por tanto, no estoy hablando de futuros, estoy hablando de realidades.

Para terminar, el ministro de Transportes, Abel Caballero, vuelve espontáneamente a los aspectos profesionales y sociales suscitados al principio de la entrevista.

»Por último, quiero poner de relieve el reto que tenemos ante nosotros, en el cual estamos todos implicados. Está el Gobierno dedicando recursos, está la gran familia ferroviaria apoyando y adaptándose a este nuevo futuro del ferrocarril y está, por otra parte, el país, que va a hacer ese esfuerzo de financiación. Estos son recursos que los ciudadanos van a dedicar al ferrocarril con la expectativa de que el ferrocarril se los devuelva en un mejor servicio. Es un reto que entre todos y colectivamente hemos de afrontar. Yo tengo la confianza de que todos los ferroviarios lo acojan con optimismo y, desde luego, vamos a triunfar.

JOSE LUIS PEREZ CEBRIAN

