Borrell afirma que la alta velocidad es rentable por su efecto sobre el territorio

El Gobierno dará prioridad a la construcción del AVE entre Madrid y Barcelona en 1993

S. C./B. C., **Madrid**

El Gobierno considera prioritario, una vez finalizadas las grandes obras de 1992, construir la línea de alta velocidad entre Madrid y Barcelona. "Mantenemos" afirmó ayer en Ciudad Real el ministro de Transportes, José Borrell, "la decisión aprobada en Consejo de Ministros, que estableció como una prioridad la comunicación entre Madrid y Barcelona". Borrell, que acompañó a la presidenta de Renfe, Mercé Sala, en la presentación del tren de alta velocidad (AVE), abundó en la idea de conectar norte y sur en alta velocidad al afirmar que el tren Madrid-Sevilla "no tiene vocación de isla".

La construcción de la línea de alta velocidad, Madrid-Barcelona, al igual que el futuro enlace con Portugal depende, no obstante, según matizó Borrell, del destino que la Comunidad Europea de a los Fondos de Convergencia. "Es razonable pensar" afirmó el ministro "que parte de esos fondos se destinen a las conexiones ferroviarias previstas y a la modernización del ferrocarril". Otros proyectos ferroviarios que afectan a distintas Comunidades Autónomas "deberán esperar" según Borrell "a que se concrete el Plan de Infraestructuras que elabora el ministerio". El citado plan fijará las inversiones y prioridades en materia de infraestructuras hasta el año 2007.

Durante el viaje que el AVE realizó ayer entre Madrid y la localidad cordobesa de Adamuz, rodando a una media de 250 kilómetros por hora, el AVE consiguió superar, en algunos tramos, los 300 kilómetros por hora. La prueba, en la que participaron dos centenares de informadores de todos los medios, fue perfecta, sin incidentes, a un mes escaso de que la línea se inaugure oficialmente el 20 de abril. La línea de alta velocidad según cifras oficiales, y por todos los conceptos, ha costado 450.000 millones.

En la conferencia de prensa celebrada por el ministro José Borrell, Mercé Sala y el secretario general de Infraestructuras del ministerio, Emilio Pérez Touriño, quedó patente la satisfacción del ministro y de Renfe por el buen comportamiento del tren a lo largo de la prueba.

EFE

El ministro de Obras Públicas y Transportes contempla el paisaje desde el AVE.

Ordenación del territorio

Sobre la rentabilidad del proyecto, un tema espinoso, el ministro defendió los efectos beneficiosos del nuevo modo de transporte sobre el territorio y la economía de todo el país: "Los efectos inducidos justifican la inversión realizada, que tendrá un impacto muy positivo sobre el precio del suelo en determinadas zonas y la ordenación del territorio". Borrell reconoció, no obstante, que dicha rentabilidad no se reflejará en las cuentas de resultados de Renfe "sino en la mayor creación de renta y riqueza del país". Al término de la conferencia de prensa, Mercé Sala reconoció que se ha producido un desvío presupuestario en la obra (la cifra inicial era de 250.000 millones). Sala asimiló el desvío, salvando las distancias, al que se produce en cualquier obra casera, en la que pocas veces coincide el coste del proyecto inicial con el final.

Sobre las previsiones de tráfico, el ministro aseguró que "en 1992 habrá *overbooking*".

El responsable de Transportes, al igual que los directivos de Renfe que participaron en la prueba, reconocieron que la inversión llevada a cabo en la línea Madrid-Sevilla ha absorbido la parte más importante de la capacidad de inversión de la Administración en el ferrocarril. "Es una apuesta política" dijo Borrell, para desarrollar la zona sur de España". En este sentido, explicó que los efectos del AVE se notarán en toda la red ferroviaria y especialmente en las regiones del sur de España ya que, tras la Expo, los trenes Talgo (que pueden circular por vía de ancho español y ancho internacional) llegarán, utilizando hasta Sevilla la nueva línea, hasta Huelva y Cádiz. Desde Córdoba, y por el mismo procedimiento, los Talgo llegarán también a la provincia de Málaga, con un importante ahorro en los tiempos de viaje.

A 300 kilómetros por hora

S. C. / B. C., **Madrid**

Llegar a Ciudad Real en tres cuartos de hora desde Madrid se hace realmente extraño. Y esa es la sensación más fuerte que levanta el AVE porque la velocidad, ni se nota. Ayer el tren se presentaba a los medios de comunicación con el ministro de Transportes y la plana mayor de Renfe compartiendo vagón con la prensa. A los 15 minutos de abandonar la estación de Atocha el AVE ya circulaba a 250 kilómetros por hora y poco después alcanzaba su velocidad punta —300 kilómetros— sin que ello impidiera seguir leyendo el periódico.

El AVE es silencioso y, por supuesto, rápido. Queda por ver si comercialmente Renfe lo explota de manera que se cumplan las previsiones de pasaje. Unos 3,7 millones de viajeros anuales desde 1993. Para este año, "con la Expo está completo", dice Mercé Sala.

El viaje de ayer había levantado espectación y no era para menos. Tras dos años y medio de obras y un coste de casi medio billón de pesetas se estrenaba un nuevo concepto de viaje. Un tren que, como le gusta decir al ministro de Transportes "es un avión que vuela bajo". "Los Messerschmitt y los Spitfire volaban en la Segunda Guerra Mundial a esa velocidad". Pero las alusiones a los aviones fueron más. El AVE no tiene estaciones, tiene aveódromos y ayer se abrieron las puertas del de Ciudad Real — una de las paradas intermedias además de Puertollano, y Córdoba— donde un exhultante alcalde veía recompensados sus esfuerzos porque el tren se detuviera en la capital manchega.

Ayer sólo los soldados salpicados a lo largo de la vía recordaban la posibilidad de problemas de seguridad. Y estos ajenos al proyecto. El sistema de señalización del AVE permite que la vía pueda leerse con 10 kilómetros de anticipación de forma que el tren —que necesita tres kilómetros para parar— puede frenar con mucha antelación ante la existencia de cualquier problema.

Ayer era el propio ministro el que comentaba con satisfacción los 300 kilómetros que, en el video, señalaba el marcador. Y no es para menos. Esa misma mañana, ante el atasco en los accesos a Madrid el ministro optó por el cercanías para desplazarse desde Majadahonda. Tardó 35 minutos en recorrer unos 20 kilómetros. Algo después llegó a Adamuz, a 317 kilómetros, en poco más de hora y media.

La Caja Postal no podrá entrar en el grupo de los grandes bancos de la AEB

EL PAÍS, **Madrid**

La Caja Postal no podrá entrar en el grupo primero —el que integran los grandes bancos— de la Asociación Española de Banca Privada (AEB), si prospera el cambio de estatutos acordado ayer por el consejo de esta asociación, que deberá ser aprobado en la asamblea del próximo día 30 de marzo.

En una nota oficial, la AEB indicó que entre las modificaciones figura "una nueva escala en el sistema de asignación de votos, siempre en proporción a la cuota del mercado de recursos propios y ajenos, y el acuerdo de que en el grupo primero de bancos de la AEB sólo figure la entidad mayor de cada grupo bancario. También se propone rebajar el límite para la pertenencia a este primer grupo del 4% actual al 3,5%".

La doble reforma de estatutos pretende, por una parte, evitar que el Banco Popular quede descolgado de este grupo primero y al mismo tiempo impedir el acceso de Caja Postal a este foro al que sólo tienen acceso los grandes bancos. Del grupo público Argentaria, sólo se admitiría al Banco Exterior.

La dirección propondrá también a la asamblea que delegue en el consejo general para efectuar los cambios estatuarios sobre estos temas. En la reunión de ayer, la banca extranjera prefirió no pronunciarse hasta conocer la posición del resto de la banca.

Miguel Cuenca, vicepresidente del INI, a la ejecutiva de Sevillana

M. Á. N., **Madrid**

El vicepresidente del Instituto Nacional de Industria (INI), Miguel Cuenca, se incorporará a la comisión ejecutiva de la empresa Sevillana de Electricidad en representación de Endesa. La incorporación de Cuenca se producirá justo en la junta general de accionistas de la compañía eléctrica andaluza —prevista para el próximo 11 de abril—, de la que ya es consejero junto al presidente de Endesa, Feliciano Fuster. En la ejecutiva están representados los principales accionistas de la compañía eléctrica que preside Fernando Ybarra.

Endesa, que adquirió el 34% del capital de Sevillana tras lanzar una OPA que puso fin a unas difíciles negociaciones con los responsables de esta sociedad, ha nombrado también a dos nuevos representantes en el consejo de administración de dicha compañía.

Los dos nuevos consejeros se incorporaron en la reunión que celebró el consejo ayer y son Luis Felipe Castresana, secretario general del INI, y José Luis Palomo, director financiero de Endesa. Ambos entran en Sevillana en lugar de Emilio Botín padre y Juan Rodríguez Inciarte.